



Bilancio 2010



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

Consiglio di Amministrazione

al 31.12.2010

Giuseppina GUALTIERI	<i>Presidente</i>
Bruno FILETTI	<i>Consigliere</i>
Fabio RANGONI	<i>Consigliere</i>
Giorgio TABELLINI	<i>Consigliere</i>
Stefano ZUNARELLI	<i>Consigliere</i>

Collegio Sindacale

al 31.12.2010

Domenico MASTROIANNI	<i>Presidente</i>
Damiano CIRIELLO	<i>Sindaco Effettivo</i>
Francesco PICONE	<i>Sindaco Effettivo</i>

Reconta Ernst & Young S.p.A. *Società di Revisione*

Armando BRUNINI *Direttore Generale*

Bilancio d'Esercizio 2010

8	RELAZIONE SULLA GESTIONE
42	ATTIVO PATRIMONIALE
44	PASSIVO PATRIMONIALE
44	CONTI D'ORDINE
45	CONTO ECONOMICO
46	NOTA INTEGRATIVA
80	RELAZIONE COLLEGIO SINDACALE
84	RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE



Bilancio Consolidato 2010

92	RELAZIONE SULLA GESTIONE
106	ATTIVO PATRIMONIALE
108	PASSIVO PATRIMONIALE
109	CONTI D'ORDINE
109	CONTO ECONOMICO
112	NOTA INTEGRATIVA
140	RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE







RELAZIONE SULLA GESTIONE	8
PREMESSA	10
1. STRATEGIE E RISULTATI	10
1.1 IL MERCATO POTENZIALE	10
1.2 IL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	11
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	11
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	12
2.1 SVILUPPO DEL TRAFFICO E DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE	12
<i>I RISULTATI DI TRAFFICO</i>	13
<i>I RISULTATI ECONOMICI</i>	16
2.2 SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ NON AERONAUTICHE/COMMERCIALI	16
<i>SUBCONCESSIONI RETAIL</i>	17
<i>MARCONI BUSINESS LOUNGE</i>	17
<i>PARCHEGGI</i>	18
<i>SPAZI PUBBLICITARI</i>	18
<i>BIGLIETTERIA</i>	19
<i>OPERATIONAL OFFICES (SUBCONCESSIONI COMMERCIALI)</i>	19
<i>SUBCONCESSIONI CAR RENTAL</i>	19
3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DELLA SOCIETÀ	20
3.1 RISULTATI ECONOMICI	20
3.2 FLUSSI FINANZIARI	22
3.3 STRUTTURA PATRIMONIALE	23
3.4 INVESTIMENTI	24
3.5 IL PERSONALE	25
4. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	27
4.1 L'AMBIENTE	27
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	27
4.3 LA QUALITÀ	27
5. QUADRO NORMATIVO	29
5.1 IL REGIME CONCESSORIO	29
5.2 AGGIORNAMENTO DEI DIRITTI AEROPORTUALI	29
5.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	29
5.4 LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE	31
5.5 LA LEGGE FINANZIARIA 2007 E ALTRE NORMATIVE	31
5.6 LA PRIVACY: DOCUMENTO PROGRAMMATICO SULLA SICUREZZA	32
6. IL CONTENZIOSO	32
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	33
8. RAPPORTI INFRAGRUPPO E CON PARTI CORRELATE	34
8.1 SOCIETÀ CONTROLLATE	34
8.2 SOCIETÀ COLLEGATE	38
8.3 ALTRE PARTECIPAZIONI	38
8.4 PARTI CORRELATE	38
9. AZIONI PROPRIE	38
10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	38
11. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	39
12. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO	39
ATTIVO PATRIMONIALE	42
PASSIVO PATRIMONIALE	44
CONTI D'ORDINE	44
CONTO ECONOMICO	45
NOTA INTEGRATIVA	46
I PREMESSA - PRINCIPI GENERALI	48
II CRITERI DI FORMAZIONE	48
III CRITERI DI VALUTAZIONE	48
IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO	52
V ALTRE INFORMAZIONI	78
RELAZIONE COLLEGIO SINDACALE	80
RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE	84





Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Bilancio d'Esercizio 2010





Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Premessa

La presente Relazione sulla Gestione, a corredo del bilancio 2010 della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, di seguito anche SAB, è redatta in conformità a quanto disposto dall'art. 2428 del Codice Civile. Gli amministratori si sono avvalsi della proroga dei termini di approvazione del presente bilancio, ai sensi dell'art.2364, ultimo comma del c.c., così come deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 7 febbraio 2011 tenuto conto che la società è tenuta alla redazione del Bilancio Consolidato ai sensi del D.Lgs.127/91.

1. Strategie e risultati

1.1 Il mercato potenziale

Gli elementi che contraddistinguono la catchment area dell'aeroporto di Bologna, alla base dei vantaggi competitivi dello stesso

Profilo dei passeggeri dell'Aeroporto di Bologna

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Passeggeri business (lavoro, affari, congressi, convegni e fiere)	29,1%	38,1%	45,9%	-9,0%
Passeggeri leisure (vacanze e turismo)	42,7%	35,5%	30,2%	7,2%
Passeggeri VFR (visiting friends & relatives)	20,9%	18,6%	18,5%	2,3%
Altro	7,3%	7,8%	5,4%	-0,5%

La maggiore incidenza dell'offerta dei voli low cost ha determinato uno spostamento dall'area business ai tipici segmenti maggiormente sensibili al prezzo: tipicamente il leisure ed il cosiddetto "VFR – Visiting Friends & Relatives". La diversa composizione del mix di traffico ed il maggior peso percentuale della componente low cost rispetto alla linea tradizionale è avvenuto in un contesto di crescita del traffico complessivo; anche i risultati della linea tradizionale sono infatti stati positivi (traffico passeggeri +1,2%). La quota di passeggeri legata a viaggi per tempo libero è cresciuta notevolmente.

L'effetto di crescita si è registrato sia sui flussi outgoing che incoming, in particolare, sul fronte degli arrivi, è stata rilevante la crescita di passeggeri provenienti da paesi di solito scarsamente presenti sul nostro territorio. In un mercato dove l'offerta – rotte con frequenze comode ad un prezzo competitivo – determina

Caratteristiche della Catchment Area (voli a medio/corto raggio)

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Numero di province della catchment area	22	21	21	4,8%
Percentuale di traffico passeggeri della catchment area proveniente da fuori regione	13,7%	11,4%	10,7%	2,3%

Per quanto riguarda la catchment area, l'alta velocità ferroviaria sta determinando effetti benefici sul Marconi in termini di allargamento del bacino di provenienza dei passeggeri ma rappresenta anche un elemento di rischio.

L'introduzione dell'Alta Velocità sulla direttrice Milano – Roma ha reso più comodo e veloce il treno rispetto all'aereo per i viaggiatori con destinazione Roma-città; tuttavia, i collegamenti Alitalia

I valori della presente Relazione sulla Gestione sono espressi in migliaia di Euro.

Per maggiori informazioni riguardanti i temi della tutela dell'ambiente, della sostenibilità dello sviluppo, dell'impatto socio-economico dell'aeroporto e per approfondimenti sulla qualità del servizio, sulla sicurezza operativa (safety) e sulla security, si rimanda al Bilancio di Sostenibilità che la società ha redatto a partire dall'annualità 2009.

sono la caratterizzazione dei passeggeri potenziali da un lato, e la centralità geografica dall'altro.

Nel 2010 è emersa una significativa variazione della composizione dei passeggeri come esposto nella tabella seguente:

la domanda è indubbio che lo stimolo abbia generato risultati correlati ai paesi maggiormente collegati ai nuovi voli. Un dato significativo: i passeggeri in arrivo dalla Spagna nel 2010 sono stati del 68,5% in più rispetto al 2009 considerando i vettori di linea tradizionale e low cost.

Questi importanti flussi dalla Spagna sono certamente stimolati dal fatto che ben nove destinazioni spagnole sono servite da Bologna.

Il dato VFR, anch'esso in aumento, segue le logiche affini a quelle del passeggero leisure, spesso catturando passeggeri da segmenti che, senza un'adeguata offerta voli/prezzo, si sarebbero orientati su altre soluzioni.

Si tratta di viaggiatori non abituati al mezzo aereo oppure, più spesso, di utilizzatori saltuari sui quali l'offerta determina le condizioni per una maggiore frequenza di volo.

Cai per Roma rimangono validi per chi ha delle prosecuzioni da Fiumicino. La compagnia ha curato questo aspetto attivando molte coincidenze e il traffico dei passeggeri non ha risentito della concorrenza del treno. L'aeroporto di Bologna ha, infatti, tre collegamenti giornalieri per Roma Fiumicino e il load factor medio nel 2010 è stato del 65,5% con un incremento del 4,8% rispetto al 2009.

1.2 Il settore del trasporto aereo

In questi ultimi anni, il settore del trasporto aereo è stato caratterizzato da un aumento della pressione competitiva sia sui vettori che sui gestori aeroportuali. I primi, grazie ad un maggior potere negoziale nei confronti degli aeroporti, complice anche un rallentamento della domanda complessiva e la crescente importanza del segmento low-cost rispetto ai quello dei vettori tradizionali, hanno determinato una contrazione dei margini delle attività aeronautiche tradizionali dei gestori aeroportuali, rispetto alla quale i margini di manovra rischiano di ridursi se i gestori stessi non saranno in grado di "reinventare" il loro modello di business in chiave di maggiore efficienza e ulteriore diversificazione verso le attività non aeronautiche.

Nel 2010 il settore del trasporto aereo ha risentito positivamente della ripresa internazionale dopo due anni particolarmente negativi, rispetto ai quali l'Italia non ha fatto eccezione. La ripresa economica, peraltro ancora incerta e con dinamiche differenziate nelle diverse aree geografiche, ha avuto un impatto positivo che ha consentito un recupero importante dopo che nel 2009 il settore aveva subito una delle peggiori contrazioni della sua storia: -3,5% a livello globale e -5% a livello europeo. Nel 2010 infatti, l'industria è cresciuta a livello mondiale dell'8,2% e a livello europeo del 5,1%. Le compagnie aeree hanno reagito alla crisi in modo differenziato; fattore comune è stato l'incremento di oltre due punti e mezzo a livello globale del load factor che ha raggiunto il 78,4%, in conseguenza di un aumento del traffico passeggeri superiore alla crescita della capacità offerta dai vettori.

A livello italiano il traffico passeggeri, dopo due anni consecutivi di contrazione, è cresciuto con un tasso del 7%, superiore alla media europea, tale da portare il traffico totale negli aeroporti a sfiorare i 140 milioni di passeggeri, "massimo storico" assoluto. In particolare Bologna ha fatto registrare la crescita maggiore (+15,3%) fra i primi 10 aeroporti, raggiungendo con 5,5 milioni di passeggeri l'ottavo posto nella classifica nazionale. Dopo Bologna gli aeroporti che hanno fatto registrare il maggiore incremento sono stati Malpensa (+8%), Fiumicino (+7,5%) e Bergamo (+7,2%).

Fattore determinante per la crescita del settore nel 2010 è stata, oltre ad una leggera ripresa del traffico "tradizionale", la forte spinta del traffico low-cost in particolare per Bologna, Bergamo e Malpensa.

Per quanto riguarda il traffico merci, nel 2010 si è registrata una

netta ripresa: a livello globale la crescita è stata del 20,8% e, a livello europeo, del 10,8%. In Italia la crescita è stata del 18%; considerata la somma del traffico merce via aerea e via superficie. Preme a questo proposito rilevare la peculiarità italiana di questo settore considerato che il traffico complessivo via aerea italiano rappresenta circa un terzo del traffico merce riferito all'anno 2010 del solo aeroporto di Francoforte. In questo contesto, Bologna si è posizionata al quarto posto nella classifica nazionale con 37,8 migliaia di tonnellate e una crescita dell'8,7% rispetto al 2009, grazie in particolare all'aumento delle componenti "courier" e "truck".

1.3 Gli obiettivi strategici

L'obiettivo di lungo periodo dell'Aeroporto Marconi è di giungere entro il 2023 ad una capacità infrastrutturale in termini di traffico fino a 10 milioni di passeggeri: per raggiungere questo traguardo sono state definite all'interno del Piano di Sviluppo Aeroportuale le linee di azione e i percorsi di investimento che consentiranno di raggiungere l'obiettivo.

Il Piano Industriale 2008-2012 ha delineato, in particolare, le seguenti aree di sviluppo:

- l'ampliamento e la riqualificazione delle infrastrutture i cui interventi principali riguardano la riqualifica del Terminal Passeggeri, la costruzione di un nuovo molo imbarchi e di un sistema automatizzato di smistamento bagagli, l'ampliamento dei piazzali per gli aeromobili ed i parcheggi auto e la realizzazione della stazione aeroporto e del tapis roulant di collegamento con il terminal del People Mover (navetta su monorotaia che collegherà la Stazione Ferroviaria centrale all'Aeroporto);
- lo sviluppo del traffico low cost accompagnato dal consolidamento del traffico business, continuando ad offrire servizi su tutti i segmenti per rispondere a tutte le esigenze del territorio;
- il miglioramento della qualità del servizio, dell'efficienza e della produttività, ottimizzando i vari processi e accrescendo le competenze delle persone dell'azienda;
- la razionalizzazione ed il risanamento delle partecipazioni attuate, in particolare, attraverso il ridisegno della presenza della società nel business dell'handling in ottica di riduzione e contestuale crescita nel business non aeronautico, concentrandosi sulle competenze distintive di gestore.

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

2. Analisi dei principali risultati della gestione

2.1 Sviluppo del traffico e delle attività aeronautiche

Nel 2010 Bologna ha registrato il maggiore incremento di traffico tra gli aeroporti italiani superando la soglia dei 5,5 milioni di passeggeri.

In coerenza con le strategie aziendali, il traffico sullo scalo ha registrato una forte crescita del comparto low cost senza abbandonare la vocazione storica dell'aeroporto di Bologna sul segmento business e verso la massima connettività intercontinentale possibile.

In particolare, il vettore Ryanair ha posizionato il terzo aeromobile a Bologna a fine marzo 2010; il passaggio da 2 a 3 aeromobili ha determinato un notevole aumento dell'attività sull'aeroporto. Tale crescita, realizzata in anticipo rispetto ai piani di sviluppo concordati con il vettore, spiega l'aumento degli indici che pesano il rapporto fra i vettori low cost e tradizionali.

Anche questi ultimi hanno continuato ad investire su Bologna. Un altro importante obiettivo è stato infatti raggiunto: il collegamento diretto Bologna – Istanbul della Turkish Airlines, vettore che si è aggiunto alle 50 compagnie aeree mediamente operanti nello scalo. La nuova frequenza giornaliera, ha, da subito, fatto registrare ottimi load factors.

Turkish, 4° compagnia in Europa, deve la sua forza al suo hub di Istanbul, che mette a disposizione un'ottima offerta sui collegamenti verso tutta l'Asia – dal Vicino e Medio Oriente, all'India ed alla Cina – e l'Africa. Atterrando ad Istanbul, si consolida dunque uno degli obiettivi del piano industriale del 2008, incentrato sulla vocazione di SAB di offrire ai clienti un'offerta sempre più ampia e diversificata.

Composizione dell'offerta dell'Aeroporto di Bologna

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Compagnie aeree	51	50	50	2,0%
Traffico di linea	89,97%	88,67%	83,23%	1,3%
- di cui vettori tradizionali	53,24%	60,46%	72,45%	-7,2%
- di cui vettori low cost	36,73%	28,21%	10,78%	8,5%
Traffico charter	10,03%	11,33%	16,77%	-1,3%

Si confermano le scelte strategiche del Marconi:

- aeroporto con una grande offerta di destinazioni "point-to-point" e, al tempo stesso, capace di ben rispondere alla domanda di traffico intercontinentale, con comodi e frequenti collegamenti con i principali hub nazionali ed internazionali;
- bilanciamento nella crescita tra una dinamica offerta low cost ed una più contenuta ma rilevante offerta tradizionale in modo da poter attrarre la più ampia varietà di tipologie di passeggeri e rispondere alle esigenze del territorio.

Destinazioni e Paesi raggiungibili dall'Aeroporto

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	91	88	79	3,4%
Paesi (oltre all'Italia) collegati direttamente	32	32	31	0,0%
Paesi (oltre all'Italia) collegati indirettamente	181	179	179	1,1%
Paesi collegati non solo con la capitale	8	6	5	33,3%

Nel 2010 il Marconi è risultato al 4° posto tra gli aeroporti italiani per connettività mondiale in base alla classifica ICCSAI - International Center for Competitiveness Studies in the Aviation Industry.

Destinazioni servite da più vettori

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Destinazioni servite da più vettori	16	15	4	6,7%

I risultati di traffico

Traffico passeggeri

NUMERO PASSEGGERI	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
PASSEGGERI NAZIONALI	1.568.469	1.439.891	1.212.423	8,9%
Linea	1.099.167	1.097.192	1.121.944	0,2%
Low Cost	435.494	315.397	55.613	38,1%
Charter	16.205	16.546	18.444	-2,1%
Transiti	17.603	10.756	16.422	63,7%
PASSEGGERI INTERNAZIONALI	3.934.637	3.334.806	3.004.343	18,0%
Linea	1.803.792	1.769.956	1.899.624	1,9%
Low Cost	1.583.904	1.029.510	392.575	53,9%
Charter	493.686	490.406	634.728	0,7%
Transiti	53.255	44.934	77.416	18,5%
Aviazione Generale	8.563	7.587	8.680	12,9%
TOTALE PASSEGGERI	5.511.669	4.782.284	4.225.446	15,3%

La forte crescita dell'offerta low cost ha mutato il peso di questo segmento rispetto alla linea tradizionale, peraltro in crescita in valore assoluto in linea con le tendenze di mercato generali che prospettano un trend per il prossimo decennio di una ripartizione al 50% delle quote di traffico fra linea tradizionale e low cost negli

aeroporti maturi. Il segmento charter, il cui risultato 2010 è in diminuzione sia in valore assoluto che percentuale, è previsto ovunque in costante riduzione e destinato nel medio periodo a quotemeno importanti.

COMPOSIZIONE PASSEGGERI	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Linea	53,17%	60,40%	72,30%	-7,23%
Low Cost	36,67%	28,10%	10,70%	8,57%
Charter	10,01%	11,30%	16,80%	-1,29%
Aviazione Generale	0,15%	0,20%	0,20%	-0,05%

Traffico passeggeri per compagnia aerea

Al primo posto, il vettore Ryanair grazie anche all'introduzione del terzo aeromobile come già segnalato. Alitalia Cai ha migliorato il suo load factor nonostante la concorrenza dell'Alta Velocità su Roma, grazie alla migliorata connettività dell'hub di Fiumicino. Meridiana pur confermandosi terzo vettore continua il suo trend negativo, così come Air France/KLM mantengono il 4° posto pur diminuendo la loro quota di traffico. Al contrario, Lufthansa, al 5° posto come nel 2009, evidenzia risultati in crescita.

In forte calo Iberia/Air Nostrum che risentono della concorrenza sul mercato spagnolo di Ryanair, presente in modo massiccio con 9 destinazioni. Il calo di Blue Panorama è dovuto alla scelta del vettore di non operare alcuni collegamenti dal Marconi: in particolare, l'intercontinentale Bologna - La Romana interrotto nell'aprile 2010. Ottimi i risultati di Austrian Airlines che, in controtendenza, aumenta la propria quota di mercato comparando fra le prime 10 compagnie del Marconi.

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

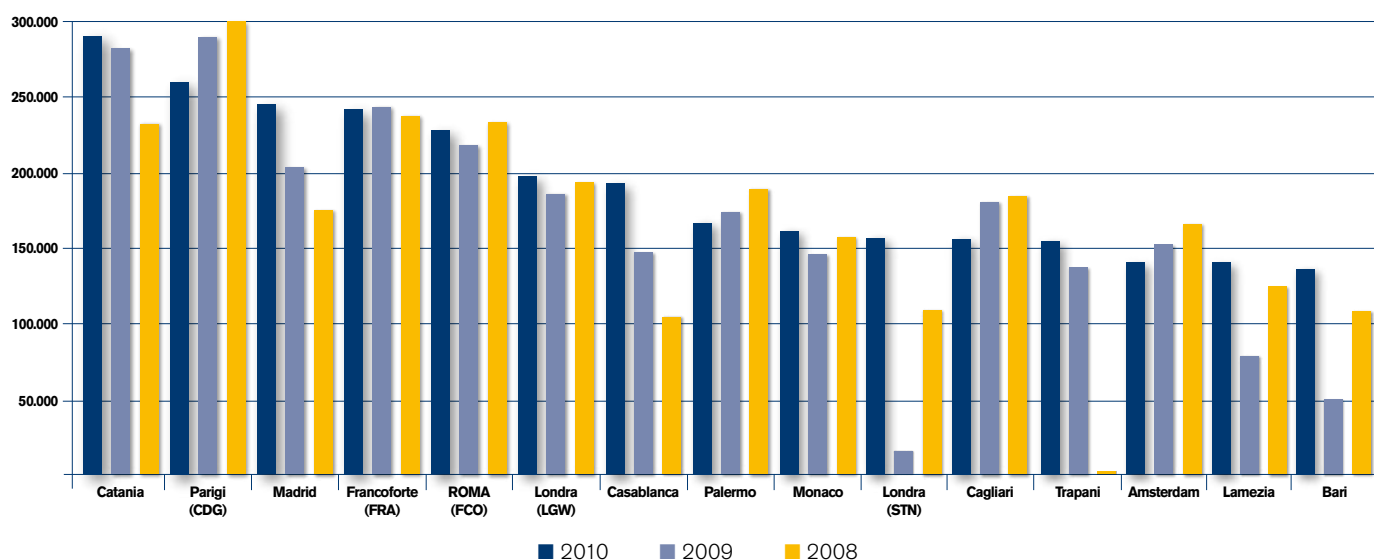
		2010 (n.ro)	2010 (% sul tot.)	2009 (n.ro)	2009 (% sul tot.)	Var. % 2010/2009
1	RYANAIR	1.682.865	30,5%	1.051.015	22,0%	60,1%
2	ALITALIA CAI	675.714	12,3%	616.706	12,9%	9,6%
3	MERIDIANAFLY	543.221	9,9%	587.110	12,3%	-7,5%
4	AIRFRANCE/KLM	428.736	7,8%	454.133	9,5%	-5,6%
5	LUFTHANSA	402.422	7,3%	388.756	8,1%	3,5%
6	IBERIA/AIR NOSTRUM	190.738	3,5%	224.870	4,7%	-15,2%
7	BRITISH AIRWAYS	188.411	3,4%	184.382	3,9%	2,2%
8	BLUE PANORAMA AIRLINES	140.692	2,6%	155.817	3,3%	-9,7%
9	NEOS	124.269	2,3%	109.013	2,3%	14,0%
10	AUSTRIAN AIRLINES	81.365	1,5%	56.793	1,2%	43,3%
11	ROYAL AIR MAROCCO	86.424	1,6%	74.744	1,6%	15,6%

Traffico passeggeri per destinazione

La destinazione più richiesta nel 2010 è stata Catania. Parigi, tradizionalmente la prima, scende al secondo posto. Madrid continua la forte crescita già iniziata l'anno scorso, con 41.158 passeggeri in più rispetto al 2009 e diventa la terza destinazione preferita.

Francoforte perde passeggeri sul 2009, esattamente 1.939 ma rimane la quarta destinazione più importante. Roma migliora (9.784 passeggeri in più sul 2009) ma scende dal 4° al 5° posto. Londra inverte la tendenza negativa del 2009 con una crescita di 12.009 passeggeri.

Principali città per traffico passeggeri (escluso charter)



Numero movimenti aeromobili

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
NAZIONALI	18.485	17.610	16.167	5,0%
Linea	13.703	13.476	13.393	1,7%
Low Cost	2.989	2.272	652	31,6%
Charter	1.793	1.862	2.122	-3,7%
INTERNAZIONALI	45.708	42.517	40.827	7,5%
Linea	28.636	29.468	30.358	-2,8%
Low Cost	11.765	7.790	3.485	51,0%
Charter	5.307	5.259	6.984	0,9%
TOTALI	70.270	64.925	62.042	8,2%
Linea	42.339	42.944	43.751	-1,4%
Low Cost	14.754	10.062	4.137	46,6%
Charter	7.100	7.121	9.106	-0,3%
Aviazione Generale	6.077	4.798	5.048	26,7%

Il numero complessivo dei movimenti aeromobili evidenzia un aumento del 8,2% rispetto al 2009. I diversi saggi di crescita palesano un incremento della capacità media offerta, anche e soprattutto grazie alla crescita del traffico low cost, che ha determinato un aumento degli aeromobili di media dimensione (A320, B737) mentre sono lievemente calate le presenze degli aeromobili più piccoli.

In massima sintesi, la crescita dei volumi è principalmente dovuta all'introduzione del terzo aeromobile basato da Ryanair e all'apertura del volo giornaliero della Turkish Airlines per Istanbul, come precedentemente commentato. È evidente il diverso peso delle due

operazioni che determinano, la prima, una crescita significativa dei dati consuntivi nella voce low cost e la seconda, un aumento più contenuto della linea tradizionale.

Meno bene, invece, il charter che risente di un declino strutturale dovuto ad un cambiamento dei costumi riflesso nelle modalità di andare in vacanza avendo mediamente a disposizione meno tempo e minori disponibilità economiche. Il dato in calo è spiegato anche dal fatto che alcune destinazioni, inizialmente collegate da charter, sono state trasformate in destinazioni di linea (ad es. Isole Spagnole e Grecia), pur mantenendo il carattere stagionale.

Tonnellaggio aeromobili

L'aumento dei movimenti comporta un conseguente aumento del tonnellaggio (+10,8%) più che proporzionale rispetto all'andamento dei movimenti. La ragione, come già segnalato, è principalmente dovuta al fatto che i vettori low cost utilizzano esclusivamente aeromobili narrow-body di medio-grandi dimensioni mentre alcuni vettori tradizionali utilizzano ancora macchine inferiori ai 100 posti.

La ragione è evidente: i vettori low cost perseguono obiettivi economici sostenibili solo in presenza di notevoli volumi per volo; viceversa le aerolinee tradizionali privilegiano le frequenze per offrire ai passeggeri il più alto numero di coincidenze presso i propri hub di riferimento.

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
NAZIONALE	1.141.169	1.078.286	962.612	5,8%
Linea	810.647	800.910	786.686	1,2%
Low Cost	200.159	150.967	36.296	32,6%
Charters	130.363	126.409	139.630	3,1%
INTERNAZIONALE	2.597.851	2.295.304	2.164.357	13,2%
Linea	1.399.058	1.366.587	1.421.946	2,4%
Low Cost	797.246	529.040	228.747	50,7%
Charters	401.547	399.677	513.664	0,5%
TOTALE	3.739.020	3.373.590	3.126.969	10,8%
TOTALE LINEA	2.209.705	2.167.497	2.208.632	1,9%
TOTALE LOW COST	997.405	680.007	265.043	46,7%
TOTALE CHARTERS	531.910	526.086	653.294	1,1%

Traffico merce via aerea

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
TOTALE	26.177.731	24.628.776	24.679.327	6,3%
Nazionali	5.070.820	4.930.165	5.773.852	2,9%
Internazionali	21.106.911	19.698.611	18.905.475	7,1%

Il cargo è incrementato del 6,3% in termini di chilogrammi trasportati nonostante la sospensione dei voli di un importante spedizioniere, a partire dal mese di settembre fino ai primi di marzo 2011. In questo settore nel corso del 2010 sono state implementate alcune

operazioni charter ad hoc di lungo raggio, legate ad eventi sportivi quali il Circuito Internazionale del GP motociclistico: nell'occasione sono state effettuate operazioni su aerei di grande tonnellaggio (Boeing 747).

Traffico posta via aerea

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
TOTALE	1.969.895	2.700.529	1.816.431	-27,1%
Nazionali	1.961.773	2.689.048	1.809.788	-27,0%
Internazionali	8.122	11.481	6.643	-29,3%

La diminuzione del traffico postale, esposto sempre in chilogrammi, è dovuta prevalentemente alla sospensione dei collegamenti commentata a proposito del traffico merce.

I risultati economici

RICAVI	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Diritti aeroportuali	34.747	30.252	26.777	14,9%
Corrispettivo PRM	1.356	1.180	449	15,0%
Infrastrutture centralizzate	3.586	3.295	3.092	8,8%
Corrispettivo beni uso esclusivo	1.343	1.278	1.386	5,1%
Corrispettivo beni uso comune	270	151	127	78,9%
Totale ricavi aeronautici	41.301	36.156	31.831	14,2%

I diritti aeroportuali ed il corrispettivo PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità)

L'incremento dei diritti aeroportuali e del corrispettivo PRM (15%) è ascrivibile alla crescita del traffico, a fronte di tariffe invariate rispetto al 2009 se si esclude l'effetto marginale, pari all'1%, derivante dall'adeguamento dei diritti di imbarco passeggeri e di approdo e decollo aeromobili all'inflazione ai sensi del D.M. 8 ottobre 2009. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo "Adeguamento diritti aeroportuali" nel capitolo sul "Quadro Normativo" della presente Relazione.

I corrispettivi per infrastrutture centralizzate

Trattasi dei seguenti corrispettivi soggetti a tariffa regolamentata ENAC:

- Impianto di smistamento bagagli;
- Sistema informatico di scalo;
- Sistema di informativa al pubblico;
- Depuratore e smaltimento rifiuti;
- De-icing.

La crescita complessiva di questa categoria di proventi aeronautici (8,8%) è stata determinata dal solo effetto volume non essendo intervenute variazioni tariffarie nel 2010.

I corrispettivi beni uso esclusivo

Trattasi dei seguenti corrispettivi soggetti a tariffa regolamentata ENAC:

- Subconcessioni aree e spazi operativi/Operational Offices beni uso esclusivo;
- Banche check-in.

I primi sono introiti derivanti dalla subconcessione di aree/locali e noleggio di impianti ai diversi operatori aeroportuali a tariffe soggette a regolamentazione ENAC (handler e vettori certificati sullo scalo di Bologna). Il patrimonio immobiliare in oggetto, nel 2010, è stato pari a circa mq. 3.000, sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente; trattasi di uffici operativi, magazzini, spogliatoi, piazzali di sosta per mezzi di rampa, ecc. Per questa categoria di proventi, si evidenzia che l'aumento del traffico ha comportato un incremento nella vendita di carburante da parte dei fuelers con effetti positivi per il segmento pari ad una crescita del 14,3% sul ricavo 2009. Grazie a tale risultato complessivamente l'area Operational Offices per beni ad uso esclusivo ha incrementato i ricavi del 15% sull'anno 2009.

Al contrario, l'altra tipologia di corrispettivi beni ad uso esclusivo ovvero i banche check-in evidenzia un decremento del 18% sul 2009 dovuto all'introduzione di una nuova modalità di tariffazione da tariffa oraria a mensile a partire dal dicembre 2009.

I corrispettivi beni uso comune

La crescita evidenziata da questa categoria di ricavi aeronautici (78,9%) è dovuta all'aumento dei costi di sgombero neve e alle manutenzioni della segnaletica dei piazzali aeromobili, costi che trovano copertura in questo corrispettivo anch'esso soggetto a regolamentazione ENAC.

L'assistenza aeroportuale (handling)

In seguito al conferimento delle attività di handling alla controllata Marconi Handling avvenuto nel 2003, la società non svolge più direttamente queste attività. Per un'analisi di dettaglio si rimanda al paragrafo "Rapporti Infragrupo e con Parti Correlate" della presente Relazione.

2.2 Sviluppo delle attività non aeronautiche/commerciali

I primi segnali di ripresa economica evidenziati nel 2010, oltre al generale consolidamento dei risultati ottenuti nelle singole aree di business, hanno consentito di chiudere l'anno con un risultato complessivo derivante dalle attività commerciali/non aeronautiche di 24.447 migliaia di Euro in crescita del 4% rispetto al 2009.

Tra le attività più significative del 2010, seppure con effetti economici dal 2011, la realizzazione della garaper l'assegnazione dei nuovi spazi duty free che ha portato alla scelta del Gruppo Heinemann. L'ingresso di questo operatore nell'Aeroporto di Bologna, unico scalo italiano in cui è presente il gruppo leader europeo, dimostra l'elevata attrattività del Marconi e le sue potenzialità in termini di sviluppo delle attività commerciali.

Nell'ambito dell'attività di comunicazione, si conferma l'orientamento al target consumer, proponendo più servizi on line per

i passeggeri e dando maggiore visibilità alle informazioni più richieste dai viaggiatori, con l'obiettivo di avvicinare ancora di più i passeggeri all'aeroporto, facilitando con il web le diverse attività legate al volo.

In particolare nel corso del 2010 sono stati realizzati:

- nuovo sistema di prenotazione di biglietteria aerea;
- maggiore fruibilità del sistema di prenotazione parcheggi, modalità che ha raggiunto ormai oltre l'80% del totale delle prenotazioni dei posti auto;
- implementazione del nuovo sito mobile per cellulari smartphone per garantire la fruibilità di contenuti e servizi anche sui nuovi mezzi sempre più utilizzati, assicurando pertanto continuità di servizio al passeggero.

Subconcessioni retail

La strategia Retail 2010 si è focalizzata sull'intercettazione dei nuovi segmenti di passeggeri adattando l'offerta esistente, non essendo aumentate le metrature disponibili.

Le azioni si sono concentrate sull'introduzione di nuovi prodotti, con

particolare attenzione ad articoli "entry price".

Questa azione ha garantito una crescita diffusa dei fatturati dei punti vendita, con un conseguente incremento delle royalty dei subconcessionari.

Numero di negozi nel Terminal per categoria merceologica

Categorie merceologiche	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Bar e ristoranti	12	12	10	0,0%
Edicole, tabacchi, prodotti per uso personale	6	7	7	-14,3%
Abbigliamento e accessori, gastronomia	16	16	17	0,0%
Duty Free	2	2	2	0,0%
Totale	36	37	36	-2,7%

A parità di metrature disponibili, il numero dei punti di vendita si è contratto di un'unità in seguito alla chiusura della filiale delle Poste Italiane, la cui rete di sportelli è stata fortemente razionalizzata a

livello nazionale nel corso del 2010. Al fine di garantire comunque un certo livello di servizio agli utenti è rimasto attivo uno sportello self-service.

I risultati

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi Subconcessioni Retail	5.706	5.515	4.821	3,5%

I ricavi 2010 sono cresciuti del 3,5% grazie ad una buona risposta dei retailer in termini di flessibilità di prodotti e prezzi che ha premiato con una crescita del fatturato complessivo dei punti vendita. I consumi hanno visto un trend polarizzato, con una crescita partico-

larmente accentuata dei segmenti premium ed entry price.

A conferma di questo, la maggiore contribuzione alla crescita dei ricavi è derivata dal segmento food & beverage, seguito dal segmento travel retail.

Marconi Business Lounge

L'attenzione particolare al comfort ed alla qualità del servizio offerta agli ospiti della sala MBL è stato il focus dell'attività svolta anche nel 2010: si è esteso il presidio del bar anche nel week end, servizio sempre percepito come ad alto valore aggiunto da parte degli ospiti della sala e si sono modificati gli orari di apertura del fast track interno al fine di garantire la fruibilità del servizio anche in fasce orarie prima non coperte. Lo sviluppo dell'offerta di servizi per i passeggeri della Marconi Business Lounge è avvenuto anche ampliando le modalità di vendita degli "ingressi". In particolare sono stati sviluppati gli accessi derivanti dal segmento extra-aviation che include accordi con società di servizi e la vendita diretta di ingressi a privati, aziende e agenzie di viaggio, indipendentemente dal possesso di un biglietto

to aereo o dalla classe del viaggio acquistato.

Questo ha portato ad una variazione nella segmentazione della clientela, attraendo nuove tipologie prima non interessate al servizio, e ad un aumento del numero di passeggeri dell'8,2% rispetto al 2009. Il focus sulla qualità e la diversificazione dei servizi offerti dalla MBL ha consentito di attrarre, oltre ai tradizionali passeggeri business, anche un buon numero di passeggeri di vettori low cost alla ricerca di servizi qualificati.

Infine, nel 2010 si è registrato anche, un aumento delle attività legate ad eventi formativi, convegni e incontri di associazioni di settore non solo del territorio ma anche a livello europeo (ACI, Asso-aeroporti, ATRI, ...).

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

I risultati

Passeggeri che hanno usufruito della MBL

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Numero totale	76.323	70.526	70.196	8,2%

Tipologie clienti del business center

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Numero totale	111	110	98	0,9%
Aziende	55%	60%	75%	-8,3%
Enti – Istituzioni	33%	28%	17%	17,9%
Vettori	10%	8%	4%	25,0%
Varie (Banche, Tour Operator, Car Rent)	2%	4%	4%	-50,0%

Ricavi MBL

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi Marconi Business Lounge	1.045	1.057	1.009	-1,1%

Il risultato dell'area di business risente dell'assenza del contributo della Camera di Commercio, la cui ultima tranche era relativa al 2009.

Tale differenza è stata tuttavia recuperata consentendo di chiudere l'esercizio con un crescita dei ricavi del 9% rispetto al valore del 2009 al netto del corrispettivo suddetto.

Parcheggi

Viste le sensibili variazioni intermodali dell'utenza che evidenziano un forte aumento dei passeggeri accompagnati e di quelli che usano sempre meno il proprio mezzo a favore dei mezzi pubblici, la strategia di sviluppo dell'area di business parcheggi si basa su tre importanti obiettivi:

- garantire sempre un elevato standard del servizio ed una adeguata offerta di posti auto con particolare attenzione al segmento di breve durata;

- aumentare la penetrazione sul segmento low cost. A tale proposito, nel corso dell'anno, sono state avviate le trattative per sviluppare convenzioni con vettori interessati al servizio di prenotazione del posto auto direttamente dal proprio sito internet;
- avvicinare sempre più l'utenza ai parcheggi della società attraverso l'uso di strumenti tecnologici particolarmente user friendly al fine di incentivare maggiormente la prenotazione indirizzando l'utenza nel parcheggio avente il migliore rapporto comodità/tariffa.

I risultati

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi Parcheggi	11.779	11.052	10.514	6,6%

Il 2010, oltre a rappresentare un anno di consolidamento delle iniziative intraprese l'anno precedente, ha visto il miglioramento di alcuni servizi rivolti all'utenza che sono stati particolarmente premianti. La differenziazione per tipologia di sosta ha portato un incremento del 5% dei consensi nei parcheggi a media-lunga sosta e del 7,3% nei parcheggi a breve sosta.

Nel contempo, l'aggiornamento delle piattaforme tecnologiche all'interno del sito e l'introduzione delle funzioni "mobile" hanno

elevato il gradimento del servizio di prenotazione del 12% raggiungendo 49.548 registrazioni con un peso web nell'ordine dell'80%. Ai risultati ottenuti ha contribuito anche la nuova cultura di mobilità aeroportuale che ha portato a decongestionare il fronte terminal.

L'incremento di ricavi registrato nel 2010 rispetto al 2009 è stato pari al 6,6%, nonostante la perdita dello 0,17% della spesa per passeggero che è diminuita da 14,5 a 14,4 Euro.

Spazi pubblicitari

Il mercato dell'advertising ha visto complessivamente una performance superiore alle aspettative: +3,8% a livello nazionale grazie sostanzialmente alla reazione delle aziende di largo consumo alla crisi, che ha stimolato maggiore fiducia nel mezzo internet (+20,1%) a discapito dei mezzi più tradizionali come la stampa e l'affissione. Quest'ultimo mezzo è il più assimilabile al canale aeroportuale; da qui la contrazione

registrata dai ricavi advertising 2010 (-4,6%).

La contrazione è stata contenuta grazie all'acquisizione in gestione diretta di clienti di nuovi settori (moda) e alla definizione di un importante accordo di partnership nel settore della ceramica. In crescita la gestione diretta degli spazi, che ha potuto compensare parzialmente la contrazione (-14,3%) registrata nella gestione tramite subconcessionaria.

I risultati

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi spazi pubblicitari	1.722	1.805	1.721	-4,6%

Biglietteria

La continua evoluzione legata ad Internet ha messo in luce le tendenze del mercato di quest'area: la maggior conoscenza dei servizi e l'accresciuta autonomia nella fase di acquisto del biglietto aereo da parte dell'utente.

Consapevoli del trend in atto, la società ha cercato di intervenire internamente agendo sull'aspetto tecnologico. Lo sviluppo del settore

low cost ha determinato un cambiamento delle richieste da parte dei vettori di linea i quali attualmente puntano il loro business in aeroporto introducendo servizi accessori a pagamento; la diffusione di questi servizi comporta un coinvolgimento operativo di più attori, handler e gestore, la cui sinergia collaborativa diventa fondamentale per soddisfare le richieste delle compagnie aeree.

I risultati

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi Biglietteria	923	931	797	-0,9%

Nel corso del 2010, nonostante il trend negativo dell'area tradizionale ossia la vendita biglietti, si è evidenziata comunque una tenuta del business ottenuta anche grazie all'introduzione dei servizi ac-

cessori già descritti. Tale risultato è stato conseguito anche intervenendo sull'organizzazione, la pianificazione e la continua formazione del personale.

Operational Offices (subconcessioni commerciali)

Trattasi dei ricavi per la subconcessione degli spazi, per un superficie di circa mq.11.000, regolati a tariffe commerciali e destinati prevalentemente alle attività cargo dei couriers e di altri soggetti coinvolti nel

processo di gestione delle merci (spedizionieri, doganalisti, ecc) oltre ai tour operator e ad altri operatori commerciali presenti.

I risultati

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi Operational Offices	1.701	1.721	2.636	-1,2%

Nell'anno è stato registrato un andamento incerto di quelle aree di business direttamente coinvolte nella crisi di alcuni settori dell'economia, con ripercussioni comunque marginali sul complesso dei ricavi generati da quest'area che ha risentito positivamente degli investimenti e delle scelte operate negli anni precedenti.

La confermata presenza di compagnie aeree tradizionali e l'arrivo di nuovi vettori ha comportato un pieno utilizzo degli spazi disponibili, ottimizzando i ricavi a tariffa commerciale del segmento che ha mantenuto sostanzialmente stabili i valori dell'anno precedente.

Subconcessioni car rental

La crescita del business dell'attività Car Rental nell'aeroporto di Bologna è legata sia all'andamento del traffico passeggeri che alle nuove politiche commerciali assunte dalle case madri che aggrediscono fortemente il mercato del noleggio attraverso accordi e tariffe estremamente vantaggiosi ma con elevato rischio di cannibalizzazione tra i singoli competitors.

Ulteriore variabile è rappresentata dalla tipologia del segmento di noleggio, infatti, l'attuale richiesta di mercato è orientata verso le vetture di piccola-media grandezza e quindi a basso costo, penalizzando di conseguenza il noleggio più profittevole di autovetture di grandi dimensioni ormai presenti nella flotta di ciascuna società in numero sempre minore.

I risultati

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ricavi Subconcessioni car rental	1.549	1.423	1.306	8,9%

I ricavi Car Rental sono composti dai proventi derivanti dalla subconcessione degli spazi ad uso ufficio, posti auto e dalle royalty prodotte dal fatturato delle singole società, in crescita nel 2010. Oltre all'in-

cremento del 4,8% delle royalty, ha contribuito al risultato dell'area l'aumento degli spazi subconcessi dal mese di giugno (uffici +22%) e la crescita del 3% di posti auto.

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

3. Analisi della situazione economica, finanziaria e patrimoniale della società

Dati significativi di sintesi

Di seguito si riportano i dati significativi di sintesi e quelli dei due esercizi precedenti con il relativo scostamento percentuale,

unitamente agli indici di redditività e finanziari ritenuti più significativi.

	2010	% 10/09	2009	% 09/08	2008	% 08/07
Ricavi gestione caratteristica	68.260	10%	61.997	10%	56.293	1%
Valore aggiunto	36.616	3%	35.565	-2%	36.201	4%
Costo del lavoro	19.198	8%	17.842	6%	16.857	3%
Margine Operativo Lordo	17.418	-2%	17.723	-8%	19.344	5%
Amm.ti/accantonamenti operativi	9.795	10%	8.910	-1%	9.020	3%
Risultato Operativo Caratteristico	7.623	-13%	8.812	-15%	10.324	7%
Risultato prima delle Imposte	7.197	-2%	7.317	64%	4.453	7%
Risultato di esercizio	4.506	5%	4.278	130%	1.860	273%
Autofinanziamento=cash-flow operativo lordo	11.260	-3%	11.578	-4%	12.093	-3%
Investimenti (*)	12.717	69%	7.519	-7%	8.050	19%

(*) Per investimenti si intendono gli investimenti realizzati nell'esercizio 2010 compresi quelli non ancora entrati in funzione al termine dello stesso.

Principali indici

		2010	2009	2008	MEDIA
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto Medio	4%	3%	2%	3%
ROI	Reddito Operativo/Capitale Investito Medio	4%	5%	5%	5%
ROS	Ris. Operativo/Ricavi	11%	14%	18%	15%
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti/Passività Correnti	1,5	1,9	2,2	1,9
Indice del Margine di Struttura	(Patrim.netto+Pass.Cons.)/Attivo Immobilizzato	1,1	1,2	1,2	1,2
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/Totale Attività	0,6	0,6	0,6	0,6

3.1 Risultati economici

L'esercizio 2010 si chiude con un utile di 4.506 migliaia di Euro che rappresenta il miglior risultato degli ultimi cinque anni (+5% sul 2009) ottenuto nonostante l'impatto negativo della chiusura degli spazi aerei conseguente all'eruzione del vulcano islandese e la rigidità della winter season 2009/2010, fattori entrambi che hanno impattato negativamente sulle componenti economiche dell'esercizio in esame rispetto al 2009.

In sintesi, si espongono i principali risultati e margini economici del 2010 a confronto con l'esercizio precedente:

1. l'aumento del **valore aggiunto** (1.052 migliaia di Euro; 3%) è stato trainato da una crescita dei ricavi (6.263 migliaia di Euro; 10%) superiore all'aumento dei costi esterni di gestione (5.211 migliaia di Euro; 20%). Nel dettaglio:
 - a. la crescita dei **ricavi della gestione caratteristica**, iscritti per 68.260 migliaia di Euro, è dovuta prevalentemente all'aumento del traffico non essendo intervenuti incrementi tariffari fatta eccezione per l'impatto trascurabile conseguente all'adeguamento dei diritti aeromobili e passeggeri al tasso di inflazione (c.d. Milleproroghe – per approfondimenti si rimanda al cap. Il Quadro Normativo) in vigore, per l'annualità in esame, dal 21 gennaio 2010. L'aumento dei

volumi di traffico (15% in termini di passeggeri) ha determinato una parallela crescita dei corrispettivi aeronautici correlati direttamente a tale componente di traffico (diritti aeroportuali e corrispettivo PRM +15%) e, nel complesso, i **ricavi aeronautici**, iscritti per 41.301 migliaia di Euro, registrano un aumento del 14%. I **ricavi non aeronautici/commerciali**, pari a 24.447 migliaia di Euro, hanno risentito anch'essi positivamente della crescita dei volumi in quanto realizzati a parità di aree e spazi dedicati e registrano nel complesso un aumento del 4% grazie prevalentemente alle attività più direttamente collegate al flusso passeggeri (parcheggi 7%, retail 4%, autonoleggiatori 10%). Infine, anche gli **altri ricavi e proventi**, per 2.512 migliaia di Euro, evidenziano un aumento (175 migliaia di Euro; 7%) per fattori vari quali la crescita dei proventi per contratti di service (13%), di penali contrattuali varie (115%) e del rimborso del costo del personale distaccato (35%);

- b. l'aumento dei **costi esterni di gestione**, iscritti per 31.644 migliaia di Euro, è legato sostanzialmente ai maggiori oneri di sviluppo del traffico aeroportuale connessi alla crescita dei volumi ed allo sviluppo della base low cost che

	ESERCIZIO 2010	% sul fatturato	ESERCIZIO 2009	% sul fatturato	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	41.301	61%	36.156	58%	5.145	14%
Ricavi non aeronautici/commerciali	24.447	36%	23.504	38%	943	4%
Altri ricavi e proventi	2.512	4%	2.337	4%	175	7%
Ricavi gestione caratteristica	68.260	100%	61.997	100%	6.263	10%
Consumi di materie	-844	-1%	-967	-2%	124	13%
Costi di manutenzione	-3.016	-4%	-2.778	-4%	-238	-9%
Servizi da terzi	-18.664	-27%	-13.682	-22%	-4.982	-36%
Utenze e simili	-3.088	-5%	-2.981	-5%	-107	-4%
Costi generali	-3.642	-5%	-3.737	-6%	95	3%
Canoni e affitti	-2.389	-3%	-2.287	-4%	-102	-4%
Costi esterni gestione	-31.644	-46%	-26.433	-43%	-5.211	-20%
Valore Aggiunto	36.616	54%	35.565	57%	1.052	3%
Costo del lavoro	-19.198	-28%	-17.842	-29%	-1.356	-8%
Marg. Oper. Lordo (EBITDA)	17.418	26%	17.723	29%	-305	-2%
Ammortamenti	-7.266	-11%	-6.717	-10%	-549	-8%
Accantonamenti operativi	-2.530	-4%	-2.193	-4%	-336	-15%
Totale costi di struttura	-9.795	-14%	-8.910	-14%	-885	-10%
Risult. Oper. Caratt. (EBIT)	7.623	11%	8.812	14%	-1.190	-13%
Saldo gestione finanziaria	-767	-1%	-950	-2%	183	19%
Saldo gestione partecipate	-13	0%	-118	0%	105	89%
Saldo gestione straordinaria	355	1%	-427	-1%	782	183%
Risultato Prima Imposte	7.197	11%	7.317	12%	-121	-2%
Imposte sul reddito	-2.691	-4%	-3.039	-5%	348	11%
UTILE DI ESERCIZIO	4.506	7%	4.278	7%	227	5%

evidenziano una crescita di 4.551 migliaia di Euro (63%) e comprendono tra l'altro i costi dell'attività di marketing territoriale finanziati interamente dalla società. La crescita di tali costi determina una lieve riduzione della marginalità operativa, pur in presenza di un aumento dei volumi. Il trend della marginalità sarebbe in crescita laddove fosse stata possibile una condivisione dell'onere sostenuto per lo sviluppo del traffico con gli altri soggetti direttamente interessati a tale sviluppo, come peraltro avviene in altri territori. Occorre rilevare come il resto dei costi vede un incremento del 3%, circa un quinto del tasso di crescita dei volumi di passeggeri, a testimonianza di significativi risultati sul versante del recupero di produttività. Tra gli scostamenti più significativi si segnala la crescita delle prestazioni di terzi legate all'emergenza neve (246 migliaia di Euro, 40%), a nuovi servizi di sicurezza, vigilanza e controllo (125 migliaia di Euro; +21%) ed al maggior costo del servizio PRM correlato alla crescita del traffico (74 migliaia di Euro; 11%). Si registrano anche maggiori costi di:

- manutenzione (238 migliaia di Euro; 9%) dovuti prevalentemente a più onerosi e frequenti interventi sulle attrezzature, sugli impianti e sui fabbricati per la scadenza contrattuale della manutenzione gratuita sugli apparati radiogeni per i controlli dei passeggeri e dei bagagli, per la crescita del numero degli impianti e per alcuni importanti interventi di riparazione sui fabbricati;
- energia elettrica ed acqua all'interno della voce "utenze e simili" (107 migliaia di Euro; 4%), per effetto di

maggiori consumi di energia elettrica e dell'aumento tariffario dell'energia elettrica e dell'acqua;

- canoni ed affitti, la cui crescita (102 migliaia di Euro; 4%) è legata prevalentemente ai maggiori oneri per elaborazione dati, manutenzione ed aggiornamento dei software, canoni per licenze d'uso degli applicativi gestionali ed operativi (175 migliaia di Euro, 36%) al netto della contrazione del canone di concessione aeroportuale (169 migliaia di Euro, -17%) per la cessazione dell'aumento disposto, per tre anni consecutivi, dalla Legge Finanziaria 2007 che ha contabilizzato l'effetto della crescita del traffico su tale onere.
2. Il maggior **costo del lavoro** (1.356 migliaia di Euro; 8%) deriva, oltre all'incremento dell'organico medio (+6 Equivalenti Full Time), dall'impatto del nuovo CCNL di settore siglato nel mese di gennaio 2010, dalla dinamica salariale e dall'incremento degli "altri costi" del personale, in particolare formazione e mensa dipendenti, a seguito dell'aggiornamento del contratto con il fornitore. Tale crescita ha assorbito completamente la crescita del Valore Aggiunto determinando un Margine Operativo Lordo, pari a 17.418 migliaia di Euro, in leggera contrazione rispetto al 2009 (-305 migliaia di Euro; -2%). Anche i **costi di struttura** presentano una crescita (885 migliaia di Euro; 10%) per effetto dell'avanzamento del piano investimenti che ha determinato l'aumento degli ammortamenti e (549 migliaia di Euro; 8%) oltre che per effetto di maggiori accantonamenti (336 migliaia di Euro; 15%). Conseguentemente risulta in diminuzione (1.190 migliaia di Euro; 13%) il valore del Risultato Operativo

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Caratteristico, attestato a 7.623 migliaia di Euro (-13%).

3. Il sensibile miglioramento nel saldo **della gestione "accessoria" ovvero finanziaria, delle partecipate e straordinaria** (1.070 migliaia di Euro; 72%) ha consentito di recuperare quasi completamente il differenziale negativo evidenziato dall'EBIT e quindi di determinare un Risultato Ante Imposte, pari a 7.197 migliaia di Euro, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (-121 migliaia di Euro; -2%). Nel dettaglio:
- il miglioramento del saldo della gestione finanziaria (183 migliaia di Euro; 19%), iscritto per -767 migliaia di Euro, è dovuto sia alla diminuzione del debito verso le banche legato alla restituzione delle rate dei mutui scadute nell'esercizio sia al calo dei tassi di interesse sul debito, fattori che hanno determinato una contrazione degli oneri finanziari da 1.565 migliaia di Euro del 2009 a 1.173 del 2010.
In parallelo, la riduzione dei tassi di interesse si è riflessa negativamente sui proventi finanziari il cui risultato, al netto degli oneri finanziari diversi da quelli sui mutui, si è ridotto da 615 a 405 migliaia di Euro;
 - il saldo della gestione delle società partecipate è migliorato

da -118 migliaia di Euro del 2009 a -13 migliaia di Euro per effetto delle minori svalutazioni nella controllata TAG Bologna Srl in conseguenza della riduzione delle perdite dalla stessa registrate;

- infine, il saldo della gestione straordinaria è migliorato di 782 migliaia di Euro, passando da -427 migliaia di Euro del 2009 a +355 migliaia di Euro del 2010, grazie alle minori perdite su crediti ed alla riduzione, rispetto al 2009, di componenti negative straordinarie di reddito.
4. Infine, la riduzione del **carico fiscale** dell'esercizio, pari a 2.691 migliaia di Euro contro 3.039 migliaia del 2009, è dovuta sostanzialmente alle minori imposte correnti (911 migliaia di Euro, 26%) per effetto prevalentemente della deducibilità di quote di costi assoggettate ad imposta negli esercizi precedenti, in particolare, per utilizzi di fondi rischi e oneri. Al netto delle imposte ed in conseguenza della minore incidenza di queste ultime sul **risultato ante imposte**, passata dal 42% del 2009 al 37% dell'esercizio in esame, **l'utile di esercizio** evidenzia una crescita del 5% sul 2009 attestandosi a 4.506 migliaia di Euro.

3.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario di cassa 2010 a confronto con l'esercizio precedente.

Rendiconto finanziario di cassa

	2010	2009
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio	4.506	4.278
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	7.266	6.717
+ Variazione TFR	-162	89
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	-515	189
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	164	304
Cash Flow Operativo Lordo	11.260	11.578
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	2.003	1.857
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	5.140	3.162
Cash Flow di Esercizio = Flusso monetario netto della gestione reddituale	18.403	16.597
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-12.711	-7.490
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-575	-4.390
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	-4.283	-16.197
Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento	-17.569	-28.077
Liquidità generata/Utilizzo liquidità = variazione finale di cassa	834	-11.480
Disponibilità liquide inizio periodo	13.626	25.106
Variazione finale di cassa	834	-11.480
Disponibilità liquide fine periodo	14.460	13.626

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 11.260 migliaia di Euro, in leggero calo rispetto al 2009 (3%), mentre le fonti prodotte dalla contrazione dei crediti e delle altre attività a breve termine (2.003 migliaia di Euro) e dall'aumento dei debiti e delle passività a breve (5.140 migliaia di Euro) hanno determinato un cash flow di esercizio di 18.403 migliaia di Euro, in crescita dell'11% sul 2009. Quest'ultimo è stato utilizzato

prevalentemente per la copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (12.711 migliaia) cresciuti del 70% tra il 2009 e il 2010, per la restituzione delle rate sul mutuo (5.294 migliaia di Euro) e per gli impieghi finanziari a breve della liquidità eccedente (17.998 migliaia di Euro) al netto degli incassi per impieghi giunti a scadenza nel corso del 2010 (19.008 migliaia di Euro).

3.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2010 a confronto con l'esercizio precedente.

Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	VAR. ASS.	VAR. %
- Crediti verso clienti	11.347	12.542	-1.195	-10%
- Crediti verso partecipate	538	437	101	23%
- Crediti tributari e imposte anticipate	1.348	1.245	103	8%
- Altri crediti	4.006	5.091	-1.085	-21%
- Ratei e risconti attivi	223	228	-4	-2%
- Rimanenze di magazzino	493	416	77	19%
- Debiti verso fornitori	-15.433	-10.491	-4.942	-47%
- Debiti verso partecipate	-225	-856	631	74%
- Clienti c/anticipi	-108	-59	-49	-83%
- Debiti tributari	-695	-1.307	612	47%
- Altri debiti	-10.901	-9.499	-1.402	-15%
- Ratei e risconti passivi	-240	-249	9	4%
Capitale circolante netto	-9.645	-2.502	-7.143	286%
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	128.704	123.256	5.448	4%
- Immobilizzazioni finanziarie	10.500	10.675	-175	-2%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	1.339	764	575	75%
- Fondi rischi e oneri	-4.241	-4.772	531	11%
- TFR	-4.474	-4.636	162	3%
Immobilizzazioni strutturali nette	131.829	125.288	6.541	5%
Totale impieghi	122.184	122.786	-602	0%

FONTI	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	VAR. ASS.	VAR. %
- Debiti verso banche	41.156	46.450	-5.294	-11%
- Attività finanziarie liquide	-18.015	-19.034	1.019	5%
- Denaro e valori in cassa	-14.460	-13.626	-834	-6%
Posizione finanziaria netta	8.681	13.790	-5.109	-37%
- Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
- Riserve	34.996	30.718	4.278	14%
- Utile dell'esercizio	4.506	4.278	228	5%
Patrimonio Netto	113.503	108.996	4.506	4%
Totale fonti	122.184	122.786	-602	0%

La contrazione degli impieghi di circolante per 7.143 migliaia di Euro è determinata da:

- ulteriore diminuzione rispetto al 2009 dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali, pur in presenza di un aumento significativo del fatturato, a conferma del costante impegno della società nella gestione del credito;
- stralcio di crediti contestati sul fronte tariffario a seguito di alcuni atti transattivi con clienti;
- incasso della rata finale del finanziamento dello Stato per i lavori di ampliamento dell'aerostazione passeggeri (Convenzione n. 4003/86 e successivi Atti Aggiuntivi);
- incasso di crediti non commerciali connessi alla vendita di una partecipazione avvenuta a fine 2008 (ultima rata);
- chiusura del credito verso Inail iscritto nel 2009 per la revisione dei premi del settore Security.

I fattori suesposti sono tra le principali determinanti della contrazione dei crediti alla base della creazione di fonti per 2.003 migliaia di Euro.

Dal lato dei debiti correnti, la crescita registrata (5.140 migliaia di Euro) è dovuta prevalentemente a:

- maggiori debiti verso fornitori (4.942 migliaia di Euro) per debiti verso imprese appaltatrici per lavori realizzati alla fine dell'esercizio e a debiti per servizi vari non ancora scaduti al 31 dicembre 2010;
- aumento del debito per addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri la cui crescita è legata all'aumento del traffico (409 migliaia di Euro);
- incremento del debito (1.177 migliaia di Euro) per contributo al Fondo Servizio Antincendio, disposto a carico del Gestore aeroportuale dalla Legge Finanziaria 2007, il cui pagamento

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

è in attesa di chiarimenti da parte delle competenti autorità a seguito delle modifiche sulla destinazione del fondo introdotte dalla L.2/2009 art.4, comma 3 bis come meglio illustrato nella sezione sul Quadro Normativo di questa Relazione.

Le immobilizzazioni strutturali nette hanno comportato maggiori impieghi di liquidità per 6.541 migliaia di Euro prevalentemente a causa della crescita degli investimenti (5.448 migliaia di Euro) sulle infrastrutture ed, in generale, legati al Master Plan aeroportuale, oltre all'aumento del credito per imposte anticipate esigibili oltre l'esercizio successivo (618 migliaia di Euro) e, parallelamente, alla contrazione dei fondi rischi e oneri (531 migliaia di Euro)

prevalentemente dovuta agli utilizzi del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili.

La posizione finanziaria netta è migliorata di 5.109 migliaia di Euro per effetto della riduzione del debito verso banche vista la restituzione delle rate di mutuo in scadenza nell'esercizio. Una diversa allocazione della cassa tra disponibilità liquide (-834 migliaia di Euro) e investimenti finanziari a breve (+1.019 migliaia) di fatto azzerava la variazione tra queste due voci.

Passando all'analisi patrimoniale si fornisce nella seguente tabella lo stato patrimoniale riclassificato secondo il criterio della liquidità decrescente a confronto con l'esercizio precedente.

Stato patrimoniale riclassificato in forma sintetica

ATTIVITÀ	ESERCIZIO 2010	%	ESERCIZIO 2009	%	VAR. ASS.	VAR. %
LIQUIDITÀ IMMEDIATE	14.460	8%	13.626	7%	834	6%
LIQUIDITÀ DIFFERITE	35.238	18%	38.324	21%	-3.086	-8%
DISPONIBILITÀ	733	0%	669	0%	64	10%
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	140.543	74%	134.695	72%	5.848	4%
TOTALE ATTIVITÀ	190.974	100%	187.314	100%	3.660	2%

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2010	%	ESERCIZIO 2009	%	VAR. ASS.	VAR. %
PASSIVITÀ CORRENTI	33.006	17%	27.755	15%	5.251	19%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	44.466	23%	50.563	27%	-6.097	-12%
PATRIMONIO NETTO	113.503	59%	108.996	58%	4.506	4%
TOTALE PASSIVITÀ	190.974	100%	187.314	100%	3.660	2%

Dall'analisi trova conferma la riduzione delle attività correnti tra liquidità immediate, differite e disponibilità di 2.187 migliaia di Euro, per i fattori precedentemente esposti.

Nel complesso le attività correnti passano dal 28% al 26% delle attività complessive con parallelo incremento delle attività immobilizzate per effetto prevalentemente degli investimenti in immobilizzazioni al netto del normale processo di ammortamento (+5.448 migliaia di Euro) e la crescita dei crediti per imposte anticipate

esigibili oltre l'esercizio successivo (+618 migliaia di Euro).

In crescita le passività correnti (17% del passivo totale contro il 15% del 2009) per l'aumento dei debiti precedentemente commentati ed, in parallelo, in diminuzione le passività consolidate (23% del passivo totale contro il 27% del 2009) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (35.752 migliaia di Euro contro 41.156 del 2009).

3.4 Investimenti

Il 2010 può essere considerato come l'anno delle progettazioni e delle gare di appalto riguardo gli investimenti principali della I° Fase del MasterPlan. Per supportare la struttura nell'ottimizzazione delle procedure legate agli investimenti, dalla pianificazione alla realizzazione, nel 2010 è iniziato un rapporto di collaborazione con una società di consulenza specializzata i cui risultati effettivi

e la piena applicazione delle procedure previste avverrà nel corso del 2011.

Di seguito il valore degli investimenti complessivi ed il valore degli investimenti entrati in funzione nel 2010 a confronto con quelli dell'annualità precedente ed il commento ai principali interventi a completamento di quanto già esposto in Nota Integrativa:

	2010	2009	%
Investimenti complessivi	12.717	7.519	69,1%
Investimenti entrati in funzione	4.179	4.696	-11,0%

- Realizzazione del nuovo piazzale aeromobili e aumento del numero di piazzole: i lavori si sono conclusi a dicembre 2010 ma l'opera necessitava a tutto il mese di dicembre del completamento della segnaletica verticale e delle apparecchiature

di comunicazione con la torre di controllo. I lavori di completamento sono stati realizzati all'inizio del 2011 consentendo l'operatività del nuovo piazzale dal 21 marzo.

- Opere di tombamento del canale superficiale denominato

"Fosso Canocchia": l'intervento al 31/12/2010 è consistito nell'interramento di un fosso a cielo aperto che attraversa l'area aeroportuale. Tale interrimento permetterà in futuro, la realizzazione di un nuovo piazzale per aeromobili. Le opere civili di tombamento, sono state completate nel mese di dicembre 2010 mentre nel mese di febbraio 2011 si sono concluse le opere di montaggio di un impianto sgrigliatore come richiesto dagli Enti di controllo.

- Realizzazione nuovi locali Lost & Found: trattasi di un intervento di realizzazione dei nuovi uffici e magazzini ad uso Lost&Found. L'intervento ha razionalizzato l'area bagagli smarriti creando un accesso diretto per i passeggeri dalla hall arrivi senza passaggio obbligato in area doganale che comportava problemi di sicurezza e controllo.
- Ristrutturazione servizi igienici aerostazione: l'intervento ha avuto lo scopo di aumentare l'offerta di servizi igienici all'interno della Sala Riconsegna Bagagli Area Schengen, mediante la realizzazione di 9 servizi igienici e di un'area nursery. L'intervento era previsto nel progetto più ampio di riqualifica del Terminal, ma visto l'incremento dei passeggeri si è deciso di anticipare i lavori. Questi ultimi si sono conclusi a fine settembre, con apertura al pubblico agli inizi di ottobre 2010.
- Nuovo impianto di monitoraggio del rumore aeroportuale: nel corso del mese di giugno 2010 è stata effettuata la completa sostituzione delle apparecchiature hardware e software del sistema, adottando anche nuove soluzioni per la comunicazione dati. Il layout del sistema (localizzazione delle 9 postazioni di misura) è rimasto invariato, benchè siano state adottate soluzioni tecnologicamente più avanzate rispetto a quelle precedenti.
All'installazione è seguito un periodo di tre mesi per l'avviamento e messa a punto, ed infine il collaudo da parte di ARPA per la verifica della corretta funzionalità.
- Riqualifica Aerostazione: nel corso del 2010 si è conclusa la progettazione esecutiva e sono stati pubblicati i bandi di gara, rispettivamente, per i Servizi di Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza e per i Lavori.
Per quanto riguarda la prima gara nel corso del 2010 si sono valutate le offerte dei concorrenti e a febbraio 2011 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva. La gara dei lavori è attualmente in corso di svolgimento.

- Pontili di Imbarco: nel corso del 2010 è stato approvato il progetto esecutivo e si è pubblicata la gara dei lavori a dicembre. La società conta di aggiudicare l'appalto entro il primo semestre 2011.
- Edificio BHS: nel corso del 2010 è stato approvato il progetto esecutivo ed è stata pubblicata la gara dei lavori. Anche in questo caso nel 2010 è stata avviata la verifica delle offerte anomale che si è conclusa con l'aggiudicazione definitiva nel mese di novembre 2010.
- Impianto BHS: nel corso del 2010 si è avviata la produzione, che si concluderà nel corso del 2011, dell'impianto da parte del fornitore aggiudicatario della gara esperita nel 2009.
- Nuovo Varco Ovest e Nuovo Parcheggio: nel corso del 2010 è stato approvato il progetto esecutivo ed è stato pubblicato il bando di gara dei lavori. Tra i mesi di marzo e settembre si è svolta la procedura di anomalia e nel corso del mese di ottobre si è proceduto all'aggiudicazione dell'appalto e conseguentemente all'inizio dei lavori che si concluderanno a luglio 2011.
- Riqualifica Area Merci Import e Export: nel corso del 2010 è stata avviata la progettazione definitiva dell'investimento che si è conclusa a maggio 2011. Tale investimento, previsto in due fasi, mirerà a unificare l'attività merci gestita dalla controllata Fast Freight Marconi ed oggi divisa in due edifici, in un unico stabile, l'attuale Merci Export. Nel corso del 2010 sono stati avviati i lavori di spostamento dell'attività di Merci Import (Magazzino Temporanea Custodia). Tale spostamento libererà spazio nell'attuale Edificio Merci Import per la realizzazione di un Terminal Remoto. Tale investimento, non previsto nel Masterplan, è nato dall'esigenza di non creare disagi durante i lavori di riqualifica del Terminal, che vedrà una parte dell'aerostazione esistente interessata dai lavori. Le ipotesi di incremento di traffico del 2010, hanno portato ad una soluzione temporanea della durata del cantiere dei lavori di riqualifica, che prevede un'area check-in in posizione remota per accogliere i passeggeri low cost e quelli del traffico crocieristico.
- Sistemazione Viabilità Area Est: nel corso del 2010 è iniziata e si è conclusa la progettazione esecutiva dell'investimento che mira a riconfigurare tutto il sistema viario land-side, per venire incontro sia alle mutate esigenze dell'area Merci che a quelle conseguenti ai lavori di riqualifica del Terminal. I lavori verranno eseguiti in 3 stralci dal 2011 al 2013.

3.5 Il personale

	2010	2009	Var. %
Costo del lavoro	19.198	17.842	8%

L'incremento è dovuto in parte alla crescita dell'organico di 6 equivalenti full-time (2%) e, in maggior misura, al rinnovo del CCNL delle aziende di gestione aeroportuale aderenti ad Assaeroporti scaduto dal 31/12/2007 e siglato in data 26/1/2010, che unitamente alla normale dinamica salariale determina un aumento del costo unitario del 6%. Si evidenzia peraltro un miglioramento della produttività del lavoro, tenuto conto che a fronte di un incremento

del costo del 8% i ricavi aziendali sono aumentati del 10% e i volumi (traffico passeggeri) di oltre il 15%.

Il nuovo CCNL prevede una prima tranches di incremento della paga base a decorrere dal gennaio 2010 ed una seconda tranches a decorrere da gennaio 2011, diverse percentuali e modalità di calcolo delle maggiorazioni di lavoro straordinario e notturno e, sempre con decorrenza gennaio 2011, un incremento dell'indenni-

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

tà di presenza. Nel 2010 è stata inoltre erogata, a compensazione del mancato rinnovo della parte economica 2008/2009 una Una Tantum che ha trovato copertura negli accantonamenti effettuati nei precedenti bilanci.

In aumento anche i costi della mensa (10%) e della formazione dei dipendenti (45%). Per quanto ai primi, a causa dell'aumento del 20% del costo del pasto in convenzione, solo parzialmente compensato da un maggior ricorso dei dipendenti al ticket restaurant mentre la crescita dei costi di formazione e aggiornamento del personale nonostante la diminuzione di ore pro-capite, è dovuta

all'aumento della qualità della formazione in generale e dell'alta formazione manageriale. La diminuzione delle ore di formazione complessivamente erogate è dovuta essenzialmente a due motivi: sono diminuite le ore di formazione funzionale al ruolo, in quanto non sono avvenuti, nel corso del 2010, particolari cambiamenti nell'organizzazione aziendale che abbiano richiesto una formazione specifica al ruolo. Sono, inoltre, diminuite le ore di formazione Safety, caratterizzata da una specifica ciclicità: obbligatoria per i neo assunti, e di "refresh" biennale/triennale per gli altri dipendenti.

Ore di formazione per tipologia

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Formazione manageriale	4.919	4.738	3.754	3,8%
Formazione funzionale al ruolo	1.444	2.885	1.250	-49,9%
Formazione sulla Safety	776	1.152	240	-32,6%
Formazione Security	2.362	2.496	3.280	-5,4%
Totale	9.501	11.271	8.524	-15,7%

Ore medie di formazione per dipendente

	2010	2009	2008	Var. % 2010/2009
Ore medie di formazione per dipendente	28,4	31,8	24,2	-10,7%

Si segnala, infine, che relativamente all'importo previsto dal contratto integrativo aziendale del 20/12/2007 in materia di Sanità integrativa per il personale dipendente è stato effettuato apposito

accantonamento al fondo oneri futuri del bilancio in esame in quanto la sottocrizione delle nuove polizze è prevista per il secondo semestre 2011.

La sicurezza e igiene sul lavoro

La società pone elevata attenzione al rispetto effettivo delle norme generali e speciali in materia antinfortunistica, di sicurezza ed igiene delle condizioni di lavoro e si impegna a promuovere comportamenti responsabili da parte di tutte le persone dell'azienda. La gestione della salute e della sicurezza delle persone è diffusa in tutta l'organizzazione: in capo a tutti i soggetti coinvolti nel garantire il corretto funzionamento delle operazioni aeroportuali e lo svolgimento di queste in condizioni di sicurezza per i passeggeri e la comunità aeroportuale, infatti, sono assegnate anche responsabilità specifiche inerenti la prevenzione e la gestione dei rischi relativi alla salute dei lavoratori.

Nel 2010, contestualmente al rinnovo delle certificazioni dei Sistemi di Gestione di Qualità e Ambiente, è stato attivato l'iter per la certificazione del SGSSL secondo la norma OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series). In questo modo SAB potrà dotarsi di un Sistema di Gestione Integrato di Qualità Sicurezza e Ambiente, in grado di garantire benefici in termini di coordinamento delle attività e dei processi.

Inoltre è proseguita una campagna di sensibilizzazione e formazione volta a sollecitare tutti gli operatori aeroportuali a rilevare e comunicare non solo gli incidenti avvenuti, ma anche i mancati incidenti e tutte le situazioni che presentano inconvenienti tecnici o qualitativi, con lo scopo di monitorare e gestire in maniera accurata i fenomeni infortunistici. È stata inoltre effettuata la valutazione "stress lavoro-correlato" di primo livello, secondo la metodologia SPISAL della Provincia e del Centro Clinico di Verona, i cui risultati hanno posizionato l'azienda, nel complesso, ad un livello di rischio medio-basso, con alcuni elementi di criticità e possibili elementi di miglioramento in fase di approfondimento.

Sono proseguiti gli interventi volti a migliorare le condizioni di salute e sicurezza degli ambienti di lavoro, come l'installazione di infissi apribili presso gli uffici del terminal, la modifica dell'impianto di condizionamento dell'area riconsegna bagagli e la realizzazione dell'impianto di rilevazione e allarme incendio presso lo stabile degli uffici SAB ed ENAC.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'art.2428 c.2 n.1 del c.c. si segnala che nel corso dell'esercizio non sono state svolte attività classificabili di ricerca e sviluppo.

4. Analisi dei principali risultati non economici

Nell'esercizio appena trascorso la società ha proseguito il progetto, avviato nell'annualità precedente, di redazione del Bilancio di Sostenibilità riferito all'annualità 2010 al fine di analizzare, rappresentare e comunicare lo stato dell'arte ed i risultati conseguiti nella gestione del proprio core business in ottica di sostenibilità. In

4.1 L'ambiente

L'impegno di SAB a garantire la compatibilità ambientale si è concretizzato nel 2010 in una serie di interventi e di investimenti. Oltre al rinnovo delle certificazioni del Sistema di Gestione Ambientale, gli interventi più significativi hanno riguardato la gestione del rumore aeroportuale: sono state sostituite le precedenti apparecchiature di monitoraggio del rumore con dispositivi tecnologicamente all'avanguardia ed è stato promosso l'avvio dell'iter formale di aggiornamento delle procedure di volo antirumore, con lo scopo di renderle più restrittive e contenere ulteriormente il sorvolo delle zone abitate che sorgono a Est dell'aeroporto. Come previsto dal programma internazionale Airport Carbon Accreditation, promosso da ACI-Europe per la misurazione e la riduzione delle emissioni atmosferiche, nel 2010 la società ha ottenuto l'accREDITAMENTO di primo livello (mappatura) del progetto,

4.2 La sicurezza in aeroporto

Safety Management System (SMS)

Con la valutazione dei rischi nell'area air-side, ultima fase del processo di certificazione previsto da ENAC, la società ha portato a termine il processo di implementazione del Safety Management System, iniziato nel 2007. Lo scopo del SMS è garantire il raggiungimento e il continuo miglioramento degli obiettivi di Safety nelle attività aeroportuali, estendendo il controllo del Gestore oltre i suoi confini organizzativi, a tutti i processi aeroportuali che possono avere implicazioni sugli standard di sicurezza mantenuti presso lo scalo.

La responsabilità del corretto funzionamento del SMS è in capo all'Accountable Manager, ruolo ricoperto dal Direttore Generale,

Security

Nel corso del 2010 sono stati introdotti ulteriori miglioramenti ai flussi dei controlli passeggeri e dei bagagli a mano; in particolare sono stati fatti interventi sul layout e sulla tipologia dei banchi di supporto alle macchine radiogene al fine di razionalizzare e velocizzare il flusso dei controlli. Per il controllo dei varchi di accesso carrabili è stato messo a punto un sistema per riconoscere i contro-

4.3 La qualità

Il Piano della Qualità e dell'Ambiente, una delle componenti del Contratto di Programma, impegna la società per il periodo 2010-2013 al miglioramento continuo di una serie di parametri qualitativi e quantitativi, tra i quali i tempi di attesa, la soddisfazione del passeggero e l'efficienza dei servizi.

continuità con la prima edizione, il documento è stato redatto avendo a riferimento le Linee Guida della Global Reporting Initiative (GRI-G3) che forniscono un frame work globalmente riconosciuto per la rendicontazione delle performance economiche, sociali ed ambientali che un'organizzazione produce sulla collettività di riferimento.

mentre è stato pianificato per il 2011 il conseguimento dell'accREDITAMENTO al secondo Livello (riduzione), con il quale verrà certificato il proprio sistema di gestione delle emissioni di CO₂. Per quanto riguarda gli interventi di miglioramento nell'efficienza energetica, sono stati completati i lavori al sistema impiantistico di riscaldamento che sommati alla sostituzione, da parte della controllata Marconi Handling, di quasi tutti i veicoli a benzina con mezzi alimentati ad energia elettrica, hanno permesso di ridurre del 96% le emissioni di CO₂ relative al consumo di combustibile. La raccolta differenziata dei rifiuti, avviata in via parziale nel 2008, ha raggiunto livelli ampiamente soddisfacenti grazie all'attività di sensibilizzazione verso i passeggeri e gli operatori aeroportuali e alla collocazione di punti di raccolta presso aree dedicate del terminal e nelle vicinanze degli ambienti di lavoro.

supportato da un Safety Board. Lo strumento principale attraverso cui si esplica la collaborazione dei diversi soggetti aeroportuali è il Reporting System, cioè il sistema tramite cui il Safety Manager raccoglie le segnalazioni riguardanti la sicurezza. Al fine di rendere più efficiente la registrazione dei report di segnalazione, SAB si è dotata di un software che consente di analizzare in modo più puntuale tali eventi e identificare azioni correttive.

Per quanto riguarda la sicurezza sulla pista di volo sono stati apportati ulteriori miglioramenti nei sistemi di prevenzione del "bird strike", tra cui l'adozione di uno strumento "distress call" innovativo e la bonifica dell'habitat nei dintorni della pista.

flussi che dalla zona di riconsegna bagagli si dirigono verso la pista, in modo da evitare l'accesso all'area airside da parte di personale non autorizzato.

Nel 2010, infine, la società ha ottenuto la certificazione IATA che le consente di gestire autonomamente la formazione sugli oggetti pericolosi ("dangerous goods").

Nel 2010 l'obiettivo di miglioramento è stato rispettato per la maggior parte dei dodici indicatori di qualità previsti dal Contratto; fanno eccezione i parametri sui quali incide maggiormente l'aumento del traffico (disponibilità di carrelli portabagagli e di punti di informazione operativi rapportati al traffico), e gli aspetti di pulizia

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

dell'aerostazione. Oltre agli obiettivi del Contratto di Programma, la società pubblica ogni anno la Carta dei Servizi aeroportuali, richiesta da ENAC, che comunica ai passeggeri gli standard qualitativi minimi dei servizi che hanno una ricaduta più diretta sulla qualità da loro percepita. I risultati raggiunti nel 2010 hanno premiato

l'impegno profuso dalla società; nei casi i cui i risultati non abbiano rispettato l'obiettivo, come nella disponibilità di posti a sedere e di carrelli portabagagli, ciò è stato dovuto principalmente agli oggettivi vincoli infrastrutturali dell'aerostazione che saranno superati con i lavori di riqualifica.

La soddisfazione degli utenti

I risultati delle rilevazioni sul livello di soddisfazione degli utenti (indagini quantitative mensili sui tempi di attesa ai principali servizi dell'aeroporto e indagini trimestrali di soddisfazione del passeggero sulle performance delle diverse aree di servizio) sono oggetto di un approfondimento e di un'ulteriore elaborazione sia internamente da parte del Comitato Customer, che riunisce i dirigenti e i responsabili delle funzioni coinvolte nelle aree dell'indagine al passeggero, sia in sede di Comitato per la Regolarità del Servizio

e il Miglioramento Continuo, che oltre alla società coinvolge ENAC, Enti di controllo preposti e vettori.

Il Customer Satisfaction Index nel 2010 è cresciuto di un punto percentuale rispetto al 2009 e di quasi due punti percentuali rispetto al 2008, mantenendosi sempre superiore al benchmark di aeroporti di riferimento sia nel complesso che relativamente a tutte le sotto-aree coinvolte nel monitoraggio.

		2010	2009	2008
Attesa in coda in Biglietteria	Tempo nel 90% dei casi	5'45"	7'44"	n.d.
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	14'28"	15'04"	15'39"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'35"	5'40"	7'11"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. Nel 90% dei casi	3'36"	3'31"	3'24"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	19'36"	19'49"	19'53"
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	24'44"	25'42"	26'29"

Nell'ambito del servizio in partenza, il miglioramento più evidente è stato registrato nelle attese in coda alla Biglietteria, dove vi è stata una riduzione dell'attesa di due minuti, portando il risultato ben al di sotto dell'obiettivo previsto dalla Carta dei Servizi (10 minuti). Viceversa sono leggermente cresciuti, pur mantenendosi entro l'obiettivo (8 minuti), i tempi di attesa ai varchi di sicurezza, che nel 2009 avevano avuto una performance straordinaria. Vista l'importanza di questa area del servizio, nel 2010 è stato avviato un progetto di monitoraggio specifico che permetterà di calcolare in tempo reale le attese ai varchi.

Per poter identificare i punti di miglioramento relativi ai tempi della riconsegna bagagli, la società ha adottato un sistema di rilevazione volto ad individuare le criticità che provocavano rallentamenti a catena. L'azione più significativa, a seguito delle valutazioni fatte sulla scorta dei dati, è stata quella di accompagnare le due società di handling nel percorso di internalizzazione del servizio, avviato nei primi mesi del 2011.

Nonostante le difficoltà di mantenere elevati i parametri di comfort a fronte dell'importante aumento del traffico registrato nel 2010, la soddisfazione dei passeggeri sugli aspetti di pulizia e comfort all'interno dell'aerostazione si è mantenuta elevata (97% di passeggeri soddisfatti) e in significativo aumento rispetto al

2009.

SAB ha inoltre proseguito il monitoraggio sulla varietà e sulla qualità dell'offerta di negozi e punti di ristoro nonché sull'adeguatezza dei prezzi di prodotti e servizi venduti mostrando un sostanziale allineamento rispetto agli altri aeroporti e agli operatori nel territorio.

Anche per il 2010 la qualità del servizio ai passeggeri a ridotta mobilità è stata molto al di sopra degli obiettivi previsti, con un servizio erogato entro 10 minuti dall'arrivo dei passeggeri prenotati nel 95,7% dei casi, ed entro i 25 minuti per quasi il 100% dei passeggeri non prenotati. Testimonianza dell'attenzione di SAB verso questa tema sono le indagini svolte verso i passeggeri PRM e verso i vettori, che hanno espresso un giudizio ampiamente positivo sugli ausili e sul servizio di assistenza ricevuto in aerostazione (il 97,9% dei PRM e il 93,4% dei vettori).

Come naturale estensione del lavoro di monitoraggio della Customer Satisfaction rivolto ai passeggeri, nel 2010 è stata avviata la rilevazione della "Customer Satisfaction dei Vettori". Nella prima edizione sono state coinvolte le compagnie aeree presenti sullo scalo con proprio personale, che rappresentano oltre il 50% del traffico.

5. Il quadro normativo

5.1 Il regime concessorio

Inventario dei beni in contraddittorio con ENAC

È in fase di completamento il procedimento amministrativo ai sensi dell'art. 9, comma secondo, della Convenzione di Gestione Totale relativo alla rilevazione in contraddittorio, tra Direzione Aeroportuale ENAC locale e concessionaria, della consistenza dei beni insistenti sul sedile aeroportuale – tenuto conto delle risultanze dei lavori dell'Ufficio Commissariale di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 250/97 – ed alla successiva trasmissione

all'Amministrazione finanziaria, per gli adempimenti di competenza. L'emissione del verbale di consegna da parte di ENAC, atto formalmente previsto per la conclusione del relativo iter amministrativo, è previsto entro il primo semestre 2011. La definizione degli adempimenti formali di cui sopra sarà effettuata considerando lo stato dei luoghi e delle edificazioni aeroportuali alla data dell'efficacia della Convenzione di Gestione Totale.

Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2010-2012

Il D.M. 23 dicembre 2009, in vigore dal 14 gennaio 2010, all'art. 1 ha previsto che: "La metodologia di quantificazione dei canoni di gestione aeroportuale di cui all'art. 1 del decreto interdirigenziale 30 giugno 2003, che ha determinato il canone annuo dovuto dalle società di gestione aeroportuale fino all'anno 2009, è confermata anche per il triennio 2010-2012". ENAC, ha ravvisato l'opportunità di confermare anche per il triennio 2010-2012 la metodologia di

determinazione dei canoni di gestione aeroportuale di cui all'art. 1 del citato decreto interdirigenziale 30 giugno 2003 (basata sul criterio del WLU -Work Load Unit), atteso che il canone scaturente dall'applicazione di tale metodologia è stato inserito quale voce di costo nei contratti di programma stipulati con le società di gestione degli aeroporti e sia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che il Ministero dell'Economia hanno condiviso tale proposta.

5.2 Aggiornamento dei diritti aeroportuali

L'art.21 bis del decreto legge n.248 del 31 dicembre 2007 (c.d. Milleproroghe), convertito dalla Legge n.31 del 28 febbraio 2008, ha stabilito che " Fino all'emanazione dei decreti di cui al comma 10 dell'articolo 10 della Legge n. 537 del 24 dicembre 1993, come sostituito dal comma 1 dell'art. 11-nonies del decreto-legge n.203 del 30 settembre 2005 convertito dalla Legge n.248 del 2 dicembre 2005, da adottare entro il 31 dicembre 2008, il Ministero dei Trasporti provvede, con proprio decreto, all'aggiornamento della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato.

Trattasi dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e dei diritti di imbarco passeggeri.

Con D.M del 8 ottobre 2009, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 22 dicembre 2009, n.297, sono stati adeguati i diritti aeroportuali, con decorrenza 21 gennaio 2010, per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2009, che nel documento di programmazione economica e finanziaria, è prevista pari a 1,5%.

Con D.M del 4 ottobre 2010, pubblicato in Gazzetta Ufficiale l'11 dicembre 2010, n.28, sono stati adeguati i diritti aeroportuali,

con decorrenza 10 gennaio 2011, per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2010, che nel documento di programmazione economica e finanziaria 2010-2013, è prevista pari a 1,5%.

La nuova misura dei diritti ha avuto efficacia fino al 28 marzo 2011, data di entrata in vigore delle nuove tariffe stabilite dal Contratto di Programma SAB-ENAC come meglio illustrato nel paragrafo relativo.

Nell'ambito del percorso finalizzato all'adeguamento dei diritti aeroportuali ai costi effettivamente sostenuti e con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo degli investimenti, la società ha presentato il 22 gennaio 2010 istanza volta al conseguimento della c.d. "anticipazione tariffaria" ai sensi delle disposizioni contenute nella Legge Finanziaria 2010 (L.23/12/2009, n. 91, art. 2, comma 201 e 202). Tale istanza, peraltro, non ha avuto alcuna conseguenza effettiva, né per la società né per gli altri gestori aeroportuali che parimenti l'hanno presentata, essendosi l'intero processo arrestato a livello nazionale nel corso del 2010.

5.3 Il contratto di programma

Nel corso del 2010, dopo l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione ENAC del Contratto di Programma 2010-2013 con l'Aeroporto G.Marconi di Bologna S.p.A. è proseguito l'iter di approvazione con i soggetti istituzionali responsabili degli atti successivi propedeutici all'entrata in vigore. Tale procedura, particolarmente complessa, ha visto il coinvolgimento a vario titolo e in momenti diversi dei Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del CIPE e della Corte dei Conti. Il percorso, i cui tempi non sono stati certi e definiti a priori, si è concluso con la registrazione finale del Decreto n.981 del 10

dicembre 2010 da parte della Corte dei Conti il 17 febbraio 2011, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n.55 del 8 marzo 2011 e l'entrata in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione, quindi, il 28 marzo 2011.

Si riportano di seguito i passaggi più significativi del lungo e complesso iter, avvenuti nel corso del 2010:

- al termine di attente valutazioni da parte degli organi competenti e degli uffici dei vari Ministeri, dopo 5 mesi, il 13/5/2010 il CIPE esprimeva parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma;

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

- la Delibera CIPE n° 28/2010, che recepisce la suddetta approvazione, emessa 2 mesi dopo, il 20/7/2010;
- la Corte dei Conti registrava la suddetta Delibera il 16/9/2010;
- l'Ufficio Ragioneria del Ministero dell'Economia e delle Finanze esprimeva parere favorevole 2 mesi dopo, il 19/11/2010 e inviava comunicazione per competenza all'Ufficio Legislativo per predisporre il Decreto alla firma del Ministro;
- Il Ministro dell'Economia e delle Finanze firmava il Decreto il 10/12/2010 e predisponendo perché fosse inviato nuovamente al Ministero dei Trasporti;
- Il Ministero dei Trasporti predisponendo la documentazione e la trasmetteva il 22/12/2010 alla Corte dei Conti per le attività successive.

Non si può non rilevare, nel merito, la complessità di un meccanismo che prevede molteplici e ripetuti passaggi presso i diversi organi con durata complessiva ad oggi di oltre due anni, dei quali un anno per l'istruttoria tecnica vera e propria tra il Gestore aeroportuale ed ENAC e oltre un anno per verifiche plurime di natura prevalentemente puramente formale alla fine del 2010 peraltro non ancora completate.

Preme sottolineare, peraltro, come, nel corso del lungo e complesso procedimento istruttorio, la nostra società abbia sempre mantenuto un approccio attento al rispetto delle "regole" formali e sostanziali e abbia sempre manifestato la totale disponibilità nel venire incontro alle richieste da parte dei diversi organi di controllo, in primis ENAC.

L'applicazione del Contratto di Programma consente, coerentemente con gli impegni ivi contenuti in termini di investimenti, di rispondere al deficit infrastrutturale che, a fronte della domanda crescente, il Marconi, come la maggior parte degli aeroporti italiani,

si trova ad affrontare.

In termini tariffari comporta:

- la razionalizzazione della struttura tariffaria, con una riduzione dei corrispettivi regolamentati attraverso una nuova allocazione dei costi relativi ai diversi servizi in ottica di semplificazione;
- un nuovo livello dei diritti che tiene conto degli investimenti già fatti e di quelli in programma, recuperando, seppur parzialmente, un ritardo tariffario di ben 10 anni nel corso dei quali i corrispettivi regolamentati sono rimasti invariati in termini nominali riducendosi progressivamente in termini reali;
- una maggiore chiarezza nei rapporti con gli utenti aeroportuali (soprattutto con vettori e handler).

Infine, si riportano nel seguito le tariffe dei servizi regolamentati come ridefinite dal Contratto di Programma in vigore dal 28 marzo 2011:

- diritti di approdo e partenza aeromobili;
- diritti di sosta e ricovero aeromobili;
- diritti di imbarco passeggeri;
- tasse di imbarco e sbarco merci;
- corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano;
- corrispettivo per il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva;
- corrispettivo per l'assistenza al PRM (passeggero a ridotta mobilità);
- corrispettivo per impianto de-icing aeromobili;
- corrispettivi per la messa a disposizione di beni di uso esclusivo:
 - banchi check-in e gates;
 - uffici, locali ed aree per attività di assistenza a terra e/o strumentali all'attività operativa dei vettori;
- corrispettivo per attività di erogazione carburante avio.

Nella tabella sottostante si evidenzia la Contabilità Analitica Regolatoria relativa all'esercizio 2009.

LA CONTABILITÀ REGOLATORIA 2009

	DIRITTI	SICUREZZA	INFRASTR. CENTR.	BENI USO ESCLUSIVO	BENI USO COMUNE	ALTRE ATTIVITÀ REGOLAM.	ATTIVITÀ COMMERCIALI	TOTALE ALTRO/ NON PERTINENTE	TOTALE
A) Valore di consuntivo della produzione:	19.295.420	7.483.929	3.091.789	1.109.345	126.970	1.573.813	22.292.865	1.599.445	56.573.575
B) Costi della produzione ammessi a fini regolatori:	-17.335.658	-9.000.917	-3.490.738	-964.865	-1.863.522	-2.090.281	-13.408.950	-1.844.829	-49.999.761
1) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-330.235	-88.657	-18.893	-8.530	-8.182	-14.042	-193.797	-92.864	-755.200
2) per servizi	-5.666.043	-1.847.425	-1.806.322	-261.927	-319.304	-676.509	-6.185.246	-682.124	-17.444.900
3) per godimento di beni di terzi (inclusi canoni)	-1.265.297	-303.043	-272.505	-121.688	-93.581	-220.562	-1.200.038	-360.920	-3.837.633
4) per il personale	-3.741.371	-5.677.359	-435.485	-215.713	-1.174.518	-961.021	-3.470.948	-613.721	-16.290.135
5) ammortamenti	-5.460.518	-937.806	875.070	-317.507	-112.188	-163.114	-1.922.631	0	-9.788.833
6) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7) oneri diversi di gestione	-872.195	-146.628	-82.464	-39.501	-155.749	-55.033	-436.290	-95.200	-1.883.059
C) Ulteriori costi ammessi a fini regolatori:	-155.606	-219.952	-21.673	-10.792	-13.554	-36.861	-258.456	-18.586	-735.481
D) Totale costi regolatori (4)	-17.491.264	-9.220.869	-3.512.412	-975.658	-1.877.076	-2.127.143	-13.667.405	-1.863.416	-50.735.242
E) Margine lordo (5)	1.804.156	-1.736.940	-420.623	133.688	-1.750.106	-553.330	8.625.460	-263.970	5.838.334
F) Capitale investito netto (6)	-101.039.814	-3.943.689	-7.561.504	-2.537.349	-1.128.641	-1.124.842	-28.658.891	-728.900	-146.723.630
G) Remunerazione del capitale investito netto	-8.927.421	-348.447	-668.100	-224.189	-99.722	-99.386	-2.532.170	-64.402	-12.963.837
H) Totale costi regolatori + mark up (9)	-26.418.685	-9.569.315	-4.180.512	-1.199.846	-1.976.798	-2.226.528	-16.199.575	-1.927.818	-63.699.079
MARGINE NETTO	-7.123.266	-2.085.387	-1.088.723	-90.501	-1.849.828	-652.716	6.093.290	-328.373	-7.125.503

5.4 La responsabilità amministrativa delle persone giuridiche

Il D.Lgs 231/01 emanato in data 8 Giugno 2001, recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" ha introdotto la responsabilità in sede penale (con conseguenze e sanzioni, invero, solo di tipo amministrativo) degli Enti per alcuni reati commessi nell'interesse o a vantaggio degli stessi, da persone che rivestono funzioni di rappresentanza, di amministrazione o di direzione dell'ente o di una sua organizzazione dotata di autonomia finanziaria o funzionale e da persone sottoposte alla direzione o alla vigilanza di uno dei soggetti sopra indicati. Tale responsabilità si aggiunge a quella della persona fisica che ha materialmente realizzato il fatto. Per la prima volta nel nostro Paese è introdotta la responsabilità penale delle persone giuridiche.

L'art. 6 del provvedimento in esame contempla tuttavia una forma di "esonero" da responsabilità dell'Ente se si dimostra, in occasione di un procedimento penale per uno dei reati considerati, di

aver adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione, gestione e controllo idonei a prevenire la realizzazione degli illeciti penali considerati.

In questo contesto, nel 2008, SAB si è dotata di un Codice Etico e di un Sistema di Controllo Interno idoneo a prevenire la commissione di comportamenti illeciti da parte di amministratori, dipendenti, collaboratori e partner della Società, deliberando un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001.

L'implementazione del Modello 231, infatti, è proseguita nel corso del 2010 con la definizione, da parte dei vari "process owner", dei Protocolli posti a prevenzione dei reati relativamente ai processi strumentali qualificati "a rischio elevato", su cui l'Organismo di Vigilanza, l'organo che presidia anche l'osservanza dei principi del Codice Etico, ha eseguito una verifica di coerenza rispetto ai principi del D.lgs. 231/2001 e del Modello Organizzativo stesso. L'adozione di tali Protocolli è prevista per i primi mesi del 2011.

5.5 La legge finanziaria 2007 e altre normative

La Legge 27 dicembre 2006, n. 296 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" ed il D.L. 3 ottobre 2006, collegato alla Finanziaria, e convertito in legge 27 dicembre 2006, n.298, hanno introdotto una serie di fattispecie fortemente impattanti – da un punto di vista gestionale ed economico – sul settore delle gestioni aeroportuali. Si riporta al riguardo uno stralcio delle disposizioni più significative il cui impatto, particolarmente dal punto di vista economico, risulta evidente, anche in ottica pluriennale, permanendo con riferimento all'esercizio 2010. L'art. 1 della Legge Finanziaria 2007, come risultante in seguito all'approvazione del cd. maxi emendamento:

- al comma 1331 (Finanziamento del servizio antincendi negli aeroporti) ha disposto che «Al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi, negli aeroporti l'addizionale sui diritti di imbarco sugli aeromobili, istituita con la legge del 24 dicembre 2003, n. 350, è incrementata a decorrere dall'anno 2007 di 50 centesimi a passeggero imbarcato». Il medesimo comma ha altresì istituito un «apposito fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato» che concorre al medesimo fine per 30 milioni annui e che si aggiunge ai 50 centesimi in più per passeggero. A fronte delle modifiche normative introdotte dall'art. 4, comma 3 bis, Legge n. 2/2009 le risorse di cui al predetto Fondo sono state, peraltro, destinate – a decorrere dal 1 gennaio 2009 – alla copertura di costi generali del Corpo Nazionale dei VV.F., piuttosto che alla puntuale e circoscritta copertura finanziaria del servizio antincendi espletato in ambito aeroportuale e, dunque, a finalità estranee, e/o comunque ulteriori, rispetto a quelle originariamente previste dall'art. 1, comma 1328, della legge n. 296/2006. Tali novità normative del 2009 hanno determinato una significativa incertezza della destinazione e dell'utilizzo delle somme che le Società di gestione sono chiamate a versare in predetto Fondo (con palese violazione dei principi costituzionali di uguaglianza, di cui all'art. 3 Cost.) ed altresì il rischio di un'illegittima duplicazione di costi in capo ai Gestori totali che già provvedono all'integrale copertura delle

spese di gestione delle sedi aeroportuali dei VV.F.

La Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con sentenza n. 440/63/10, depositata il 21 dicembre 2010, accogliendo il ricorso presentato da una cordata di società di gestione aeroportuali, ha inoltre confermato che la modifica legislativa citata ha spezzato il rapporto commutativo esistente tra soggetti obbligati alla prestazione pecuniaria ed il beneficio derivante dalle attività al cui finanziamento contribuivano le società di gestione ed ha statuito che quest'ultime non sono più obbligate, a partire dal 1° gennaio 2009, a corrispondere la prestazione patrimoniale stabilita all'art. 1, comma 1328, della c.d. Legge Finanziaria 2007 "nella considerazione che le medesime risorse, come dimostrato, verranno destinate a finalità estranee a quelle stabilite dalla Legge".

La Società, nelle more di una definizione del quadro normativo e giurisprudenziale in materia, ha proceduto anche con riferimento al contributo 2010, pari a 1.161 migliaia di Euro, ad iscrivere il medesimo tra gli oneri diversi di gestione.

Decreto Legge 31-05-2010, n. 78 "Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", convertito nella Legge 30 luglio 2010, n. 122

Negli ultimi anni si sono succedute tutta una serie di disposizioni di legge aventi, quale principale finalità, la riduzione e la razionalizzazione della spesa pubblica mediante interventi sul numero, nomina e compensi dei componenti degli organi sociali anche nelle società controllate e/o solo partecipate da pubbliche amministrazioni, ovvero concessionarie di pubblici servizi.

Si riporta, in particolare, la previsione dell'art. 6, comma 5, il quale statuisce che: "Fermo restando quanto previsto dall'articolo 7, tutti gli enti pubblici, anche economici, e **gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato**, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli organi di amministrazione e quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti. In ogni caso, le Amministrazioni vigilanti provvedono all'adeguamento della relativa disciplina di organizzazione, mediante i regolamenti di cui all'articolo 2, comma 634, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, con riferimento a tutti gli enti ed organismi pubblici rispettivamente vigilati, al fine di apportare gli adeguamenti previsti ai sensi del presente comma. La mancata adozione dei provvedimenti di adeguamento statutario o di organizzazione previsti dal presente comma nei termini indicati determina responsabilità erariale e tutti gli atti adottati dagli organi degli enti e degli organismi pubblici interessati sono nulli".

Alla stregua di quest'ultima disposizione, peraltro di non piana interpretazione, l'Assemblea dei Soci del 9 agosto 2010 ha proceduto, in ottica prudenziale e con riserva di avviare verifiche interpretative puntuali, in sede di rinnovo degli organi collegiali della Società, a ridurre come sopra prescritto il numero dei componenti

dei propri organi collegiali, conferendo al Collegio Sindacale mandato triennale ed al Consiglio di Amministrazione, invece, mandato annuale, con scadenza, dunque, alla data di Assemblea di approvazione del presente bilancio.

Legge 136/2010 "Tracciabilità dei flussi finanziari"

Con finalità di contrasto alle infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici, il 7 settembre 2010 è entrata in vigore la Legge 136/2010 in materia di tracciabilità dei flussi finanziari relativi ai pagamenti agli appaltatori, ai subappaltatori ed ai subcontraenti appartenenti alla filiera delle imprese a qualsiasi titolo interessate a lavori, servizi e forniture pubbliche. In relazione a tali disposizioni la società, tramite le competenti funzioni aziendali, si è attivata al fine di mettere a regime un sistema procedurale ed informativo che consenta di adempiere alle prescrizioni della nuova normativa.

5.6 La privacy: documento programmatico sulla sicurezza

La Società ha tempestivamente provveduto all'adozione delle misure minime di sicurezza di cui, originariamente, al D.P.R. 318/99 ed ha altresì provveduto ad ottemperare alle disposizioni del D.lgs. 196/2003 redigendo il Documento Programmatico della

Sicurezza (D.P.S.), il quale viene aggiornato entro il 31 marzo di ciascun esercizio, sulla base della struttura organizzativa nonché del sistema di deleghe e procedure aziendali.

6. Il contenzioso

In relazione a quanto già segnalato in Nota Integrativa circa il contenzioso attualmente pendente avanti al Tribunale di Bologna sulle riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI – Coopcostruttori – CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna, si ricorda che la società ha già provveduto a respingere in sede processuale tutte le pretese vantate dalle società. Attualmente la causa, in fase istruttoria, è pendente avanti al Tribunale di Bologna. Nel corso del 2008 si è conclusa l'attività istruttoria demandata al CTU che ha concluso la sua relazione in maniera del tutto affine alle conclusioni del CTP della società. Nell'ultimo periodo sono riprese attente valutazioni in ottica di definizione transattiva del contenzioso, ma permangono alcune criticità rispetto al coinvolgimento nell'intesa transattiva di tutti i soggetti giuridici a diverso titolo e su diversi fronti, anche giudiziali, coinvolti nella vicende dell'appalto (appaltatori e cessionari dei crediti in controversia).

Per quanto attiene al contenzioso ex art. 33, secondo comma, della legge n. 287/1990 radicato nel luglio 2009 da Aviapartner Italia s.p.a. avanti la Corte d'Appello di Bologna ed avente ad oggetto la richiesta risarcitoria di circa 1.700 migliaia di Euro per asserito abuso di posizione dominante e grave ostacolo all'accesso ed all'operatività di Aviapartner sul mercato dei servizi aeroportuali di assistenza a terra presso lo scalo di Bologna, lo stato del procedimento giudiziale e le ampie difese argomentate dai legali della Società tese a richiedere di rigettare totalmente qualsivoglia pretesa risarcitoria, hanno suggerito, per il momento, solo in via

prudenziale, un accantonamento a fondo contenziosi già stanziato nell'esercizio 2009. Ciò viepiù alla luce della pronuncia del Consiglio di Stato di cui infra, la quale ha riconosciuto legittima la dilazione pro tempore dell'accesso al mercato di Aviapartner al fine di rispettare procedure e formalità prescritte dalle vigenti disposizioni di settore.

Si riepiloga brevemente, dandosi atto del recente esito, il contenzioso avanti Consiglio di Stato inerente la vicenda giudiziale scaturita a seguito del procedimento n. A/303 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato al termine del quale, con deliberazione in data 29 maggio 2003, era stata comminata alla Società una sanzione di 880 migliaia di Euro avendo l'Authority ravvisato una violazione grave dell'art. 3 delle legge 10 ottobre 1990, n. 287. La suddetta sanzione è stata integralmente pagata dalla società nel marzo 2004. Quindi, con ricorso al Tribunale amministrativo del Lazio, sede di Roma, Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna impugnava la deliberazione con la quale l'Autorità garante della concorrenza e del mercato a conclusione del procedimento n. A/303, Le aveva irrogato la sanzione lamentando violazione e falsa applicazione, sotto due profili, degli artt. 3 e 7 della richiamata legge n. 287, violazione dell'art. 14 del D. Lgs. 18/1999, eccesso di potere, violazione e falsa applicazione, sotto diversi profili, dell'art. 15 della legge 287/1990 e chiedendo quindi l'annullamento del provvedimento impugnato. Con la sentenza del Tribunale amministrativo del Lazio, sede di Roma, Sezione I, n. 07807/2006, resa tra le parti, il detto Tribunale amministrativo accoglieva in parte il

ricorso, annullando il punto b) del provvedimento impugnato relativo al calcolo della sanzione amministrativa, e respingendolo per il resto. Avverso la predetta sentenza è insorta l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, contestando gli argomenti sulla cui base il ricorso di primo grado è stato accolto in parte e chiedendo la sua riforma e l'integrale rigetto del medesimo ricorso; la società si è quindi costituita in giudizio chiedendo il rigetto dell'appello e proponendo appello incidentale improprio, con il quale ha chiesto la riforma della sentenza gravata e l'integrale accoglimento del ricorso di primo grado. Si è altresì costituita in giudizio Aviapartner chiedendo l'accoglimento dell'appello principale ed il rigetto dell'appello incidentale. La causa è stata assunta in decisione dalla Sezione Sesta del Consiglio di Stato alla pubblica udienza del 10 dicembre 2010 e, con la pronuncia n.710/2011, il Consiglio di Stato ha rideterminato in via definitiva la sanzione di cui sopra in 300 migliaia di Euro, per l'effetto riformando la sentenza di primo grado ed ulteriormente, compensando integralmente spese ed onorari del giudizio fra le parti costituite e ordinando che la detta sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Al riguardo si evidenzia che è già stata avanzata dalla società l'istanza motivata per la restituzione della sanzione in eccedenza corrisposta e, quindi, il rimborso di 580 migliaia di Euro.

Per quanto riguarda il contenzioso in atto dall'esercizio 2007 derivante dalla vicenda legata all'appalto di servizi alla società Doro Group Soc. Cons. a r.l., si segnala che nei mesi di aprile e maggio 2010 si è perfezionata la conciliazione in parte in sede sindacale ed in parte in sede giudiziale con gli ex dipendenti Gesticoop (consorzata Doro Group) sulle cause in opposizione

ai decreti ingiuntivi emessi nei confronti di Gesticoop stessa e, sulla base della invocata sussistenza di responsabilità solidale ex art. 29 D.Lgs.276/2003, anche del gestore aeroportuale oltre che di Marconi Handling Srl e dell'altro handler operante sullo scalo. Ferma restando la contestazione da parte delle tre società della fondatezza delle pretese avversarie, sono state versate ai lavoratori somme a titolo di transazione novativa e senza riconoscimento di debito alcuno. I lavoratori hanno rinunciato nell'ambito del verbale di accordo alle proprie pretese e ad ogni altra rivendicazione nei confronti della scrivente e delle altre società coinvolte nella vicenda. A seguito della conciliazione e delle rinunce avversarie, inoltre, è stato disposto lo svincolo delle somme pignorate su un conto corrente della società. La conciliazione non ha avuto impatti economici nell'esercizio 2010: come illustrato in Nota Integrativa le somme corrisposte hanno trovato copertura nel fondo rischi per contenziosi appositamente stanziato negli esercizi precedenti nel quale, al 31/12/2010, residuano le somme, stimate prudenzialmente a copertura delle rivendicazioni, stragiudiziali ad oggi, di Inps e Inail per il pagamento dei contributi omessi da Gesticoop. Per tutto quanto suesposto, alla data del presente bilancio, la società non ritiene che possano derivare da tale contenzioso oneri superiori ai fondi iscritti in bilancio.

Si dà conclusivamente atto in questa sede circa la sussistenza di poche altre situazioni di contenzioso che, afferenti a tematiche estremamente diversificate e con differenti caratteristiche e stato (in fase stragiudiziale alcune, giudiziale altre), in termini prudenziali hanno suggerito l'appostamento di idonei accantonamenti al fondo contenziosi, come descritto in Nota Integrativa.

7. Principali rischi e incertezze

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che la società non detiene strumenti finanziari rilevanti né risulta esposta a rischi finanziari apprezzabili, intendendo con questi i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari. Per quanto riguarda il rischio di cambio la società non ne è soggetta in quanto non intrattiene rapporti in valuta. Il rischio liquidità, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità a causa, in particolar modo, della stretta creditizia.

Tale rischio è stato fronteggiato mantenendo in essere i mutui bancari a medio termine nonostante la crescita della liquidità; liquidità non utilizzata per la parziale restituzione di tali debiti al fine di mantenerne la disponibilità per l'anzidetto sviluppo infrastrutturale.

Quanto al rischio di tasso di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, la società ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di un mutuo a tasso fisso e un mutuo a tasso variabile, entrambi allo stato attuale vantaggiosi rispetto alle condizioni medie di mercato. Infine, per quanto attiene al rischio di credito, la perdurante crisi economica mondiale ha avuto un forte impatto negativo sul settore aereo con conseguente aumento del rischio di credito: tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti. Da rilevare, infine, ad abbattimento di tale rischio la disponibilità di garanzie fidejussorie sui crediti di diversi clienti.

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

8. Rapporti infragruppo e con parti correlate

Il 2010 rappresenta un altro anno significativo nel percorso di miglioramento della sostenibilità economica del Gruppo avviato nel 2008 con l'attuazione delle linee strategiche definite nel Piano Industriale 2008-2012.

La struttura di gruppo è rimasta sostanzialmente invariata rispetto al 2009. Al 31/12/2010 la società detiene pertanto tre partecipazioni di controllo, oltre a Airports & Travel in liquidazione, tutte nel settore handling con diversificazione e specializzazione sui vari rami dell'assistenza a terra: handling Aviazione Commerciale settore passeggeri e rampa (Marconi Handling Srl – di seguito anche MH), handling Aviazione Commerciale settore merce e posta (Fast Freight Marconi SpA – di seguito anche FFM) ed, infine, handling e gestione infrastrutture destinate all'Aviazione Generale (TAG Bologna Srl – di seguito anche TAG). SAB detiene, inoltre, una partecipazione di collegamento dal 2009 nella società Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP), società concessionaria del servizio di stazione marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto di Ravenna, con la finalità di contribuire grazie al proprio know-how nella gestione di terminal ed essere pronti a cogliere opportunità di sviluppo sinergico tra traffico aereo e crocieristico. A “metà del cammino” in un percorso di razionalizzazione e risanamento a livello di gruppo i risultati sono superiori alle attese per quanto riguarda il settore dell'handling, dove per la prima volta dalla sua costituzione Marconi Handling presenta, dopo avere registrato nel 2009 una marginalità operativa positiva, un utile di esercizio. Tale risultato è stato reso possibile dall'azione combinata dello sviluppo del traffico avvenuto sullo scalo in particolare per il vettore Ryanair, principale cliente di MH, unitamente al miglioramento della produttività e dell'efficienza gestionale rispetto alla quale il contributo e l'apporto del partner industriale GH Napoli si è rilevata essenziale.

Per quanto concerne la società Fast Freight Marconi, il 2010 ha visto il sostanziale azzeramento della perdita operativa lorda riscontrata nell'anno precedente, con significativo anticipo rispetto alle previsioni iniziali, grazie alla rinnovata attenzione commerciale e ad una mirata azione di controllo dei costi di gestione.

Anche TAG, attiva nella gestione del terminal e dell'handling di aviazione generale, ha visto nel 2010 migliorare i risultati rispetto al 2009, con il raggiungimento di una redditività operativa positiva e il sostanziale dimezzamento delle perdite nette. Tale risultato è stato conseguito in un contesto di mercato stagnante grazie ad una serie di azioni significative sul versante dell'efficientamento dei costi di gestione.

Per quanto concerne, infine, la società Ravenna Terminal Passeggeri, il 2010 rappresenta il primo anno di piena operatività ma non ancora di piena attività, essendo la società ancora in fase di avviamento. Per tale ragione la società ha registrato una perdita netta superiore all'esercizio precedente, anno della sua costituzione nella parte finale dell'anno.

Per l'elenco dettagliato delle partecipazioni anche minori e le altre informazioni richieste dall'art. 2427, comma 1, n. 5 del Codice Civile, si rimanda all'apposita sezione della Nota Integrativa.

In merito ai rapporti intervenuti con le società del gruppo, si precisa che tutte le transazioni commerciali intervenute nell'esercizio sono state funzionali all'attività della società e realizzate a condizioni normali di mercato. Il dettaglio dei rapporti intercorsi è esposto nei paragrafi successivi; in generale, il fatto che la società controllante sia la società di gestione dell'aeroporto di Bologna e che le controllate operino sullo scalo di Bologna fa sì che siano numerosi i rapporti commerciali infragruppo.

La società esercita attività di direzione e coordinamento, ai sensi dell'art. 2497 del Codice Civile, sulle società controllate.

8.1 Società controllate



Si riporta nella tabella seguente l'importo delle principali transazioni intervenute tra SAB e le società controllate operative nell'esercizio 2010:

Società	Ricavi	Costi	Crediti	Debiti
Marconi Handling	925	769	358	111
Fast Freight Marconi	457	9	110	3
Tag Bologna	167	4	70	111
Totale	1.549	782	538	225

Marconi Handling Srl

La società Marconi Handling Srl è stata costituita in data 17 aprile 2003 per l'esercizio dei servizi di assistenza a terra sull'aeroporto di Bologna a seguito del conferimento, da parte del socio unico SAB, del ramo di azienda relativo. Nel 2008 si è concluso il processo di ricerca ed individuazione di un partner industriale con l'obiettivo di facilitare il percorso di risanamento della società rafforzandone la posizione competitiva sul mercato locale e nazionale. Tale processo ha portato, con un'operazione di aumento di capitale sociale riservata, all'ingresso al 15,38% del capitale di Marconi Handling dell'operatore GH Napoli S.p.A, al quale è stata affidata la gestione operativa ed amministrativa della società all'inizio del 2009. Il 2010 rappresenta una tappa fondamentale nel processo di risanamento della società: per la prima volta dalla sua costituzione nel 2003 la società ha raggiunto un risultato di esercizio positivo, che segue peraltro il 2009 nel quale per la prima volta si era raggiunto un Margine Operativo Lordo positivo. Tali risultati sono la dimostrazione che la strategia avviata dalla controllante nel 2008 con la ricerca di un partner industriale ha dato i suoi frutti, in tempo perfino anticipato rispetto a quanto inizialmente ipotizzabile. Le ragioni di tale successo vanno ricercate in una concorrenza virtuosa di fattori positivi: lo scorporo della componente cargo nella società FFM e la conseguente focalizzazione sul segmento passeggeri, con significativo recupero di efficienza gestionale e il forte sviluppo del traffico sullo scalo negli ultimi due anni; a questi effetti va aggiunto il fondamentale contributo da parte del partner industriale GH nella riorganizzazione dei processi di lavoro e operativi e nell'apporto di un nuovo approccio mirato all'efficienza gestionale, che ben si è integrato con le sempre presenti elevate competenze professionali delle risorse umane della società.

Tra i principali risultati raggiunti da Marconi Handling nell'esercizio appena concluso si segnalano i seguenti:

- crescita del traffico servito grazie all'andamento positivo del traffico sullo scalo di Bologna, molto superiore alla media nazionale. La crescita è dovuta in particolare all'assistenza al vettore Ryanair che è passato da 7.400 movimenti del 2009 a 11.750 del 2010 (+58%). Nel complesso, Marconi Handling ha gestito 42.130 movimenti (+4%) con una quota di mercato pari al 65,6%;
- dal punto di vista economico, il 2010 si chiude con un utile di 87 migliaia di Euro in netto miglioramento rispetto alla perdita di 223 migliaia di Euro del 2009. Tale miglioramento è riconducibile ai seguenti fattori:

- la crescita delle attività servite ha comportato un incremento dei ricavi di handling e dei servizi inerenti del 9%. Per effetto dell'aumento degli "altri ricavi" del 28%, in relazione all'attività di sghiacciamento aeromobili particolarmente intensa e legata agli eccezionali eventi nevosi della stagione invernale, i ricavi sono complessivamente aumentati del 10%;
- la focalizzazione sui clienti sia in termini di soddisfazione che in termini di verifica continua della loro solidità finanziaria;
- l'aumento più contenuto dei costi esterni di gestione (+9%) e del personale (+5%) grazie alle azioni di efficientamento attuate, che hanno consentito di migliorare la produttività delle risorse impiegate.

In conseguenza di quanto sopra il Margine Operativo Lordo di Marconi Handling si è attestato a circa 1,1 milioni di Euro, più che raddoppiato rispetto al 2009 e con una redditività sul fatturato del 6%. Il Risultato Operativo si è attestato a 304 migliaia di Euro, con una redditività del 2% in linea con la fascia alta del benchmark di operatori del settore.

Il risultato netto, come sopra riportato, ha raggiunto per la prima volta un livello positivo, pari a 87 migliaia di Euro. Sul fronte investimenti, la società ha acquistato attrezzature operative (cobus, gpu, cargo loader, trattori e nastri) per circa 1,4 milioni di Euro per adeguare il parco mezzi alle richieste quantitative e qualitative del servizio prestato. Sul fronte qualità del servizio, i risultati sono stati sempre nell'ambito degli obiettivi 2010. Per ultimo, il contenzioso in atto dall'esercizio 2007 derivante dalla vicenda legata all'appalto di servizi alla società Doro Group Soc, Cons. a r.l. e per i cui approfondimenti si rimanda al paragrafo "Contenziosi" del presente documento, non ha avuto impatti economici nell'esercizio 2010. Relativamente ai rapporti economici intercorsi con Marconi Handling nel corso del 2010, l'importo dei ricavi, per un totale di 925 migliaia di Euro attiene prevalentemente ai proventi di sub-concessione aree ad uso esclusivo e beni ad uso comune, a servizi di sicurezza, ai contratti di services infragruppo, ai servizi aeroportuali centralizzati per i casi residuali di contratto handler-vettore omnicomprensivo, al recupero dei costi di conduzione aree aeroportuali e, infine, al noleggio mezzi de-icing. È stato, infatti, rinnovato anche per l'operativo invernale 2009/2010 l'accordo con la controllante sulla base del quale Marconi Handling fornisce ai Vettori operanti sullo scalo di Bologna il servizio di snevamento e sghiacciamento degli aeromobili utilizzando a tal fine mezzi de-icing concessi in locazione dalla controllante stessa.

Ricavi	2010	2009	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	672	685	-2%
Altri ricavi e proventi	253	268	-6%
Totale	925	953	-3%

Per quanto ai costi per servizi prestati da Marconi Handling a SAB sono state effettuate transazioni per 769 migliaia di Euro relative ai servizi per l'assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità, al corrispettivo per il servizio di assistenza H24, a corsi di addestramento del

personale e a corrispettivi per l'incasso di diritti aeroportuali ed altri proventi del gestore aeroportuale incassati dai vettori da parte di Marconi Handling come da mandato all'incasso in essere.

Costi	2010	2009	VAR.
Costi per servizi	764	698	9%
Oneri diversi di gestione	5	76	-93%
Oneri straordinari	0	1	-100%
Totale	769	775	-1%

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2010 ammontano rispettivamente a 358 migliaia e a 111 migliaia di Euro, come meglio dettagliato in Nota Integrativa.

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Fast Freight Marconi SpA - Società Unipersonale

La partecipazione in Fast Freight Marconi è stata acquistata da SAB a fine gennaio 2009 dal precedente socio unico Marconi Handling che l'ha costituita in data 19 novembre 2008 con capitale sociale minimo e vi ha poi conferito il ramo d'azienda handling merci e posta sull'aeroporto di Bologna.

L'operazione è stata promossa da SAB con l'obiettivo di rilanciare i servizi a supporto del segmento del traffico merci sullo scalo di Bologna grazie ad una più innovativa e mirata gestione delle attività. Il conferimento ha avuto efficacia a far data dal 1° gennaio 2009, data di avvio dell'attività operativa di FFM.

La società opera in qualità di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra (c.d. handling agent) presso l'Aeroporto di Bologna. Le principali aree di attività di FFM sono quella di handling agent per le attività di export e import cargo richieste dalle Compagnie Aeree sulla merce movimentata via aerea e via superficie e di gestione del Magazzino Doganale di Temporanea Custodia per le merci extra-UE in arrivo sullo scalo.

Il 2010 ha rappresentato per FFM un anno di sviluppo significativo in un mercato in ripresa a livello globale. La società ha servito un traffico pari a 15.003 tonnellate di merce (+10% sul 2009) nell'ambito del quale si è assistito ad una forte crescita dell'export (+19%) e ad una leggera contrazione dell'import (-2%).

In questo contesto di mercato l'attività commerciale di FFM si è focalizzata sul consolidamento del portafoglio prodotti e la promozione di nuove attività ed elementi qualitativi nei servizi offerti.

In data 29 gennaio 2010 è stata ottenuta la Certificazione di Agente Regolamentato Enac ed il 15 febbraio 2010 è stata concessa da parte dell'Agenzia delle Dogane l'autorizzazione a gestire la Procedura di domiciliazione (c.d. sdoganamento rapido) per le merci in export ed import. Nella strategia di crescita della società,

l'ottenimento di queste certificazioni è considerato un importante elemento di arricchimento del portafoglio di servizi offerti in chiave di potenziale sviluppo.

L'andamento economico 2010 è stato caratterizzato da un importante incremento dei ricavi (+27%) grazie alla crescita dei volumi e ai nuovi servizi offerti. Sul versante dei costi si sono raggiunti importanti efficienze sia per i costi esterni (-3%) sia del personale (-12%), quest'ultimo in particolare per l'effetto su un anno intero dell'azione di ridimensionamento attuata nel 2009.

Il Margine Operativo Lordo è pertanto migliorato (-16 migliaia di Euro) rispetto alla perdita di 634 migliaia del 2009 ed il Risultato Operativo Caratteristico è cresciuto da -688 migliaia di Euro a -94 migliaia di Euro. Quest'ultima perdita è stata coperta dall'utilizzo del fondo da conferimento determinando un Risultato Ante Imposte con valore positivo di 142 migliaia di Euro in larga parte dovuto a sopravvenienze attive legate al riconoscimento da parte del gestore aeroportuale nel marzo 2010, con decorrenza dal 1 gennaio 2009, di un "onere di servizio pubblico" relativo alla gestione del Magazzino di Temporanea Custodia. Il Risultato di Esercizio è passato da 174 migliaia del 2009 a 98 migliaia di Euro del 2010 per effetto del mancato impatto positivo da Consolidato Fiscale avendo FFM realizzato un reddito imponibile Ires.

Per quel che riguarda i ricavi delle vendite e delle prestazioni, per complessivi 234 migliaia di Euro, trattasi di proventi per subconcessione di aree ad uso esclusivo e relativi oneri condominiali e per servizi di sicurezza mentre gli altri ricavi e proventi accolgono prevalentemente corrispettivi di fornitura dei servizi di staff (servizi amministrativi, finanziari, contabili, informatici, di controllo e supporto legale) e di distacco del personale.

Ricavi	2010	2009	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	234	227	3%
Altri ricavi e proventi	223	198	13%
Totale	457	425	8%

I costi per servizi prestati dalla FFM a SAB sono relativi principalmente a spese e diritti doganali per le prestazioni fuori orario della Dogana anticipati per conto di SAB da FFM all'Agenzia delle Dogane. La contrazione della voce "oneri diversi di gestione" rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'assenza nel 2010 del corrispet-

tivo per l'onere di servizio pubblico per la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia, in quanto il consuntivo 2010 dell'attività non ha raggiunto i parametri definiti contrattualmente per la maturazione del corrispettivo.

Costi	2010	2009	VAR.
Costi per servizi	7	11	-36%
Oneri diversi di gestione	2	52	-96%
Totale	9	63	-86%

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2010 ammontano rispettivamente a 110 migliaia e 3 migliaia di Euro come dettagliatamente esposto in Nota Integrativa.

Si segnala, infine, che sussiste un co-obbligo di SAB sulle garanzie fideiussorie di 880 migliaia di Euro rilasciate su richiesta di FFM in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari.

TAG Bologna Srl

TAG Bologna Srl, società per l'Aviazione Generale controllata al 51% e costituita in data 9 novembre 2001 per la progettazione, realizzazione e gestione di terminal aeroportuali, lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra e la gestione di hangar per il ricovero e la manutenzione degli aeromobili.

Nel corso del 2005 è stato formalizzato tra SAB e la controllata un contratto a prestazioni plurime per la realizzazione e successiva gestione del nuovo Terminal Aviazione Generale; contratto decorrente dal 2005 con durata fino alla scadenza del ventesimo anno dalla data di operatività del terminal stesso. I lavori di realizzazione del terminal sono terminati nel 2008 con avvio dell'attività operativa della società a far data dal 21 aprile 2008.

Sul fronte economico, dopo un risultato particolarmente negativo registrato nel primo esercizio di operatività e nonostante il perdurare della crisi che ha investito pesantemente il settore dell'Aviazione Generale proprio nella fase di start up della società, il 2010 si è chiuso con una significativa riduzione delle perdite da 568 a 342 migliaia di Euro e la realizzazione di un Margine Operativo Lordo per la prima volta positivo a 194 migliaia di Euro.

Nonostante un traffico in leggera contrazione (movimenti -2,5%) rispetto al 2009, se si escludono i movimenti relativi alla scuola di volo, ed un tonnellaggio in calo del -2,3%, il MOL positivo è stato conseguito attraverso:

- crescita dei ricavi da handling, a fronte di una crescita progressiva della quota di traffico gestito, fino a raggiungere il 100% del mercato dell'Aviazione Generale a novembre 2010;

- aumento dei margini relativi alla gestione del carburante;
- efficientamento dei costi del personale.

Per quanto riguarda gli investimenti, dopo il rilevante ciclo di investimenti conclusosi nel 2008 con il completamento del terminal, dell'hangar e delle relative attrezzature e arredi, nell'esercizio appena concluso la società non ha effettuato sostanziali nuovi investimenti. Il risultato del 2010 risente di alcune situazioni di crediti in sofferenza, per i quali è stato effettuato uno specifico accantonamento di 97 migliaia di Euro al fondo rischi su crediti. Per ridurre il rischio di future perdite su crediti la Società ha adottato, a fine 2010, regole stringenti che richiedono il pagamento dei servizi tramite carta di credito / bonifico anticipato o, nel caso di pagamenti dilazionati, il rilascio di fidejussioni o depositi.

Fra i principali strumenti finanziari utilizzati dalla Società, si segnala, il contratto di finanziamento a tasso variabile per massimi 8 milioni di Euro, acceso per 7,5 milioni al 31/12/2010, concesso dal Monte dei Paschi di Siena, in relazione al quale sono allo studio forme di copertura per limitare il rischio di variazione dei tassi di interesse.

I rapporti commerciali intrattenuti nell'esercizio con la controllata TAG hanno prodotto ricavi delle vendite e delle prestazioni per 167 migliaia di Euro relativi, prevalentemente, ai servizi di sicurezza svolti a favore del terminal Aviazione Generale e al provento della relativa subconcessione. I costi, per 4 migliaia di Euro, sono relativi a corsi di formazione e aggiornamento del personale.

Ricavi	2010	2009	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	167	173	-3%
Altri ricavi e proventi	0	0	100%
Totale	167	173	-3%

Costi	2010	2009	VAR.
Costi per servizi	4	0	100%
Totale	4	0	100%

I crediti e debiti al 31/12/2010 ammontano rispettivamente a 70 migliaia e 111 migliaia di Euro, quest'ultimo determinato esclusivamente dall'adesione all'istituto del consolidato fiscale. Per maggiori informazioni si rimanda al relativo commento in Nota Integrativa.

Si ricorda, infine:

- la lettera di patronage impegnativa a favore di TAG rilasciata nell'esercizio 2006 da parte dei soci a garanzia del mutuo di 7.499 migliaia di Euro al 31/12/2010, acceso presso il Monte dei Paschi di Siena per il finanziamento dei lavori di realizzazione del terminal; l'impegno di SAB, in rapporto alla partecipazione detenuta, ammonta a 4.080 migliaia di Euro ed è invariato rispetto all'eser-

- cizio precedente avendo la società ottenuto la moratoria bancaria con sospensione per un anno, dal 30 giugno 2010 al 30 giugno 2011, del piano di ammortamento del mutuo per la quota capitale;
- la fidejussione di 1.020 migliaia di Euro rilasciata da SAB, in favore di Carisbo, nell'interesse di TAG al fine del rilascio di una simmetrica garanzia in favore dell'Agenzia delle Entrate per il rimborso di un credito Iva. Su tale fidejussione i soci di minoranza di TAG hanno rilasciato a favore della scrivente una controgaranzia fidejussoria per complessivi 500 migliaia di Euro al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione.

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

8.2 Società collegate

SAB detiene dal 2009 una partecipazione del 24% nel capitale sociale della Ravenna Terminal Passeggeri Srl, società costituita l'11 settembre 2009 unitamente ad altri soci pubblici e privati per lo svolgimento di attività di gestione del servizio di stazione marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto Corsini di Ravenna.

Nel 2010 la società ha chiuso con una perdita di 132 migliaia di Euro dovuta alla fase di avviamento. Il peggioramento del risultato rispetto alla perdita del 2009 di 15 migliaia di Euro è imputabile all'insorgere di costi fissi legati all'inizio dell'operatività non ancora coperti da un pieno regime delle attività. A fronte della perdita

riportata, il capitale è diminuito di oltre un terzo; al tempo stesso, i soci hanno concordato di riportare a nuovo il risultato d'esercizio in quanto, alla luce della fase di avviamento dell'attività svolta nell'esercizio e dei risultati prospettici del prossimo esercizio, si ritiene che il patrimonio sociale potrà essere reintegrato senza necessità di ricorrere ai provvedimenti assembleari di cui all'art. 2482-bis del Codice Civile.

Nel 2010 non vi sono state transazioni tra SAB e la collegata eccezion fatta per il versamento della quota residua di capitale sociale proquota nella misura di 54 migliaia di Euro nel mese di febbraio 2010.

8.3 Altre partecipazioni

La società detiene dal 2000 una partecipazione del 4,13% nella SAGAT Spa, società di gestione dell'aeroporto di Torino.

Nell'esercizio 2010 la società ha realizzato risultati in leggera contrazione sul 2009, con un utile che è passato da 4,9 a 4,4 milioni di Euro, pur a fronte di un miglioramento del traffico passeggeri

del 10% e del MOL del 7,6% a 20,4 milioni di Euro per effetto, principalmente, di maggiori costi di struttura e di un aggravio del carico fiscale. La società detiene, inoltre, la partecipazione del 10% in Bologna Congressi Spa che chiude il 2010 con risultati positivi pur se in leggera contrazione rispetto al 2009.

8.4 Parti correlate

Le operazioni poste in essere con parti correlate sono state concluse a normali condizioni di mercato e non sono rilevanti.

9. Azioni proprie

Alla data di chiusura dell'esercizio, la Società non possedeva azioni proprie né azioni o quote di società controllanti, sia direttamente, sia per tramite di società fiduciarie o per interposta persona.

Nel corso dell'esercizio non sono intervenuti acquisti e/o alienazioni di azioni proprie e/o di azioni/quote di società controllanti, sia direttamente, sia per tramite di società fiduciarie o per interposta persona.

10. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

Nel primo trimestre del 2011 si è finalmente completato l'iter finalizzato all'entrata in vigore del Contratto di Programma ENAC-Aeroporto G. Marconi di Bologna, deliberato dal CdA di entrambe le parti il 15 dicembre 2009. L'atto finale è stata la registrazione da parte della Corte dei Conti il 17 febbraio e la successiva pubblicazione del Decreto di approvazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'8 marzo. L'entrata in vigore è avvenuta 20 giorni dopo, il 28 marzo, ben 844 giorni dopo l'avvio ufficiale del procedimento istruttorio, risalente al 4 dicembre 2008. L'attuazione degli impegni in termini di investimenti e obiettivi di qualità del servizio e ambientali contenuti nel Contratto di Programma e l'applicazione

del nuovo sistema tariffario sono finalizzate ad assicurare, attraverso l'applicazione della normativa vigente, il necessario sviluppo dell'aeroporto a beneficio di tutti gli stakeholder. Al tempo stesso non si può non rilevare come i tempi complessivi dell'intero processo non possano considerarsi accettabili per un sistema che si propone di rispondere in modo efficace alla domanda di mobilità che viene dal territorio e alla necessità di colmare un gap infrastrutturale che sembra destinato, in assenza di interventi, a peggiorare ulteriormente nel futuro a livello di sistema nazionale: l'impianto complessivo della regole e delle autorizzazioni va a nostro avviso necessariamente rivisto in chiave di maggiore efficienza e corrispondenza agli obiettivi condivisi, salvaguardando peraltro la necessità da parte dei soggetti istituzionali di effettuare le necessarie verifiche di competenza. Non è però ipotizzabile che dopo una fase "tecnica" di definizione del Contratto tra la società ed ENAC durata circa 12 mesi ne passino

altri 15 per attività di controllo e verifica in molti casi meramente formale senza apparente valore aggiunto.

Sul versante del traffico, il 2011 segnerà nuovi ulteriori passi verso uno sviluppo su più fronti, coerente con la strategia aziendale. Dal punto di vista dello sviluppo dei volumi sul fronte low cost, a partire dal 28 marzo è stata posizionata la quarta macchina Ryanair che effettuerà anche collegamenti verso due nuovi Paesi Europei: Grecia e Cipro. Sempre nell'ambito low cost, ma con l'intento di diversificare l'offerta è stato siglato un accordo con Easyjet, per una frequenza giornaliera su Londra Gatwick; l'ingresso di Easyjet è particolarmente rilevante, perché, essendo il più forte competitor di Ryanair, potrebbe dare al segmento low cost forti prospettive di sviluppo sull'aeroporto di Bologna.

In chiave di ampliamento delle destinazioni servite e, soprattutto di collegamenti verso i principali hub europei, diventa molto importante l'apertura del volo di linea Bologna-Atene con il più grande vettore ellenico, Aegean Airlines, il cui network consente di raggiungere tutti i principali aeroporti della Grecia oltre che alcune destinazioni balcaniche di primaria importanza. Con le tre frequenze settimanali su Atene quest'ultimo nuovo collegamento non fa che rafforzare la posizione del Marconi che nel 2010 si trovava già al 4° posto per connettività nella graduatoria degli aeroporti italiani.

Infine va segnalato un importante progetto partito nel 2011 e legato al traffico delle crociere. L'operazione consiste nell'assicurare

voli charter dalla Spagna (Madrid e Barcellona) in corrispondenza di crociere che, quindicinalmente, partono e arrivano dal porto di Ravenna. Per quest'operazione sono utilizzati aeromobili wide body (B747) della Pullmantur Air con una capacità di 477 posti; si tratta quindi di un'importante operazione per volumi di traffico in quanto trattasi mediamente di tre B747 ogni quindici giorni oltre ad alcuni voli addizionali con B737 in media/alta stagione che sta impegnando la società nell'organizzazione del transito di questi passeggeri.

L'andamento dei volumi di traffico per il periodo 1 gennaio – 30 aprile 2011 rispetto allo stesso periodo del 2009 è stato molto positivo. La crescita complessiva dei passeggeri è stata del 18,6% con una punta del 40% del segmento low cost, un aumento del 12% della linea tradizionale e una contrazione del 31,5% del charter, settore che ha risentito fortemente delle vicende politiche dei Paesi del Nord Africa che hanno causato un forte calo delle prenotazioni. Nel periodo gennaio – aprile 2011, infatti, i movimenti dei voli charter hanno fatto registrare una diminuzione del 29,8% rispetto allo stesso periodo 2009. Complessivamente e quindi nonostante questa contrazione, i movimenti degli aeromobili sull'aeroporto di Bologna sono aumentati del 6,5% ed il tonnellaggio dell'8,9%. Passando al traffico merce e posta, il primo ha evidenziato una crescita del 17,7% mentre la posta un significativo decremento (-78,1%); questa contrazione è dovuta prevalentemente alla sospensione dei collegamenti di un importante spedizioniere ripresi a inizio marzo 2011.

11. Evoluzione prevedibile della gestione

Nel 2011 si prevede un ulteriore sviluppo del traffico, guidato dalla ripresa complessiva del settore e dal consolidamento della componente low-cost. Nel medio periodo, lo sviluppo del traffico aereo sull'aeroporto di Bologna si muoverà secondo alcune direttrici ben definite: in primo luogo sarà salvaguardata e potenziata l'offerta voli dei principali vettori, in grado di mettere in connessione il maggior numero di destinazioni possibili con comode coincidenze presso i propri hubs di riferimento.

Essi rappresentano da sempre la trave portante del traffico di Bologna verso l'Europa e, soprattutto verso gli scali intercontinentali, assolvendo il compito di connettere in maniera capillare il nostro bacino con il mondo intero – l'operazione Turkish Airlines è in linea con questo obiettivo. In alcuni casi, laddove si registra una maggior concentrazione di flussi da e verso alcune destinazioni di lungo raggio, si potrà favorire la crescita della domanda al fine di raggiungere una massa critica potenziale necessaria ad attrarre i vettori verso collegamenti diretti intercontinentali (USA, Cina, Medio Oriente): in

questo senso l'apertura al mercato crocieristico potrà favorire l'introduzione, sempre nel medio periodo, di nuovi segmenti sulle direttrici di lungo raggio. Lo sviluppo del low cost dovrà essere costantemente monitorato e valorizzato, coinvolgendo maggiormente altri players per ottenere risultati ancora più incisivi per il territorio, e per mantenere un equilibrio dell'offerta voli e delle quote di mercato sullo scalo bolognese.

Sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, nel corso del 2011 sarà avviata la fase realizzativa dell'importante progetto di riqualifica e rifunionalizzazione del Terminal, il cui completamento è previsto all'inizio del 2013. L'avanzamento dei lavori potrà portare qualche impatto sulla qualità complessiva del servizio rispetto alla cui eventualità la società metterà in atto tutte le misure preventive e in corso d'opera necessarie.

Infine, sul versante economico, si prevedono gli impatti positivi derivanti dal nuovo sistema tariffario definito nel Contratto di Programma ed in vigore dal 28 marzo 2011.

12. Proposta di destinazione dell'utile di esercizio

Signori Azionisti,
il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile d'esercizio pari a Euro 4.506.440,28 di cui si propone la seguente destinazione:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del Codice Civile per Euro 225.322,01;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per Euro 4.281.118,27.

Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
(D.ssa Giuseppina Gualtieri)

Bologna, 27 maggio 2011

Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio d'Esercizio 2010





Stato Patrimoniale e Conto Economico

Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti				
B) Immobilizzazioni:				
I) Immobilizzazioni immateriali:				
1) Costi di impianto e di ampliamento				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.022.402	1.607.969	-585.567	-36
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	155.925	61.883	94.042	152
7) Altre	757.242	779.514	-22.272	-3
Totale immobilizzazioni immateriali	1.935.569	2.449.366	-513.797	-21
II) Immobilizzazioni materiali:				
1) Terreni e fabbricati	8.691.611	8.614.306	77.305	1
2) Impianti e macchinari	1.633.532	1.559.295	74.237	5
3) Attrezzature industriali e commerciali	460.332	594.615	-134.283	-23
4) Altri beni materiali	952.556	895.158	57.398	6
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	96.982.394	99.725.437	-2.743.043	-3
b) Impianti e macchinari	5.640.092	5.416.058	224.034	4
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali	177.085	214.653	-37.568	-18
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	12.230.757	3.786.692	8.444.065	223
Totale immobilizzazioni materiali	126.768.359	120.806.214	5.962.145	5
III) Immobilizzazioni finanziarie				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	4.349.286	4.524.383	-175.097	-4
b) Imprese collegate	83.232	83.232		
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	6.067.858	6.067.858		
2) Crediti				
a) Verso imprese controllate				
b) Verso imprese collegate				
c) Verso controllanti				
d) Verso altri				
1) Esigibile entro esercizio successivo				
2) Esigibile oltre esercizio successivo	58.851	56.144	2.707	5
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
Totale immobilizzazioni finanziarie	10.559.227	10.731.617	-172.390	-2
Totale Immobilizzazioni	139.263.155	133.987.197	5.275.958	4
C) Attivo circolante:				
I) Rimanenze:				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	492.929	415.841	77.088	19
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
Totale rimanenze	492.929	415.841	77.088	19

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
II) Crediti:				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	11.347.380	12.542.106	-1.194.726	-10
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	538.296	436.993	101.303	23
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
3) Verso imprese collegate				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
4) Verso controllanti				
4-bis) Crediti tributari				
a) Esigibile entro esercizio successivo	752.404	6.737	745.667	11.068
b) Esigibile oltre esercizio successivo	41.173	62.014	-20.841	-34
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	595.593	1.237.971	-642.378	-52
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.226.677	614.299	612.378	100
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	20.003.855	19.599.729	404.126	2
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
Totale crediti	34.505.378	34.499.849	5.529	0
III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)				
1) Partecipazioni in imprese controllate	16.965	25.500	-8.535	
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni				
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	2.000.000	4.500.000	-2.500.000	-56
Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)	2.016.965	4.525.500	-2.508.535	-55
IV) Disponibilità liquide				
1) Depositi bancari e postali	14.438.488	13.606.588	831.900	6
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	21.971	19.500	2.471	13
Totale disponibilità liquide	14.460.459	13.626.088	834.371	6
Totale Attivo circolante	51.475.731	53.067.278	-1.591.547	-3
Ratei e Risconti				
1) Ratei	126.110	143.518	-17.408	-12
2) Risconti	109.467	116.165	-6.698	-6
Totale Ratei e Risconti	235.577	259.683	-24.106	-9
TOTALE ATTIVITÀ	190.974.463	187.314.158	3.660.305	2

Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Patrimonio netto				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000		
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000		
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	3.736.647	3.522.733	213.914	6
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	16.909.449	12.845.081	4.064.368	32
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo				
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio	4.506.440	4.278.287	228.153	5
Totale Patrimonio Netto	113.502.536	108.996.101	4.506.435	4
B) Fondi per rischi ed oneri				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite				
3) Altri	4.240.594	4.771.614	-531.020	-11
Totale Fondi per rischi ed oneri	4.240.594	4.771.614	-531.020	-11
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	4.474.038	4.635.876	-161.838	-3
D) Debiti				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	5.404.578	5.293.918	110.660	2
b) Esigibili oltre esercizio successivo	35.751.621	41.155.927	-5.404.306	-13
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	107.544	58.799	48.745	83
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	15.432.514	10.490.810	4.941.704	47
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	225.010	802.376	-577.366	-72
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	0	54.000	-54.000	-100
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	695.123	1.306.695	-611.572	-47
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	902.282	975.316	-73.034	-7
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	9.998.826	8.523.795	1.475.031	17
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
Totale debiti	68.517.498	68.661.636	-144.138	0
E) Ratei e Risconti				
1) Ratei	210.251	237.957	-27.706	-12
2) Risconti	29.546	10.974	18.572	169
Totale Ratei e Risconti	239.797	248.931	-9.134	-4
TOTALE PASSIVITÀ	190.974.463	187.314.158	3.660.305	2

Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
I) Garanzie prestate	12.016.827	12.042.622	-25.795	
II) Impegni: beni in concessione	57.412.235	57.412.235		
III) Garanzie ricevute	10.374.502	10.857.717	-483.215	-4
TOTALE CONTI D'ORDINE	79.803.564	80.312.574	-509.010	-1

Conto Economico

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Valore della produzione				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	67.144.062	61.009.965	6.134.097	10
2) Variaz. riman. prodotti in lavoraz., semilav. e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	54.381	0	54.381	100
5) Altri ricavi e proventi	1.630.619	1.716.974	-86.355	-5
- di cui contributi c/esercizio	3.400	0	3.400	100
Totale valore della produzione	68.829.062	62.726.939	6.102.123	10
B) Costi della produzione				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	1.048.526	841.707	206.819	25
7) Per servizi	26.600.453	21.371.367	5.229.086	24
8) Per godimento di beni di terzi	2.389.091	2.287.360	101.731	4
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	13.501.775	12.543.508	958.267	8
b) Oneri sociali	3.747.781	3.544.201	203.580	6
c) Trattamento di fine rapporto	1.094.351	993.777	100.574	10
d) Trattamento di quiescenza e simili	156.651	141.114	15.537	11
e) Altri costi	17.722	44.864	-27.142	-60
<i>Totale costo del personale</i>	<i>18.518.280</i>	<i>17.267.464</i>	<i>1.250.816</i>	<i>7</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	1.115.470	971.975	143.495	15
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	6.150.284	5.744.866	405.418	7
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	1.155.206	653.172	502.034	77
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>8.420.960</i>	<i>7.370.013</i>	<i>1.050.947</i>	<i>14</i>
11) Var. rimanenze mat. prime, sussidiarie, consum.	-77.088	247.057	-324.145	-131
12) Accantonamenti per rischi	69.400	684.462	-615.062	-90
13) Altri accantonamenti	1.304.975	855.735	449.240	52
14) Oneri diversi di gestione	2.540.089	3.354.197	-814.108	-24
Totale costi della produzione	60.814.686	54.279.362	6.535.324	12
Differenza tra valore e costi della produzione	8.014.376	8.447.577	-433.201	-5
C) Proventi ed oneri finanziari				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	170.522	172.010	-1.488	-1
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	373.660	416.107	-42.447	-10
d) Proventi finanziari diversi	63.185	217.975	-154.790	-71
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>436.845</i>	<i>634.082</i>	<i>-197.237</i>	<i>-31</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-1.179.067	-1.574.063	394.996	-25
17-bis) Utile e perdite su cambi	-1.536	1.022	-2.558	-250
Totale proventi ed oneri finanziari	-573.236	-766.949	193.713	-25
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni				
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-183.632	-289.859	106.227	-37
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
Totale delle rettifiche	-183.632	-289.859	-106.227	-37
E) Proventi ed oneri straordinari				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	2.723	14.830	-12.107	-82
d) Proventi straordinari diversi	64.664	1	64.663	100
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>67.387</i>	<i>14.831</i>	<i>52.556</i>	<i>354</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze passive	-49.064	-86.491	37.427	-43
d) Oneri straordinari diversi	-13.093	-2.056	-11.037	537
e) Imposte di esercizi precedenti	-65.253	0	65.253	100
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-127.410</i>	<i>-88.547</i>	<i>-38.863</i>	<i>44</i>
Totale delle partite straordinarie	-60.023	-73.716	13.693	-19
Risultato prima delle imposte	7.197.485	7.317.053	-119.568	-2
a) Imposte correnti	2.661.045	3.572.062	-911.017	-26
b) Imposte differite/anticipate	30.000	-533.296	563.296	-106
22) Imposte sul reddito d'esercizio, correnti e differ.	2.691.045	3.038.766	-347.721	-11
23) Utile (perdita) d'esercizio	4.506.440	4.278.287	228.153	5

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Bilancio d'Esercizio 2010





I. Premessa – Principi generali

Il presente bilancio, costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e corredato dalla Relazione sulla Gestione, corrisponde alle risultanze contabili della Società (di seguito anche SAB) ed è stato predisposto nel rispetto delle norme civilistiche in materia di bilancio d'impresa.

I principi di redazione adottati nella formulazione del bilancio, invariati rispetto a quelli seguiti nell'esercizio precedente, sono conformi a quanto stabilito dall'art.2423 bis del Codice Civile ed i criteri di valutazione al disposto dell'art.2426 del Codice Civile. I criteri stabiliti dal legislatore civile sono stati opportunamente integrati ed interpretati, quando necessario, sulla base dei principi contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità.

Lo schema di stato patrimoniale previsto dall'art.2424 del Codice Civile è stato integrato per le immobilizzazioni, costituendo deroga ai sensi dell'art.2423 ter, 3° comma dello stesso, per meglio rappresentare la situazione dell'attivo patrimoniale in relazione alla tipicità dell'oggetto sociale. Non si sono verificati "casi eccezionali" che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe ex art.2423, comma 4 del Codice Civile. Non è stato effettuato alcun raggruppamento o alcuna omissione nelle voci previste dagli schemi obbligatori previsti dagli art.2424 e 2425 del Codice Civile. Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello schema di Stato Patrimoniale.

I valori di bilancio sono espressi in unità di Euro. In particolare, ai sensi dell'art.2423, comma 5 del Codice Civile, il passaggio dai saldi dei conti, espressi in centesimi di Euro, ai saldi bilancio, espressi in unità di Euro, è avvenuto mediante arrotondamento. La quadratura dei prospetti di bilancio è stata fatta mediante inserimento degli arrotondamenti dello Stato Patrimoniale nella Riserva da Arrotondamento Euro, iscritta nella voce A.VII Altre Riserve e quelli del Conto Economico, alternativamente in E.20) Proventi Straordinari o in E.21) Oneri straordinari.

Nella presente Nota Integrativa le cifre sono riportate in migliaia di Euro ai sensi dell'art.2423, comma 5 del Codice Civile.

La Società redige il Bilancio Consolidato ai sensi del D.Lgs.127/91 consolidando con il metodo integrale i dati di bilancio delle controllate Marconi Handling Srl, Fast Freight Marconi Spa e TAG Bologna Srl.

Il presente bilancio è stato sottoposto a revisione legale dei conti ai sensi di quanto previsto dall'art.2409 bis del Codice Civile e dall'art.14 del DM 521/97 da parte della Società Reconta Ernst & Young Spa cui, in data 25 giugno 2010, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2010-2012: lo stesso soggetto incaricato della revisione legale dei conti rilascerà apposita relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010.

II. Criteri di formazione

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, di cui la presente Nota Integrativa, redatta ai sensi dell'art.2427 del Codice Civile,

costituisce parte integrante, è conforme al dettato degli art.2423 e seguenti del Codice Civile.

III. Criteri di valutazione

I criteri utilizzati nella formulazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2010 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formulazione del bilancio del precedente esercizio. La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività dell'impresa, nonché tenendo conto della funzione economica degli elementi dell'attivo e del passivo. Ai fini delle poste contabili è stata data prevalenza alla sostanza economica delle operazioni piuttosto che alla loro forma giuridica. L'applicazione del principio di

prudenza ha comportato l'inclusione degli utili solo se realizzati entro la chiusura dell'esercizio mentre si è tenuto conto delle perdite e dei rischi anche se conosciuti successivamente. In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti numerari (incassi e pagamenti). In particolare, si espongono nel seguito i criteri di valutazione adottati nella formazione delle singole voci di bilancio:

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono valutate sulla base dei costi effettivamente sostenuti e sono iscritte all'attivo dello stato patrimoniale, al netto degli ammortamenti, in quanto ritenute produttive d'utilità economica su un arco di più esercizi. Le "opere dell'ingegno", costituite da licenze d'uso software sono sistematicamente ammortizzate in tre esercizi (aliquota del 33,33%) ad eccezione del sistema informativo aziendale denominato Baisys la cui prima fase si è conclusa nel 2007 e per il quale, considerata la complessità del progetto, la presenza di rilevanti oneri di start up e di analisi e progettazione dei modelli gestionali, è stato redatto un piano

di ammortamento sulla base della residua possibilità di utilizzazione stimata in cinque esercizi (aliquota del 20%). La voce "altre immobilizzazioni immateriali" accoglie le migliorie su beni di terzi, al netto del relativo fondo ammortamento, relative alla quota di finanziamento a carico della società dei lavori di realizzazione dello svincolo della tangenziale Aeroporto; l'aliquota di ammortamento applicata corrisponde alla vita residua commisurata alla durata della concessione scadente nel 2044. Si precisa, infine, che non sono state operate svalutazioni o rivalutazioni delle immobilizzazioni immateriali iscritte nel presente e nei precedenti bilanci.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono valutate al costo di acquisto comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione ed al netto di eventuali contributi in conto impianti, nonché al valore di apporto per quelle ricevute inizialmente a seguito del conferimento dell'azienda ASAER.

Nei primi mesi del 2011 è stato avviato il contraddittorio con Enac, previsto dall'art.9 della concessione di gestione totale volto all'individuazione ed al trasferimento in uso alla concessionaria dei beni gratuitamente devolvibili, più segnatamente le aree, gli immobili e gli impianti fissi facenti parte del sedime aeroportuale che, al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente. Al termine del procedimento formale di consegna in uso dei beni gratuitamente devolvibili, previsto entro il prossimo mese di giugno, come già segnalato nei precedenti bilanci, potranno essere operate alcune riclassifiche dei cespiti attualmente presenti nell'attivo patrimoniale tra beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili. Tali spostamenti di categoria non comporteranno alcuna variazione del piano di ammortamento in quanto trattasi di cespiti ammortizzati sulla base delle aliquote tecnico-economiche considerate rappresentative della residua possibilità di utilizzazione dei beni eccezion fatta per i terreni in proprietà sui quali sono state realizzate opere demaniali la cui riclassificazione tra i beni gratuitamente devolvibili, comporterà un ammontare di maggiori ammortamenti per il periodo residuo della concessione, al netto dell'effetto fiscale, pari a 75 migliaia di Euro con analogo effetto sul risultato economico ed anche sull'entità del patrimonio netto.

Nel corso del 2010, si è provveduto a ridefinire il piano di ammortamento di alcuni beni la cui dismissione è stata programmata per gli anni 2012 e 2013, a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal

Aerostazione Passeggeri e alla realizzazione di un nuovo edificio de icing. Per tali beni si è rimodulato il piano di ammortamento tenuto conto della minore vita utile rispetto al piano di ammortamento iniziale: l'effetto sul risultato economico e sul patrimonio netto d'esercizio risulta essere pari a 115 migliaia di Euro.

La Società, nel corso della propria attività, non ha mai provveduto ad effettuare rivalutazioni dei cespiti patrimoniali né di natura economica, né di natura monetaria.

Si precisa altresì che non sono state operate svalutazioni delle immobilizzazioni materiali, né sono stati imputati oneri finanziari ad alcuna voce delle stesse, con la sola eccezione, riguardo a questi ultimi, della definizione del corrispettivo dovuto nel 1997 per il completamento del 1° lotto dell'aerostazione passeggeri.

Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, viene sistematicamente ammortizzato in ragione della residua possibilità di utilizzazione.

Per i beni gratuitamente devolvibili il principio cardine del processo di ammortamento seguito è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione di Gestione Totale (40 anni a decorrere dal 28 dicembre 2004) e la residua possibilità di utilizzazione del cespite, commisurata in base alle vigenti aliquote tecniche così come fissate dal D.M. 31 dicembre 1988.

In base a questo criterio per le piste, i piazzali aeromobili, le vie di rullaggio e le opere accessorie compresi i lavori di interrimento della ferrovia propedeutici al prolungamento della pista di volo, si è provveduto a effettuare l'ammortamento finanziario in base alla durata residua della concessione mentre per tutte le altre categorie di beni gli ammortamenti sono calcolati applicando le aliquote economico-tecniche del D.M 31 dicembre 1988 così come esposto nelle seguenti tabelle:

BENI MATERIALI IN PROPRIETÀ*	ALIQUOTE DI AMMORTAMENTO
Terreni	0%
Fabbricati	4%
Costruzioni leggere	10%
Mezzi carico, scarico, sollevamento e trasporto	10%
Apparecchi di segnalazione - Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia officina	10%
Attrezzature varie aerostazione	20%
Autovetture	25%
Autoveicoli da trasporto	20%
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Macchine ufficio elettroniche ed elettromeccaniche	20%

BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI*	ALIQUOTE DI AMMORTAMENTO
Piste, piazzali e parch. aeromobili, vie di rullaggio, opere accessorie	ammortamento finanziario (**)
Parcheggi e viabilità	4%
Fabbricati (aerostazione passeggeri, merci, ecc.)	4%
Impianti di carico, scarico e sollevamento	10%
Impianti di comunicazione/segnaazione	25%
Altri impianti	10%
Apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista	31,5%
Mobili e arredi fissi	12%

(*) La suddivisione delle immobilizzazioni materiali in beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili sarà soggetta all'esito dell'inventario ed al trasferimento in uso alla Società, in contraddittorio con Enac, dei beni insistenti sul sedime aeroportuale (art.9 Concessione di Gestione Totale).

(**) In funzione della residua durata della Concessione quarantennale di Gestione Totale con decorrenza 28/12/2004.

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Per i cespiti acquistati ed inseriti nel processo produttivo nel corso dell'esercizio, le aliquote economico-tecniche di ammortamento sono state ridotte al cinquanta per cento al fine di tener conto del loro minor utilizzo, come consentito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Ragionieri e dei Dottori Commercialisti. I costi sostenuti per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni aventi natura incrementativa delle attività materiali sono imputati all'attivo patrimoniale. Le spese di manutenzione ordinaria e riparazione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio di sostenimento eccezion fatta per gli oneri di manutenzione ordinaria e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, relativamente alla categoria "piste, piazzali, parcheggi aeromobili e vie di rullaggio", per i quali viene utilizzato l'apposito fondo di ripristino iscritto nel passivo patrimoniale.

In caso di perdita durevole di valore, le immobilizzazioni materiali sono svalutate in maniera corrispondente; nel caso in cui vengano meno i motivi di tali rettifiche, viene ripristinato il valore originario.

Per quanto riguarda i criteri di valutazione seguiti, si segnala altresì

che, come già riportato nei bilanci degli ultimi esercizi, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI – Coopcostruttori – CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in 23.234 migliaia di Euro, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Società, con atto di comparsa del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per 23.813 migliaia di Euro a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per 34.457 migliaia di Euro non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna. Per approfondimenti si rimanda al capitolo "Il contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

Contributi conto impianti

I contributi ricevuti a fronte della realizzazione di alcune infrastrutture aeroportuali sono stati contabilizzati fino al 31 dicembre 2005 con il metodo dei risconti anche in ossequio al Principio Contabile n.16 dettato dall'OIC – Organismo Italiano di Contabilità, eccezion fatta per i contributi relativi all'interramento della ferrovia ed al pro-

lungamento della pista di volo, portati a diretto deconto del valore dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione (2004).

Dall'esercizio 2006, per omogeneità di trattamento, si è utilizzato quest'ultimo metodo per tutti i contributi in conto impianti ricevuti dalla Società.

Immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni societarie rappresentano investimenti durevoli e strategici la cui valutazione è stata effettuata sulla base del valore di costo ivi compresi gli oneri accessori di diretta imputazione. Questo valore è rettificato, ove necessario, per effetto delle sva-

lutazioni eseguite al fine di tener conto delle perdite durevoli contabilizzate in capo alle Società partecipate. Qualora nei successivi bilanci vengano meno i motivi della svalutazione operata, si effettua il relativo ripristino di valore.

Rimanenze

Le rimanenze si compongono di materie sussidiarie e di consumo valutate al costo medio ponderato, inteso come prezzo medio d'acquisto del periodo aumentato dei relativi oneri accessori direttamente imputabili.

Crediti

I crediti, conseguenti alle vendite ed alle prestazioni di servizi effettuate nel periodo a clienti, società controllate e collegate, sono iscritti secondo il valore di presumibile realizzo. Per ricondurre il valore nominale al presunto valore di realizzo, i crediti commerciali sono rettificati da un apposito fondo portato direttamente a deconto del valore complessivo dei crediti. L'accantonamento operato è

determinato sulla base di un'analisi della situazione di solvibilità delle singole posizioni creditorie oltre ad una quota forfettaria la cui misura è ritenuta congrua al fine di tenere conto del rischio di inesigibilità sull'ammontare complessivo dei crediti.

Non esistono, alla chiusura dell'esercizio, crediti in valuta né crediti di durata residua superiore ai cinque anni.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori e il valore di presumibile realizzo in base all'andamento del mercato.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono iscritte secondo il loro valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Si tratta di quote di proventi/costi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo ed iscritti secondo il criterio di competenza ovvero proventi/costi di competenza dell'esercizio

esigibili in esercizi successivi e, viceversa, proventi/costi sostenuti entro l'esercizio in chiusura ma di competenza di esercizi successivi.

Fondi per rischi ed oneri

Trattasi esclusivamente di accantonamenti destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali tuttavia, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati o la data di sopravvenienza o l'ammontare.

Nella valutazione dei rischi ed oneri il cui effettivo concretizzarsi è subordinato al verificarsi di eventi futuri, si sono tenute in considerazione anche le informazioni divenute disponibili dopo la chiusura dell'esercizio e fino alla data di redazione del presente bilancio.

Trattamento di fine rapporto subordinato

Tale posta rappresenta il debito nei confronti del personale dipendente maturato alla data di chiusura dell'esercizio relativo al TFR rimasto in azienda ai sensi della Legge 296/2006 e secondo quanto previsto dall'art. 2120 del Codice Civile.

Debiti

I debiti sono esposti sulla base del loro valore nominale che corrisponde alla effettiva obbligazione dell'azienda. I valori non espressi in Euro sono convertiti al cambio della data di effettuazione dell'operazione. Infine, si precisa che non esistono debiti assistiti da

garanzie reali su beni sociali mentre esistono debiti verso banche di durata superiore ai cinque esercizi di cui si darà specifica evidenza nel prosieguo.

Ricavi e costi

I ricavi, i costi e gli altri proventi ed oneri sono imputati al bilancio nel rispetto del principio della prudenza e della competenza economica, al netto di sconti, abbuoni e incentivi.

Imposte sul reddito correnti e differite

Le imposte sul reddito Ires e Irap sono stimate sulla base delle disposizioni fiscali in materia e rappresentano la quantificazione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione di queste ultime. Il costo a carico dell'esercizio è iscritto alla voce E.22 del Conto Economico.

Già a decorrere dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, la società aveva optato, in qualità di controllante, per la tassazione consolidata ai sensi degli art. 117 e seguenti del DPR 917/86, unitamente alla controllata Marconi Handling Srl. Il contratto di consolidato fiscale con Marconi Handling, scaduto nell'esercizio 2009, non è stato rinnovato.

Dall'esercizio 2009 aderiscono all'accordo le società controllate TAG Bologna Srl e Fast Freight Marconi SpA.

A seguito dell'opzione, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna SpA determina l'IRES di Gruppo secondo quanto stabilito dalle predette norme, consolidando il proprio risultato con gli imponibili positivi e negativi delle società interessate.

I rapporti economici, le responsabilità e gli obblighi reciproci tra le predette società sono definiti negli Accordi inerenti il consolidato fiscale siglati tra le varie società del Gruppo secondo i quali:

- le società controllate con imponibile positivo trasferiscono alla controllante le risorse finanziarie corrispondenti alla maggiore imposta da questa dovuta sul reddito trasferito; in tal caso, viene rilevato il credito verso le controllate e il corrispondente

- debito verso l'Erario;
- le società controllate con imponibile negativo trasferiscono la perdita fiscale direttamente utilizzabile nella determinazione del reddito di Gruppo; in tale ipotesi viene iscritto un debito verso le controllate pari al beneficio fiscale fruibile da queste ultime ed il corrispondente onere da consolidamento alla voce E.22 del Conto Economico;
- le società controllate che apportano eccedenze di interessi passivi sono remunerate nella misura in cui trovano compensazione nelle eccedenze di ROL apportate al Gruppo da tutte le società consolidate.

L'IRES differita e anticipata è calcolata con esclusivo riferimento alla società così come l'IRAP corrente, differita ed anticipata.

La fiscalità differita è determinata sulla base delle differenze temporanee esistenti tra reddito civilistico e reddito imponibile fiscale; secondo quanto statuito dal Principio Contabile n. 25 del CNDC, revisionato ed integrato dal documento dell'OIC n. 1.

L'iscrizione delle imposte anticipate, conseguenti a componenti negativi di reddito la cui deducibilità fiscale è parzialmente o totalmente rinviata in esercizi successivi, scaturisce dalla ragionevole certezza del loro futuro recupero in un arco temporale definito.

Le imposte sono state determinate sulla base delle aliquote IRES e IRAP ritenute applicabili nei prossimi esercizi, rispettivamente 27,5% e 3,9%.

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Si rimanda all'apposito prospetto per l'informativa di cui al n.14 dell'art.2427 del Codice Civile.

Si informa, infine, che nell'esercizio 2009 la società ha presentato istanza di rimborso ai sensi della L.28 gennaio 2009, n°2. Tale norma ha introdotto, a decorrere dall'esercizio 2008, la parziale deducibilità, ai fini IRES, dell'IRAP, consentendo ulteriormente, per gli anni dal 2004 al 2007, di richiedere il rimborso dell'imposta

allora non dedotta. Si ricorda che l'importo richiesto a rimborso, per 129 migliaia di Euro, non è stato iscritto in bilancio, già dal precedente esercizio, in ossequio al principio di prudenza anche per la mancata certezza dei fondi statali disponibili per l'erogazione effettiva dei rimborsi, già anticipata dall'Amministrazione Finanziaria; i relativi proventi saranno contabilizzati, quindi, nell'esercizio in cui avverrà l'effettivo incasso del credito di imposta.

IV - Esame delle principali voci di bilancio

Attivo Patrimoniale

B. Immobilizzazioni

Nelle tabelle seguenti si riportano le movimentazioni delle immobilizzazioni nell'esercizio ed il commento ai principali investimenti realizzati ed in corso di realizzazione; per ulteriori approfondimenti si rimanda all'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

B. I. Immobilizzazioni immateriali

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Immobilizzazioni immateriali	1.936	2.449	-513

Immobilizzazioni immateriali

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREM.TO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	AMM.TO	SALDO 31/12/2010
Diritto brevetto ind.le opere ingegno	1.608	502	0	-1.087	1.023
Immobilizz. in corso e acconti	62	221	-127	0	156
Altre (migliorie su beni di terzi)	779	6	0	-28	757
Totale	2.449	729	-127	-1.115	1.936

Gli incrementi relativi alla voce "Diritto di brevetto ind.le e opere dell'ingegno" riguardano l'acquisto di licenze e software gestionali specifici. Tra i più rilevanti si segnala l'implementazione del "Facility Management" (88 migliaia di Euro): software specifico riguardante la cartografia degli immobili oltre ad alcuni applicativi gestionali per la statistica dei parcheggi (40 migliaia di Euro); per la gestione delle risorse umane (43 migliaia di Euro); per la gestione del processo PRM – Passeggeri a Ridotta Mobilità (23 migliaia di Euro) e per lo

sviluppo della reportistica operativa (19 migliaia di Euro). Sempre nel 2010 è stato acquistato il software per il monitoraggio dell'occupazione dei nastri e dei tempi di attesa dei bagagli (27 migliaia di Euro) ed un sistema informativo integrato per la gestione delle informazioni legate al servizio di eccedenza bagagli tra la biglietteria e i banchi check-in (19 migliaia di Euro). Infine, sempre in ambito operativo, sono stati implementati i software per una migliore gestione del controllo accessi e per i servizi security (43 migliaia di Euro).

B. II. Immobilizzazioni materiali

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Immobilizzazioni materiali	126.768	120.806	5.962

B. II. 1) 2) 3) 4) Immobilizzazioni materiali in proprietà

Si riportano nelle tabelle seguenti le movimentazioni delle immobilizzazioni materiali in proprietà lorde, dei relativi fondi, nonché dei valori netti, distinti per categorie omogenee di cespiti.

Immobilizzazioni materiali in proprietà - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIFIC.	SALDO 31/12/2010
Terreni	7.111	177	0	7.288
Fabbricati	3.278	0	0	3.278
Costruzioni leggere	2.496	33	0	2.529
Terreni e fabbricati	12.885	210	0	13.095
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.062	305	-220	4.147
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162	0	0	162
Impianti e macchinari	4.224	305	-220	4.309
Attrezzatura officina	300	2	-1	301
Attrezzatura varia aerostazione	1.631	102	0	1.733
Attrezzature industriali e commerciali	1.931	104	-1	2.034
Autovetture	171	1	-20	152
Autoveicoli da trasporto	150	46	0	196
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.731	49	-6	1.774
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.345	302	-142	2.505
Altri beni materiali	4.397	398	-168	4.627
Totali	23.437	1.017	-389	24.065

Tra le immobilizzazioni materiali in proprietà si segnalano, per rilevanza, le seguenti acquisizioni:

1. nella categoria "mezzi di carico e scarico sollevamento e trasporto", l'acquisto di una turbina sgombraneve (190 migliaia di Euro) e di due cabine installate su mezzi de-icer (115 migliaia di Euro);
2. nella categoria "macchine ufficio elettroniche ed elettromecaniche", l'acquisto di hardware per uffici e apparati elettronici per garantire la continuità e il funzionamento delle postazione informatiche, (302 migliaia di Euro);
3. nella categoria "terreni", l'acquisto di un terreno in zona adiacente l'attuale sedime aeroportuale sul quale è in corso di realizzazione un nuovo varco doganale che consentirà agli operatori spedizionieri doganali il più efficace e celere compimento delle attività;
4. nella categoria "attrezzatura varia aerostazione" l'acquisto di un rilevatore di esplosivi e metal detector per complessivi 49 migliaia di Euro, di attrezzature per eseguire verifiche manutentive agli impianti e per la rilevazione dei parametri ambientali (26 migliaia di Euro) ed, infine, di un distributore automatico e di bilance per la nuova area denominata "Repack &Go" (12 migliaia di Euro);

Immobilizzazioni materiali in proprietà – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2010	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2010
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	1.776	0	131	1.907
Costruzioni leggere	2.495	0	2	2.497
Terreni e fabbricati	4.271	0	133	4.404
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	2.503	-220	230	2.513
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162	0	0	162
Impianti e macchinari	2.665	-220	230	2.675
Attrezzatura officina	263	-1	6	268
Attrezzatura varia aerostazione	1.073	0	233	1.306
Attrezzature industriali e commerciali	1.336	-1	239	1.574
Autovetture	131	-20	12	123
Autoveicoli da trasporto	100	0	23	123
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.402	-6	95	1.491
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	1.869	-139	207	1.937
Altri beni materiali	3.502	-165	337	3.674
Totali	11.774	-386	939	12.327

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

I saldi che compaiono in bilancio sono quindi ricavati dal seguente conteggio:

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2010	FONDO AMM.TO 31/12/2010	SALDO DI BILANCIO
Terreni	7.288	0	7.288
Fabbricati	3.278	-1.907	1.371
Costruzioni leggere	2.529	-2.497	32
Terreni e fabbricati	13.095	-4.404	8.691
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.147	-2.513	1.634
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162	-162	0
Impianti e macchinari	4.309	-2.675	1.634
Attrezzatura officina	301	-268	33
Attrezzatura varia aerostazione	1.733	-1.306	427
Attrezzature industriali e commerciali	2.034	-1.574	460
Autovetture	152	-123	29
Autoveicoli da trasporto	196	-123	73
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.774	-1.491	283
Macchine uff. elettron. ed elettromec.	2.505	-1.937	568
Altri beni materiali	4.627	-3.674	953
Totali	24.065	-12.327	11.738

B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

Le successive tabelle riportano le movimentazioni del costo storico (valore lordo), dei fondi di ammortamento e dei valori netti relativi ai beni gratuitamente devolvibili.

Beni gratuitamente devolvibili – valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2010
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	91.735	229	0	91.964
Parcheggi e viabilità	5.183	37	0	5.220
Fabbricati	56.762	621	0	57.383
Terreni e fabbricati	153.680	887	0	154.567
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	3.114	0	0	3.114
Imp. comunicazione/segnalazione	4.534	883	-43	5.374
Altri impianti	9.664	878	0	10.542
App.segnalazione e attr. di pista	159	0	0	159
Impianti e macchinari	17.471	1.761	-43	19.189
Mobili e arredi fissi	1.028	6	0	1.034
Altri beni materiali	1.028	6	0	1.034
Totali	172.179	2.654	-43	174.790

Per quanto riguarda gli incrementi più rilevanti dei beni gratuitamente devolvibili, si segnala:

1. nella categoria "impianti di comunicazione/segnalazione", oltre alla realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora (420 migliaia di Euro), la realizzazione di impianti pubblicitari vari per complessivi 247 migliaia di Euro. Nel corso del 2010 si rileva altresì il completamento del sistema di controllo accessi consistente nella realizzazione di

un impianto di controllo delle file d'attesa ai varchi d'ingresso, di rilevamento del flusso passeggeri e di gestione tesserini aeroportuali per complessivi 167 migliaia di Euro ed un sistema di segnalazione per avvisare gli operatori aeroportuali della eventuale ridotta visibilità (80 migliaia di Euro);

2. nella categoria "Altri Impianti", la realizzazione del nuovo impianto di monitoraggio rumore aeroportuale, integrato con traccia radar, completo di server di acquisizione dati e di centraline di

rilevamento acustico dislocate nel territorio circostante l'aeroporto. Il valore complessivo di tale investimento è pari a 250 migliaia di Euro. Questa categoria accoglie, inoltre, l'importo relativo ai lavori di ristrutturazione dei servizi igienici del terminal passeggeri (170 migliaia di Euro) oltre agli impianti meccanici di riscaldamento e condizionamento di nuova realizzazione all'interno dei fabbricati e la sostituzione di ascensori dell'aerostazione passeggeri;

3. nella categoria "Fabbricati", l'intervento più rilevante riguarda il completamento dei nuovi spazi destinati al servizio di Lost & Found per 230 migliaia di Euro. Inoltre sono stati capitalizzati,

oltre ai lavori civili riguardanti la ristrutturazione dei servizi igienici di cui sopra (160 migliaia di Euro), interventi straordinari di ristrutturazione relativi all'aerostazione passeggeri, all'edificio depuratore e alla palazzina direzionale per complessivi 145 migliaia di Euro;

4. nella categoria "piste piazzali e parcheggi aeromobili vie di rullaggio e opere accessorie", la realizzazione delle opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento pista di volo (viabilità e oneri per espropri per complessivi 266 migliaia di Euro).

Beni gratuitamente devolvibili – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2010	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE DI AMM.TO	FONDO 31/12/2010
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	15.297	0	2.191	17.488
Parcheggi e viabilità	3.614	0	79	3.693
Fabbricati	35.043	0	1.361	36.404
Terreni e fabbricati	53.954	0	3.631	57.585
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	2.229	0	250	2.479
Imp. comunicazione/segnalazione	3.859	-43	386	4.202
Altri impianti	5.818	0	894	6.712
App. segnalazione e attrezzature di pista	150	0	6	156
Impianti e macchinari	12.056	-43	1.536	13.549
Mobili e arredi fissi	813	0	44	857
Altri beni materiali	813	0	44	857
Totali	66.823	-43	5.211	71.991

Beni gratuitamente devolvibili – valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2010	FONDO AMM.TO 31/12/2010	SALDO DI BILANCIO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	91.964	-17.488	74.476
Parcheggi e viabilità	5.220	-3.693	1.527
Fabbricati	57.383	-36.404	20.979
Terreni e fabbricati	154.567	-57.585	96.982
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	3.114	-2.479	635
Imp. comunicazione/segnalazione	5.374	-4.202	1.172
Altri impianti c/concessione	10.542	-6.712	3.830
App. segnalazione e attrezzature di pista	159	-156	3
Impianti e macchinari	19.189	-13.549	5.640
Mobili e arredi fissi	1.034	-857	177
Altri beni materiali	1.034	-857	177
Totali	174.790	-71.991	102.799

B. II. 6) Immobilizzazioni in corso e acconti

Le immobilizzazioni in corso e acconti comprendono le immobilizzazioni materiali non ancora completate e quindi non in condizione di essere utilizzate nell'attività dell'impresa al 31 dicembre 2010 oltre

agli acconti versati a fornitori su investimenti in corso al termine dell'esercizio.

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2010
Imm.materiali in corso	3.787	9.972	-1.528	12.231

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Tra le immobilizzazioni materiali in corso l'importo più rilevante è riferito all'ampliamento del piazzale aeromobili per complessivi 4.517 migliaia di Euro. Tale opera necessitava a tutto il mese di dicembre 2010, del completamento della segnaletica verticale e delle opportune apparecchiature di comunicazione con la torre di controllo che sono state realizzate all'inizio del 2011 consentendo l'apertura del piazzale e l'effettiva entrata in funzione del bene.

Gli altri investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2010 sono riferiti ai seguenti interventi:

- progetto di realizzazione del nuovo impianto smistamento bagagli BHS e relativo fabbricato (2.165 migliaia di Euro);
- fase di avvio del progetto di sviluppo infrastrutturale aeropor-

tuale secondo quanto previsto nel Master Plan (2.148 migliaia di Euro);

- opere connesse e conseguenti all'intervento di interramento della ferrovia e prolungamento della pista di volo per Euro 1.354 migliaia di Euro;
- opere connesse all'intervento relativo al tombamento di un canale superficiale di scolo denominato "Fosso Canocchia" per complessivi 1.160 migliaia di Euro;
- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione per 691 migliaia di Euro;
- avvio della fase di progettazione della nuova Centrale di Cogenerazione e relativo edificio (239 migliaia di Euro).

B. III. Immobilizzazioni finanziarie

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	10.559	10.732	-173

B. III. 1a) Partecipazioni in imprese controllate

Le partecipazioni di controllo al 31 dicembre 2010, a confronto con il valore al 31 dicembre 2009, sono rappresentate nel seguente prospetto:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Marconi Handling Srl	84,62%	3.554	3.554	0
Fast Freight Marconi SpA	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	51%	198	373	-175
Totale controllate		4.349	4.524	-175

I dati relativi alle partecipazioni di controllo sono sintetizzati nel prospetto elaborato ai sensi dell'art.2427 comma 5 del Codice Civile. Il prospetto non include i dati della controllata Airports & Travel Srl

assoggettata a procedura volontaria di liquidazione ed iscritta alla voce "Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni".

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2010	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2010	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2010	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2010
Marconi Handling Srl - Bologna Via Triumvirato, 84	4.200	4.064	87	84,62%	3.439	3.554
Fast Freight Marconi SpA - Bologna Via Triumvirato, 84	520	803	98	100,00%	803	597
Tag Bologna Srl - Bologna Via Triumvirato, 84	1.000	388	-343	51,00%	198	198

La Marconi Handling Srl (per brevità anche MH), è stata costituita in data 17 aprile 2003 dall'allora socio unico Aeroporto G. Marconi di Bologna SpA, per l'esercizio dei servizi di assistenza a terra sull'aeroporto di Bologna, a seguito del conferimento, da parte del socio unico, del relativo ramo di azienda. Nel 2009, all'esito della procedura di selezione di un partner industriale, la società GH Napoli SpA ha sottoscritto una quota del 15,38% dell'aumento di capitale sociale di MH, sottoscrizione in parte liberata in denaro e in parte in natura mediante conferimento di prestazioni di servizi ai sensi dell'art.2464 del Codice Civile.

Il mantenimento di un valore di carico della partecipazione superiore, seppur lievemente, a quello della corrispondente frazione di Patrimonio Netto è giustificato dai risultati conseguiti nei primi anni della nuova gestione e dalle previsioni di sviluppo e crescita evidenziate dal business plan dei prossimi anni che consentono di prevedere il recupero della differenza nel corso dei prossimi esercizi.

La Fast Freight Marconi SpA (per brevità anche FFM) è stata costituita in data 19 novembre 2008 da Marconi Handling Srl con un capitale sociale di Euro 10.000 successivamente aumentato a

Euro 520.000 mediante l'apporto da parte dell'allora socio unico del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. L'operazione straordinaria è stata promossa dalla scrivente società con la finalità di sviluppare ed efficientare il segmento del traffico merci sullo scalo; a completamento dell'operazione, la partecipazione totalitaria in FFM è stata infatti acquistata dalla scrivente all'inizio del 2009 e risulta iscritta nel presente bilancio al valore iniziale di acquisizione aumentato dei costi accessori di diretta imputazione.

TAG Bologna Srl (per brevità anche TAG) è stata costituita il 9 novembre 2001 per la progettazione, realizzazione e gestione di un

terminal aeroportuale dedicato all'Aviazione Generale, lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra e la gestione di hangar per il ricovero e la manutenzione degli aeromobili. Il terminal per l'Aviazione Generale è stato aperto all'attività operativa il 21 aprile 2008.

La compagine azionaria è la seguente: 51% Aeroporto G.Marconi di Bologna SpA, 24,5% B.Group SpA e 24,5% Sirio SpA.

Al 31 dicembre 2010 il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato, ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 175 migliaia di Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

Si riportano le movimentazioni dell'esercizio relative alla partecipazione in TAG:

Valore al 01/01/2010	373
Incremento per versamento c/capitale Ass. Soci	0
Decremento per svalutazione al 31/12/2010	-175
Valore al 31/12/2010	198

Si segnala, infine, che l'Assemblea dei Soci TAG del 9 maggio 2011 ha deliberato, oltre all'approvazione del bilancio 2010, la riduzione del Capitale Sociale per perdite, ai sensi dell'art.2482-bis del Codice Civile, da 1 milione a 316 migliaia di Euro sulla base delle risultanze di una situazione patrimoniale alla data del 31 marzo 2011, che ha evidenziato una ulteriore perdita di 72 migliaia di Euro e

previo utilizzo integrale della riserva per versamenti soci in conto capitale di 300 migliaia di Euro.

Relativamente alle partecipazioni di controllo in Marconi Handling, FFM e TAG Bologna si è operato il consolidamento dei dati di bilancio 2010.

B. III. 1b) Partecipazioni in imprese collegate

Le partecipazioni di collegamento al 31 dicembre 2010 sono di seguito rappresentate:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	24%	83	83	0

La società (nel seguito anche RTP) è stata costituita in data 11 settembre 2009 unitamente ai soci Royal Caribbean Cruisese Ltd, Venezia Terminal Passeggeri SpA, Bassani Ravenna Srl, CCIAA di Ravenna e Bassani SpA ed ha per oggetto principale lo svolgimento di ogni attività connessa all'esecuzione della concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto Corsini di Ravenna. La società ha sottoscritto tale concessione con l'Autorità Portuale di Ravenna il 16 dicembre 2009. RTP ha chiuso l'esercizio 2010 con

una perdita di 132 migliaia di Euro; tale perdita non è stata considerata durevole in quanto legata alla fase di avviamento dell'attività considerato che le strutture sono state consegnate alla società alla fine di luglio 2010.

La partecipazione è iscritta in bilancio al valore di costo dato dalla quota di capitale sottoscritto e da oneri accessori costituiti dalle spese per la gara di affidamento della gestione della stazione marittima di Ravenna. Nel mese di febbraio 2010 sono state versate dai Soci le quote residue del capitale sociale sottoscritto.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2010	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2010	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2010	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2010
Ravenna Terminal Passeggeri Srl - Ravenna Viale L.C. Farini, 14	300	153	-132	24,00%	37	83

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

B. III. 1d) Partecipazioni in altre imprese

Si riporta il dettaglio delle partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2009 e nell'esercizio precedente:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Sagat SpA	4,13%	5.961	5.961	0
Bologna Congressi SpA	10,00%	104	104	0
I.D.C. Scrl	6,70%	2	2	0
CAAF dell'Industria SpA	0,07%	1	1	0
Totale altre partecipazioni		6.068	6.068	0

I dati Sagat si riferiscono al progetto di bilancio al 31/12/2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società del 29 marzo 2011.

Si riepilogano nel seguito i dati delle partecipazioni più rilevanti in altre imprese:

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2010	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2010	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2010
Sagat SpA - Torino Strada San Maurizio 12 Caselle Torinese	12.911	65.089	4.458	4,13%	5.961
Bologna Congressi SpA - Bologna Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.136	176	10,00%	104

I dati Sagat si riferiscono al progetto di bilancio al 31/12/2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società del 29 marzo 2011.

Rientrano, infine, in questa categoria le partecipazioni nel Caaf dell'Industria dell'Emilia Centrale Spa, che effettua l'assistenza fiscale ai lavoratori dipendenti della Società e nell'I.D.C. Italian Distri-

bution Council Scrl, iscritte, rispettivamente nell'esercizio 2000 e 2006 al valore di costo comprensivo degli oneri accessori.

B. III. 2d) Crediti verso altri

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Crediti vs. altri oltre eserc. successivo	59	56	3

Attengono a depositi cauzionali presso terzi accessi per la fornitura di utenze, per concessioni governative e altri a vario titolo.

C. Attivo circolante**C. I. 1) Rimanenze**

RIMANENZE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	493	416	77

Si riferiscono principalmente a giacenze di materiale di consumo vario (cancelleria, divise, pezzi di ricambio), nonché a rimanenze di gasolio da riscaldamento e di liquido antigelo per lo sbrinamento della pista.

C. II. Crediti

Passando all'esame delle diverse voci di credito, si evidenziano:

C. II. 1) Crediti verso clienti

CREDITI VS. CLIENTI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Crediti vs. clienti esigibili entro es. successivo	11.347	12.542	-1.195

I crediti verso clienti sono esigibili entro l'esercizio successivo e si riferiscono a servizi svolti sul territorio italiano nei confronti di clienti prevalentemente nazionali o dell'Unione Europea.

Nel dettaglio la voce è articolata in:

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	13.488	14.680	-1.192
Fondo svalutazione crediti	-2.141	-2.138	-3
Crediti netti verso clienti	11.347	12.542	-1.195

I crediti verso clienti sono esposti al netto del relativo fondo rettificativo di 2.141 migliaia di Euro e sono rappresentati da crediti relativi alla gestione aeroportuale per servizi propri del gestore aeroportuale, diritti aeroportuali ed attività commerciali per 8.927 migliaia di Euro e da crediti di natura non commerciale per 2.464 migliaia di Euro. Questi ultimi sono costituiti prevalentemente da crediti verso i vettori per l'addizionale comunale diritti di imbarco passeggeri di cui alla Legge 350/03 e successive integrazioni (2.351 migliaia di Euro) in quanto la società ha incassato, nel dicembre 2010, il credito verso il Ministero delle Infrastrutture, per i lavori di amplia-

mento dell'aerostazione (1.074 migliaia di Euro). Si evidenzia anche in questo esercizio una contrazione dei crediti verso clienti nonostante l'aumento del fatturato, il perdurare delle difficoltà del settore e dell'economia in generale ed alcune contestazioni sul fronte tariffario, segno di un'attenta gestione delle politiche di concessione e recupero crediti oltre alla definizione di alcuni accordi transattivi con clienti per contestazioni sul fronte tariffario.

Nella successiva tabella si evidenzia la movimentazione intervenuta nell'esercizio nel fondo svalutazione crediti.

Movimentazione del fondo svalutazione crediti vs. clienti

Valore al 01/01/2010	2.138
Utilizzo fondo per crediti inesigibili	-300
Svincolo fondo per crediti incassati	-489
Incremento per accantonamento 2010	792
Totale	2.141

L'accantonamento effettuato nell'esercizio è scaturito dall'analisi delle singole posizioni creditorie a rischio di inesigibilità oltre ad una quota calcolata sulla base della media storica delle perdite su credi-

ti degli ultimi cinque anni; la misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2010 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

C. II. 2) Crediti verso imprese controllate

CREDITI VS. CONTROLLATE ESIGIBILI ENTRO ESERCIZIO SUCCESSIVO	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Crediti vs. Marconi Handling Srl	358	319	39
Crediti vs. Fast Freight Marconi SpA	110	78	32
Crediti vs. Tag Bologna Srl	70	36	34
Crediti vs. Airports & Travel Srl	0	4	-4
Totale	538	437	101

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Nel dettaglio:

- i crediti verso MH attengono a rapporti di natura commerciale per servizi resi ed addebiti vari per 158 migliaia di Euro oltre a 160 migliaia di Euro per fatture da emettere e 1 migliaio di Euro per note di credito da emettere relativi a tali servizi di competenza dell'esercizio 2010. Il credito complessivo include, infine, 40 migliaia di Euro di corrispettivi e diritti aeroportuali incassati dai vettori da parte di MH come da mandato all'incasso in essere tra le parti;
- i crediti verso FFM e TAG attengono a rapporti di natura commerciale per servizi resi ed addebiti vari di competenza dell'esercizio 2010. Tra questi ultimi si segnala, per quanto a FFM, al credito per rimborso di personale distaccato e per le risorse finanziarie corrispondente all'imposta IRES dovuta dalla controllata sul reddito fiscale trasferito.

C. II. 4-bis) Crediti tributari

CREDITI TRIBUTARI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
a) Crediti Tributari entro es. successivo	752	7	745
b) Crediti Tributari oltre es. successivo	41	62	-21
Totale	793	69	724

I crediti tributari a breve sono costituiti prevalentemente da crediti per saldo Ires/Irap dell'esercizio per complessivi 615 migliaia di Euro e dal credito Iva annuale per 93 migliaia di Euro. I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo accolgono esclusivamente il

credito per rimborso Irap ex D.L. n.185/2008 relativo alla società Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla scrivente in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

C. II. 4-ter) Imposte anticipate

IMPOSTE ANTICIPATE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Imposte Anticipate entro es. successivo	596	1.238	-642
Imposte Anticipate oltre es. successivo	1.227	614	613
Totale	1.823	1.852	-29

I crediti per imposte anticipate sono relativi alle differenze temporanee tra imponibile fiscale e civilistico.

Le movimentazioni dell'esercizio sono dettagliatamente esposte nelle tabelle a corredo del commento della voce E.22 Imposte sul reddito.

Nella tabella seguente si riportano le movimentazioni complessive dei crediti per imposte anticipate dell'esercizio:

Movimentazione crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2010	1.852
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-1.219
Incremento per imposte anticipate anno 2010	1.190
Totale	1.823

C. II. 5) Crediti verso altri

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Vs. altri entro esercizio successivo	20.004	19.600	404

La voce è esposta al netto di apposito fondo rettificato, stanziato nell'esercizio in esame per 363 migliaia di Euro, per adeguare il valore nominale dei crediti verso altri al valore di presumibile realizzo.

L'analisi di questa voce, al lordo ed al netto del relativo fondo di svalutazione, è la seguente:

CREDITI VS. ALTRI ESIGIBILI ENTRO ES. SUCC.	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Verso banche per PCT	15.998	14.508	1.490
L.135/97	3.628	3.628	0
Altri crediti	530	1.248	-718
Costi anticipati	172	141	31
Crediti vs. casse parcheggi, biglietteria, ecc.	39	75	-36
Totale crediti lordi vs. altri	20.367	19.600	767
Fondo svalutazione crediti vs. altri	-363	0	-363
Totale crediti netti vs. altri	20.004	19.600	404

La crescita della voce in esame è dovuta al maggior valore del credito verso banche per Pronti Contro Termine in essere al 31/12/2010 al netto della contrazione della voce "altri crediti" dovuta prevalentemente a:

- incasso dell'ultima rata del credito collegato alle cessione, avvenuta nel 2008, di una partecipazione di collegamento per 479 migliaia di Euro;
- diminuzione del credito per anticipi a fornitori (-157 migliaia di Euro);
- incasso del credito verso Inail per la riclassificazione operata nel 2009 di alcune posizioni assicurative con conseguente rideterminazione del premio in misura minore a quanto già effet-

tivamente liquidato per le annualità precedenti (160 migliaia di Euro).

Il deposito cauzionale ex art.17 L.135/97, dovrà essere restituito alla Società una volta conclusa, da parte di Enac, la verifica delle annualità in anticipata occupazione (23 dicembre 1998 – 27 dicembre 2004): considerata l'anzianità del credito ed il protrarsi delle procedure di chiusura formale del regime di anticipata occupazione, la Società ha prudenzialmente appostato nel presente bilancio un fondo svalutazione di 363 migliaia di Euro al fine di adeguare il valore nominale del credito (3.628 migliaia di Euro) al rischio di parziale inesigibilità.

C. III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZAZIONI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	17	25	-8
Altri titoli	2.000	4.500	-2.500
Totale	2.017	4.525	-2.508

La prima voce accoglie la partecipazione al 51% nella Airports & Travel Srl in liquidazione come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 29 gennaio 2010.

Il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato per 8 migliaia di Euro per adeguarlo al valore pro-quota del patrimonio

netto della società nel bilancio al 31/10/2010, ultimo approvato. La voce "altri titoli", infine, attiene alla somma impiegata in Certificati di Deposito per complessivi 2.000 migliaia di Euro scaduti nel febbraio 2011.

C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Depositi bancari e denaro in cassa	14.460	13.626	834

Trattasi delle giacenze della Società esistenti alla data di chiusura dell'esercizio e presenti nei conti correnti bancari e postali, ripartiti come di seguito evidenziato:

Depositi Bancari	14.421
Depositi Postali	17
Denaro in cassa	22
TOTALE	14.460

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Le disponibilità liquide crescono di 834 migliaia di Euro in seguito ad una differente allocazione rispetto al 2009 tra investimenti finanziari a breve termine (PCT e titoli) e liquidità. Infatti la liquidità totale, data dalla somma tra disponibilità liquide ed investimenti finanziari, è diminuita di 176 migliaia di Euro.

Relativamente alle disponibilità liquide sul conto acceso presso la Cassa di Risparmio in Bologna si segnala che, con atto del 7 mag-

gio 2010, è stato disposto lo svincolo delle somme pignorate in precedenti esercizi in conseguenza del contenzioso Doro Group. Lo svincolo è stato disposto in esito alla conciliazione in parte in sede sindacale e in parte giudiziale con gli ex dipendenti della cooperativa Gesticoop (consorzata Doro) avvenuta nei primi mesi del 2010 per il cui approfondimento si rimanda all'apposito commento della Relazione sulla Gestione.

D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Interessi attivi	126	144	-18
Totale ratei attivi	126	144	-18
Affitti passivi	21	17	4
Assicurazioni	6	5	1
Tasse	1	1	0
Altri	70	61	9
Pluriennali	12	32	-20
Totale risconti attivi	110	116	-6
Totale	236	260	-24

I ratei attivi sono composti da interessi attivi di competenza del prossimo esercizio su investimenti finanziari vari (PCT, Certificati di Deposito, ecc.) in essere al 31/12/2010. I risconti attivi sono composti come esposto in tabella: la voce "altri" attiene prevalentemente

a canoni di noleggio e di manutenzione, abbonamenti ed altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo. Tra questi 12 migliaia di Euro attengono a risconti attivi pluriennali.

Passivo Patrimoniale

Patrimonio netto

PATRIMONIO NETTO	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	3.737	3.523	214
Altre riserve: riserva straordinaria	16.909	12.845	4.064
Utile d'esercizio	4.506	4.278	228
Totale	113.502	108.996	4.506

Al 31 dicembre 2010 il capitale sociale, pari a 74.000 migliaia di Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna.

La composizione del Capitale Sociale al 31 dicembre 2010 è evidenziata nella tabella seguente.

Composizione del capitale al 31/12/2010

SOCIO	N° AZIONI	% PARTECIPAZ.
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%
Provincia di Bologna	2.960.000	10,00%
Regione Emilia Romagna	2.604.086	8,80%
Aeroporti Holding Srl	2.134.614	7,21%
UniCredit Spa	1.124.729	3,80%
Altri Soci	557.307	1,88%
Unione Regionale CCIAA ed altre della Regione	297.603	1,01%
Totale	29.600.000	100,00%

La Riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita a seguito dell'operazione di aumento a pagamento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 20 febbraio 2006. Ai sensi dell'art.2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art.2430 del Codice Civile.

La Riserva Legale risulta incrementata per effetto della delibera dell'Assemblea dei Soci del 25 giugno 2010 che ha deliberato

la destinazione dell'utile dell'esercizio 2009 per 214 migliaia di Euro a Riserva Legale e, per la restante parte di 4.064 migliaia di Euro a Riserva Straordinaria, interamente costituita con utili di esercizio.

Quanto all'informativa richiesta dall'art. 2427 n.7 bis del Codice Civile, le tabelle seguenti espongono rispettivamente la movimentazione delle voci di Patrimonio Netto e la suddivisione di tali voci a seconda della loro natura e disponibilità/distribuibilità:

	31/12/2010	Incrementi	Decrementi	31/12/2009
Cap. Sociale	74.000	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	14.350
Riserva legale	3.737	214	0	3.523
Altre riserve: riserva straordinaria	16.909	4.064	0	12.845
Risultato di esercizio	4.506	4.506	-4.278	4.278
Totale	113.502	8.784	-4.278	108.996

Natura/Descrizione	Importo al 31/12/2010	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi
Cap. Sociale	74.000			
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	A/B	/	/
Riserva legale	3.737	B	/	/
Altre riserve: riserva straordinaria	16.909	A,B,C	16.909	/

Legenda: A= Aumento Capitale Sociale B= Copertura perdite C= Distribuzione ai soci

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

A. Fondi per rischi ed oneri

B. 3) Altri

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Altri fondi	4.241	4.772	-531

Nella tabella seguente si forniscono gli utilizzi e gli accantonamenti dell'esercizio:

Altri fondi	31/12/2010	Accantonam.ti	Utilizzi	31/12/2009
F.do ripristino beni gratuitamente devolvibili	2.221	1.156	-1.797	2.862
Fondi rischi contenziosi in corso	1.069	69	-108	1.108
Fondo ex L. 248/05 "Requisiti di Sistema"	925	123	0	802
Fondo oneri futuri	26	26	0	0
Totale	4.241	1.374	-1.905	4.772

Nel dettaglio:

- il fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino sui beni gratuitamente devolvibili, in particolare, piste, piazzali e vie di rullaggio, che la società è tenuta a restituire al termine della concessione, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento. Il fondo è stato utilizzato per 419 migliaia di Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per 1.378 migliaia di Euro per interventi di ripristino della Via di Rullaggio, sez.2 e della Pista di Volo. L'accantonamento di 1.156 migliaia di Euro è stato effettuato sulla base di un programma di manutenzione basato su un arco temporale di cinque anni e finalizzato a mantenere in efficienti condizioni d'uso i beni stessi. Il programma degli interventi è stato rivisto a seguito di una serie di indagini tecniche in tutta l'area di manovra finalizzate all'aggiornamento dei dati relativi allo stato di usura delle pavimentazioni e alla pianificazione degli interventi di manutenzione. L'indagine ha evidenziato la necessità di prevedere alcuni importanti interventi di ripristino dell'intero pacchetto di pavimentazioni per i vari tratti della via di rullaggio e della pista di volo in conseguenza dell'aumento del traffico registrato negli ultimi anni e delle previsioni future di sviluppo;
- il fondo contenziosi in corso è stato utilizzato nel 2010 per la conciliazione con i lavoratori Gesticoop (consorzata Doro

Goup) e le conseguenti spese legali (54 migliaia di Euro), per la chiusura di un contenzioso per risarcimenti danni (4 migliaia di Euro), per le spese legali di alcune cause in corso (27 migliaia di Euro) ed, infine, è stato liberato a fronte dell'esito positivo di una causa (24 migliaia di Euro). L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 69 migliaia di Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della società su nuovi contenziosi avviati nel 2010 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori, supportati dai legali che assistono la società, hanno ritenuto prudentiale effettuare un apposito stanziamento in bilancio;

- il fondo ex L.248/05 "Requisiti di Sistema" è stato accantonato già dall'esercizio 2006 al fine di garantire l'effetto di neutralizzare la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla L.248/05 (Requisiti di Sistema);
- infine, il fondo oneri futuri è stato accantonato nell'esercizio a fronte della stima di componenti negativi di reddito di competenza dell'esercizio 2010 ma con manifestazione numeraria in esercizi successivi. Si tratta, prevalentemente, del costo stimato a carico dell'esercizio in esame e legato alla sanità integrativa dei dipendenti, così come stabilito dall'Accordo Integrativo Aziendale del 20 dicembre 2007.

C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

TRATTAMENTO FINE RAPPORTO	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Trattamento fine rapporto	4.474	4.636	-162

Il saldo del TFR rappresenta il debito al 31/12/2010 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti. Le

movimentazioni del fondo T.F.R., a seguito della riforma di cui alla L.296/2006, risultano dalla sotto riportata tabella:

Movimentazione del T.F.R.

Valore al 01/01/2010	4.636
Accantonamento dell'esercizio	1.094
Utilizzo per risoluzione di rapporti e anticipazioni	-280
Trasferimento quota TFR presso INPS o altri Fondi	-976
Totale	4.474

Gli incrementi comprendono l'accantonamento 2010 comprensivo della quota annuale di rivalutazione al netto dei trasferimenti al Fondo di Tesoreria presso l'INPS ed ai fondi pensione. Gli utilizzi atten-

gono alle anticipazioni erogate ai dipendenti oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

D. Debiti

Essi sono così costituiti:

D. 4) Debiti verso banche

DEBITI VERSO BANCHE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Vs. banche entro esercizio successivo	5.404	5.294	110
Vs. banche oltre esercizio successivo	35.752	41.156	-5.404
Totale	41.156	46.450	-5.294

Non esistono linee di credito in conto corrente ma debiti verso banche per mutui accesi con i seguenti istituti di credito:

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2010 di 23.448 migliaia di Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 20.690 migliaia di Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2011, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;

- mutuo decennale, per un residuo complessivo di 17.708 migliaia di Euro erogato dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 15.062 migliaia di Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.646 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2011, tra i debiti entro l'esercizio successivo.

Dei mutui suddetti si rappresenta nel seguente prospetto il debito residuo per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2011	5.404
Rate in scadenza 2012-2015	22.822
Rate in scadenza 2016-2019	12.930

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

D. 6) Acconti

ACCONTI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Acconti esigibili entro es. successivo	108	59	49

Trattasi di anticipi da clienti incassati al 31/12/2010.

D. 7) Debiti verso fornitori

DEBITI VS. FORNITORI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Debiti vs. fornitori entro esercizio successivo	15.433	10.491	4.942

Rappresenta il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute, riflettenti sia il normale funzionamento dell'azienda, sia i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali. Sono riferiti prevalentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea. Dei debiti complessivi verso fornitori, 8.587 migliaia di Euro sono costituiti da fatture da ricevere, 34 migliaia di Euro da note di

credito da ricevere e 251 migliaia di Euro da debiti per ritenute a garanzia.

La crescita rispetto al saldo al 3/12/2009 è dovuta prevalentemente a debiti verso imprese appaltatrici per lavori realizzati alla fine dell'esercizio e a debiti per servizi vari in scadenza all'inizio del 2011.

D. 9) Debiti verso imprese controllate

DEBITI VS. CONTROLLATE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Debiti vs. Marconi Handling Srl	111	199	-88
Debiti vs. Fast Freight Marconi SpA	3	424	-421
Debiti vs. Tag Bologna Srl	111	177	-66
Debiti vs. Airports & Travel Srl	0	2	-2
Totale	225	802	-577

Nel dettaglio:

- i debiti verso MH attengono a debiti di natura commerciale per servizi resi per 70 migliaia di Euro oltre a 41 migliaia di Euro corrispondenti al credito verso l'Erario per il rimborso IRAP ex D.L.n°185/2008, iscritto in precedenti esercizi ed in vigenza del contratto di consolidato fiscale con la controllata;
- i debiti verso FFM (3 migliaia di Euro) attengono a fatture da ricevere per servizi ricevuti. Il decremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto anche alla mancata iscrizione di debiti

per consolidato fiscale in quanto la controllata ha maturato nel 2010 un imponibile fiscale Ires trasferito alla controllante che ha quindi iscritto un credito da consolidato fiscale;

- infine, i debiti verso TAG sono costituiti esclusivamente da debiti da consolidato fiscale corrispondenti alla quota di risparmio Ires realizzato in capo alla consolidante Sab per il trasferimento delle perdite fiscali, delle eccedenze degli interessi passivi non deducibili direttamente utilizzate nella determinazione del reddito di Gruppo e delle ritenute di acconto subite dalla controllata.

D. 10) Debiti verso imprese collegate

DEBITI VS. COLLEGATE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Debiti vs. collegate entro es. successivo	0	54	-54

Il debito iscritto al 31/12/2009 verso la controllata Ravenna Terminal Passeggeri Srl per il versamento del residuo capitale sociale sottoscritto in sede di costituzione della società si è azze-

rato a seguito del versamento del capitale sociale residuo nel febbraio 2010.

D. 12) Debiti tributari

DEBITI TRIBUTARI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Debiti tributari entro es. successivo	695	1.307	-612

I debiti tributari accolgono solo le passività per imposte certe e determinate.

I debiti tributari in scadenza entro l'esercizio successivo sono composti principalmente da:

- debito verso l'Erario per ritenute IRPEF afferenti i dipendenti e i lavoratori autonomi versate nel mese di gennaio e febbraio 2011 (651 migliaia di Euro);
- debito verso il Comune di Bologna per TARSU (39 migliaia

di Euro): tale importo è interamente compensato da parallelo credito per l'istanza di riduzione tariffa sul 2010, accolta dallo stesso Ente;

- debito verso l'Erario per il saldo Accise dell'esercizio (5 migliaia di Euro).

Il rilevante calo rispetto all'esercizio precedente è dovuto al saldo delle imposte sul reddito dell'esercizio, iscritto tra i crediti tributari.

D. 13) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale

DEBITI VS. ISTIT. PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Debiti vs. Istit. Previdenza/Sic. Sociale en. es.	902	975	-73

Attengono a debiti nei confronti degli enti di previdenza e di assistenza per contributi di competenza dell'anno 2010, così costituiti principalmente: verso Inps per 733 migliaia di Euro, verso Inail su

retribuzioni differite per 42 migliaia di Euro, verso fondi di previdenza per 80 migliaia di Euro e verso INPS per Fondo Tesoreria per 38 migliaia di Euro.

D. 14) Altri debiti

ALTRI DEBITI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Altri debiti entro es. successivo	9.999	8.524	1.475

Di seguito si fornisce il dettaglio:

ALTRI DEBITI ESIGIBILI ENTRO ES. SUCCESSIVO	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Addizionale diritti imbarco L.350/03 e succ.integr.	3.616	3.208	408
Enac per canoni concessione/debiti vari vs. Stato	2.763	1.534	1.229
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	2.341	2.608	-267
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	609	536	73
Debiti diversi	342	282	60
Ricavi anticipati	208	241	-33
Depositi cauzionali da terzi	120	115	5
Totale	9.999	8.524	1.475

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a 2.351 migliaia di Euro dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2010 e quanto a 1.265 migliaia di Euro dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2011. La crescita rispetto all'importo iscritto al 31/12/2009 è dovuto sostanzialmente alla crescita del traffico.

La contrazione del debito verso dipendenti è dovuto alla presenza nel saldo al 31/12/2009 degli arretrati 2008-2009 legati al rinnovo del CCNL avvenuto nel gennaio 2010.

Infine, la voce di debito verso Enac per canoni concessori/debiti vari verso lo Stato comprende principalmente:

- per 2.279 migliaia di Euro il debito relativo all'onere per il servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art.4 comma 3bis della Legge 2/2009 per il quale si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione;
- per 455 migliaia di Euro il debito per canone di concessione aeroportuale.

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Ratei passivi	210	238	-28
Risconti passivi	30	11	19
Totale	240	249	-9

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:

- ratei passivi per quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di competenza dell'esercizio 2010;

- risconti passivi relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di competenza degli esercizi successivi.

Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	2.550	2.293	257
b) Terzi per nostre lettere di patronage	9.467	9.750	-283
I) Totale Garanzie Prestate	12.017	12.043	-26
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	35.257	35.257	0
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
II) Totale Impegni	57.412	57.412	0
a) Fidejussioni	10.371	10.854	-483
b) Libretti a risparmio terzi a garanzia	4	4	0
II) Totale Garanzie Ricevute	10.375	10.858	-483
Totale Conti d'Ordine	79.804	80.313	-509

I conti d'ordine si articolano in:

1. **garanzie prestate:** per quanto riguarda le fidejussioni, attengono prevalentemente a:

- garanzia fidejussoria di 1.020 migliaia di Euro rilasciata a fine 2008 a favore della società controllata TAG per l'istanza di rimborso di un credito Iva. Su tale garanzia i soci di minoranza di TAG hanno rilasciato a favore della scrivente una controgaranzia fidejussoria per complessivi 500 migliaia di Euro al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione;
 - co-obbligo SAB su polizza fideiussoria rilasciata su richiesta di FFM all'Agenzia delle Dogane per la gestione di alcuni depositi doganali per 880 migliaia di Euro;
 - fideiussione di 583 migliaia di Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale.
- Quanto alle lettere di patronage a favore di terzi il dettaglio è rappresentato dalle seguenti garanzie:

- 4.080 migliaia di Euro su mutuo concesso alla controllata TAG dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% dell'importo massimo del finanziamento erogato a TAG che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta pari a 7.499 migliaia di Euro ed è invariato rispetto all'esercizio precedente avendo la società ottenuto la moratoria bancaria (accordo del 3/8/2009 Ministero dell'Economia e delle Finanze, Presidente ABI e Associazioni dei rappresentanti delle Imprese) con sospensione per un anno, dal 30 giugno 2010 al 30 giugno 2011,

del piano di ammortamento del mutuo (quota capitale);

- 5.387 migliaia di Euro su mutuo concesso in pool alla ex-partecipata Seaf dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì per complessivi 8.550 migliaia di Euro. La garanzia Sab ammonta al 63% dell'importo del finanziamento erogato al netto delle quote capitale già restituite;
- 2. gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:
 - 35.257 migliaia di Euro relativi al valore complessivo delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in forza della precedente concessione di gestione parziale ed attinenti il conferimento iniziale e la Convenzione n.4003/86 per la costruzione della nuova aerostazione passeggeri ed i successivi Atti Aggiuntivi. L'importo è composto da 1.636 migliaia di Euro quale conferimento iniziale, da 931 migliaia di Euro per le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 e da 32.690 migliaia di Euro per i lavori realizzati con finanziamento statale per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri (Convenzione n.4003/86 e A.A). Si precisa che nel valore delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in conto concessione non è incluso il valore del parcheggio multipiano, relativamente al 1° lotto, in quanto costruito direttamente dal Ministero delle Infrastrutture;
 - 22.155 migliaia di Euro relativi ai finanziamenti opere dello Stato attiene al valore delle opere realizzate ed entrate in funzione nel 2004 con oneri a carico dello Stato per i lavori di prolungamento e riqualifica della pista di volo e opere connesse;

3. infine, le **garanzie ricevute** dalla Società nei confronti di terzi, sono costituite da fidejussioni di clienti per 6.743 migliaia di Euro, di fornitori per 2.728 migliaia di Euro e di parti correlate così composte:
- 500 migliaia di Euro quale controgaranzia fideiussoria rilasciata alla società da Sirio Spa e B.Group Spa, soci di minoranza della controllata TAG, a fronte della garanzia

- fidejussoria a favore di TAG rilasciata dalla scrivente per l'istanza di rimborso di un credito Iva come sopra descritto;
- 400 migliaia di Euro quale fidejussione rilasciata dal socio di minoranza GH Napoli Spa nella controllata Marconi Handling a garanzia del contratto di fornitura di servizi a favore della controllata.

Conto Economico

A. Valore della produzione

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Valore della produzione	68.829	62.727	6.102

La suddivisione dei ricavi afferenti la gestione caratteristica, interamente realizzati sul territorio italiano e relativi a clienti prevalentemente italiani o dell'Unione Europea, è la seguente:

A. 1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Diritti imbarco passeggeri	16.792	14.410	2.382
Diritti di approdo decollo e sosta aa/mm	7.573	6.780	793
Diritti controllo 100% bagagli da stiva	4.964	4.316	648
Diritti sicurezza passeggeri	4.917	4.275	642
Diritti di imbarco e sbarco merci	501	471	30
TOTALE DIRITTI AEROPORTUALI	34.747	30.252	4.495
Infrastrutture centralizzate	3.586	3.295	291
Corrispettivo PRM	1.356	1.180	176
Corrispettivi beni uso esclusivo	1.343	1.278	65
Servizi di sicurezza a richiesta e de-icing	452	463	-11
Corrispettivi beni uso comune	270	151	119
TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI	7.007	6.367	640
Parcheggi	11.779	11.052	727
Subconcessione locali/ serv.commerciali	8.879	8.529	350
Altri ricavi commerciali	3.810	3.879	-69
Biglietteria	923	931	-8
TOT. ATT. COMM.LI/NON AERONAUT.	25.390	24.391	999
Totale	67.144	61.010	6.134

Nel 2010 tutte le categorie di proventi hanno beneficiato del positivo andamento del traffico consuntivato sull'aeroporto di Bologna nonostante le numerose cancellazioni di voli nel mese di aprile dovute alla nube vulcanica islandese e alle abbondanti nevicate della prima parte dell'anno.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni evidenziano una crescita del 10% realizzata a tariffe aviation sostanzialmente invariate in quanto l'unica variazione tariffaria intervenuta nel 2010 riguarda il recupero del tasso di inflazione in applicazione dell'art.21 bis del decreto

legge 31 dicembre 2007 n.248 (c.d. Decreto "Milleproroghe") sui diritti aeroportuali di imbarco passeggeri e approdo e decollo aeromobili. Per effetto dei meccanismi di recupero inflattivo disposti dal decreto legge suddetto e dal successivo decreto attuativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aumento effettivo dei diritti aeroportuali in vigore dal 21 gennaio 2010 è stato marginale (1%). A conferma di ciò la crescita dei diritti aeroportuali e del corrispettivo PRM – Passeggeri a Ridotta Mobilità si è attestata al 15%, pari all'aumento dei volumi di traffico passeggeri.

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

I ricavi delle infrastrutture centralizzate sono aumentati del 9% mentre i corrispettivi beni uso comune risultano superiori del 79% rispetto al 2009 a causa principalmente della crescita dei costi di sgombero neve e delle manutenzioni della segnaletica del piazzale che trovano copertura in questo corrispettivo.

Passando ai ricavi commerciali, si evidenzia la crescita dei ricavi dei parcheggi (7%) grazie anche in questo caso all'aumento dei volumi, a parità di tariffe e di posti auto e dei ricavi delle subconcessioni

(4%) grazie, prevalentemente, al buon andamento del retail e degli autonoleggiatori.

Infine, gli altri ricavi commerciali evidenziano un calo (2%) dovuto prevalentemente ai proventi pubblicitari che hanno risentito della rinegoziazione al ribasso di un rilevante contratto mentre i ricavi di biglietteria sono sostanzialmente in linea con il risultato dell'anno precedente (-1%).

A. 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

INCR. IMMOB. PER LAVORI INTERNI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	54	0	54

La voce in esame accoglie i costi sostenuti internamente per l'attività di Project Management dell'Impianto di Trigenerazione, investimento in corso di implementazione al 31/12/2010.

A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Proventi diversi	761	757	4
Sopravvenienze attive	526	645	-119
Indennizzi e rimborsi	311	237	74
Plusv. Patrimoniali/Insussistenze attive	30	78	-48
Contributi c/esercizio	3	0	3
Totale	1.631	1.717	-86

I "proventi diversi" che accolgono, tra gli altri, i ricavi per contratti di service, sono in linea con il risultato dell'esercizio precedente. La voce "sopravvenienze attive" è composta, per 513 migliaia di Euro, dal rilascio di fondi in esubero, in particolare del fondo svalutazione crediti (489 migliaia di Euro) e contenziosi in corso (24 migliaia di

Euro) come descritto nei corrispondenti paragrafi.

Infine, la crescita della voce "indennizzi e rimborsi" (31%) è legata all'aumento dei ricavi per penali contrattuali e per rimborso costo del personale distaccato.

B. Costi della produzione

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Costi della produzione	60.815	54.279	6.536

I costi della produzione, in crescita del 12%, si articolano nelle seguenti poste:

B. 6) Costi per materie prime, sussidiarie, consumo e merci

COSTI PER MATERIE PRIME, SUS., CONSUMO E MERCI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Beni di consumo scalo e officina	482	293	189
Gasolio da riscaldamento	299	267	32
Cancelleria e stampati	104	143	-39
Carburanti	75	62	13
Vestiaro di consumo/divise	89	77	12
Totale	1.049	842	207

Questa categoria di costi registra un aumento del 25% dovuto prevalentemente all'aumento dei costi del liquido de-icing per la pista (148%), all'interno della voce "beni di consumo scalo e officina", cau-

sato dalle rigide condizioni climatiche e dalle abbondanti nevicate della prima parte dell'anno. Questi fattori hanno determinato anche la crescita dei costi del gasolio da riscaldamento (11%) e dei carburanti (21%).

B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	11.717	7.158	4.559
Facchinaggi/trasporti/prest.di terzi	3.153	2.875	278
Spese di manutenzione	3.016	2.778	238
Utenze	2.789	2.714	75
Altre spese per servizi	1.525	1.465	60
Studi e ricerche/consulenze/prestaz. profes.	1.306	1.302	4
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.094	1.015	79
Spese per il personale e servizi accessori	896	760	136
Assicurazioni	571	788	-217
Compensi Organi Statutari	262	272	-10
Servizi in MBL	171	146	25
Spese di rappresentanza	64	72	-8
Rimborsi spese Organi Statutari	35	26	9
Totale	26.600	21.371	5.229

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento del 24% rispetto all'esercizio 2009 dovuto prevalentemente ai maggiori costi di pubblicità e promozione legati allo sviluppo del traffico aeroportuale oltre all'incremento della voce "facchinaggi/trasporti/prestazioni di terzi", dei costi di manutenzione e delle spese per il personale. La crescita del 10% della voce "facchinaggi/trasporti/prestazioni di terzi" è dovuta prevalentemente ai maggiori costi del servizio di sgombero neve per la rigidità climatica registrata nella seconda parte della winter season 2009/2010 ed ai servizi di vigilanza e controllo per costi connessi all'attività di controllo carte d'imbarco, controlli finali e piantonamento sottobordo, avviati a maggio 2009 oltre e ad un nuovo servizio di piantonamento arrivi Schengen, attivato da ottobre 2010.

L'aumento dei costi di manutenzione (9%), esposti al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per 419 migliaia di Euro, è legata alla crescita dei costi di manutenzione di attrezzature, impianti, fabbricati e beni di terzi a seguito dell'incremento del numero degli impianti, della scadenza della garanzia contrattuale di alcuni beni quali gli apparati radiogeni per i controlli dei passeggeri e dei bagagli e di alcuni rilevanti interventi di riparazione

sui fabbricati. Il costo per servizi al personale aumenta (18%) per effetto dell'aumento dei costi della mensa, dovuto all'aumento dell'organico e dei costi della convenzione parzialmente controbilanciato dall'introduzione dei ticket restaurant, delle spese di aggiornamento e formazione dei dipendenti e delle missioni e trasferte.

Anche i costi delle utenze evidenziano una crescita (3%) legata prevalentemente, all'aumento dei consumi di energia elettrica e delle tariffe sia dell'energia elettrica che dell'acqua; per quanto riguarda quest'ultima utenza, l'aumento delle tariffe ha più che compensato la riduzione dei consumi determinata dall'individuazione ed eliminazione di alcune perdite.

Il risparmio evidenziato dal costo delle assicurazioni, infine, è principalmente dovuto alla contrazione del premio della polizza RCT in seguito a gara dell'ottobre del 2009 con decorrenza delle nuove polizze da gennaio 2010.

In merito all'informativa richiesta dall'art.2427, comma 1, n.16 del Codice Civile, nella tabella seguente si dettagliano i compensi spettanti agli amministratori ed ai sindaci della Società, al lordo dei contributi previdenziali dovuti per legge.

COMPENSI ORGANI STATUTARI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Compensi Amministratori	141	151	-10
Compensi Collegio Sindacale	121	121	0
Totale	262	272	-10

Infine, in merito all'informativa richiesta dall'art.2427, comma 1, n.16 bis del Codice Civile, introdotto dal D.Lgs. 39/2010, nella tabella seguente si riportano i corrispettivi spettanti alla società di revisione legale dei conti:

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	26	26	0
Corrispettivi per altri servizi di verifica	17	13	4
Totale	43	39	4

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

B. 8) Costi per godimento di beni di terzi

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Canoni di concessione	995	1.140	-145
Spese per elaborazione dati	666	490	176
Affitti passivi	400	375	25
Canoni di noleggio	292	259	33
Altri	37	23	14
Totale	2.389	2.287	102

Il canone di concessione aeroportuale è diminuito da 975 migliaia di Euro a 805 migliaia di Euro in quanto l'incremento disposto, per tre anni consecutivi, dal comma 258 dell'art.1 della Legge 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) è terminato con l'esercizio 2009. Ciò ha compensato la crescita del canone dovuta all'aumento del traffico.

All'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per 190 migliaia di Euro, in crescita rispetto al 2009 per effetto dell'incremento del traffico.

B. 9) Costi per il personale

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Costi per il personale	18.518	17.267	1.251

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, ammonta a complessivi 18.518 migliaia di Euro ed evidenzia una crescita del 7% sul 2009.

L'aumento è dovuto, prevalentemente, ai seguenti fattori:

- rinnovo del CCNL in data 26/1/2010 che ha comportato un incremento di circa il 3,3%;
- incremento dell'organico medio annuo del 2 % (+6 unità equivalenti full-time) dovuto essenzialmente al consolidamento di assunzioni effettuate nell'anno precedente (area parcheggi,

centrale tecnologica, terminal);

- normale dinamica salariale (scatti e passaggi di livello automatici e incrementi di merito).

Si rimanda all'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione per un ulteriore approfondimento sulla dinamica del costo del personale.

I costi del personale sono dettagliati come esposto nelle successive tabelle.

COSTI PER IL PERSONALE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Salari e stipendi	13.502	12.543	959
Oneri sociali	3.747	3.544	203
Trattamento di fine rapporto	1.094	994	100
Trattamento di quiescenza e simili	157	141	16
Altri costi	18	45	-27
Totale	18.518	17.267	1.251

Si evidenzia, nei prospetti seguenti, l'organico medio dipendente 2010 e 2009 in termini di unità e di equivalenti full-time.

ORGANICO MEDIO	2010	2009	VARIAZIONI
Dirigenti	10	8	2
Impiegati	297	295	2
Operai	48	45	3
Totale n.ro dipendenti	355	348	7
Totale equivalenti full-time	334	328	6

B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Ammortamenti e svalutazioni	8.421	7.370	1.051

Gli ammortamenti e le svalutazioni, per il cui commento si rimanda al paragrafo relativo, rispettivamente, all'Attivo Immobilizzato e Circolante (Crediti), sono così suddivisi:

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Ammort. imm.immateriali	1.115	972	143
Ammort. imm.materiali proprietà	940	796	144
Ammort. imm.materiali beni grat.devoluti	5.211	4.949	262
Totale ammortamenti	7.266	6.717	549
Svalutazione crediti attivo circolante	1.155	653	502
Totale	8.421	7.370	1.051

B. 11) Variazioni delle rimanenze

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Variazioni delle rimanenze	-77	247	-324

Per le variazioni delle rimanenze di materiali e beni di consumo si rimanda a quanto già esposto a commento della voce rimanenze finali (C.I dell'Attivo).

B. 12) Accantonamenti per rischi

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	69	684	-615

Trattasi degli accantonamenti effettuati nell'esercizio a fronte di possibili rischi futuri legati ai contenziosi della società pendenti e/o anche solo potenziali al 31 dicembre come meglio dettagliato nella sezione dedicata ai fondi rischi e oneri.

B. 13) Altri accantonamenti

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Altri accantonamenti	1.305	856	449

Questa voce accoglie, per 1.156 migliaia di Euro l'accantonamento operato nell'esercizio a fronte del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, per 123 migliaia di Euro l'accantonamento

ex L.248/05 c.d. "Requisiti di Sistema" ed, infine, per 26 migliaia di Euro lo stanziamento al fondo oneri futuri.

B. 14) Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione risultano composti come segue:

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Oneri diversi di gestione	2.540	3.354	-814

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Contributo al servizio antincendio	1.161	1.090	71
Oneri tributari	882	762	120
Altri oneri e spese di gestione	354	426	-72
Sopravvenienze passive	56	750	-694
Perdite su crediti	77	239	-162
Minusv. Patrimoniali/Insussist.passive	10	87	-77
Totale	2.540	3.354	-814

Per quanto attiene alla voce "contributo al servizio antincendio" si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione. La diminuzione della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alla riduzione della voce "sopravvenienze passive" per

minori oneri non di competenza dell'esercizio e "perdite su crediti". In crescita, al contrario, gli oneri tributari (16%) a causa, prevalentemente, della maggior imposta di pubblicità legata alla ridefinizione delle aree e degli impianti soggetti ad imposta.

C. Proventi ed oneri finanziari

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Proventi ed oneri finanziari	-573	-767	194

Risultano così articolati:

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. in altre imprese	171	172	-1
Proventi da titoli iscritti attivo circolante	374	416	-42
Proventi finanziari diversi	63	218	-155
Totale proventi finanziari	607	806	-199
Interessi passivi ed oneri finanziari	-1.179	-1.574	395
Utili e perdite su cambi	-2	1	-3
Totale oneri finanziari	-1.181	-1.573	392
Totale	-573	-767	194

Il saldo della gestione finanziaria, pur rimanendo negativo, si è ulteriormente ridotto rispetto all'anno precedente in seguito alla diminuzione degli interessi passivi su finanziamenti, nonostante la

riduzione degli interessi attivi causata dal calo dei tassi di interesse sugli impieghi di liquidità.

D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Svalutazione partecipazioni	-184	-290	106

La svalutazione delle partecipazioni è costituita dalla rettifica di valore apportata al valore di carico della controllata TAG e Airports

& Travel in liquidazione, ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile, rispettivamente per 175 migliaia di Euro e per 9 migliaia di Euro.

E. Proventi e oneri straordinari

I risultati della gestione straordinaria sono così composti:

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Proventi ed oneri straordinari	-60	-74	14

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	3	15	-12
Proventi str.diversi/imposte anni precedenti	65	0	65
Totale Proventi Straordinari	67	15	52
Sopravvenienze passive	-49	-87	38
Oneri straordinari diversi/imposte anni precedenti	-78	-2	-76
Totale Oneri Straordinari	-127	-89	-38
Totale	-60	-74	14

Il saldo della gestione straordinaria non evidenzia significative variazioni rispetto al risultato dell'esercizio precedente. Le imposte relative all'esercizio precedente attengono, per quanto ai proventi,

al risparmio Ires della c.d. "Tremonti Ter" e, per quanto agli oneri, alla ridefinizione del contributo dovuto al Consorzio di Bonifica Reno_Palata per le annualità 2007-2009.

E. 22) Imposte sul reddito d'esercizio: correnti, differite e anticipate

	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Imposte sul reddito d'esercizio	2.691	3.039	-348

Come indicato nelle premesse la Società ha aderito all'istituto della tassazione di gruppo, c.d. "consolidato fiscale nazionale" con le controllate TAG e FFM mentre non è stato rinnovato per il triennio 2010-2012 il contratto di consolidato con MH. La società TAG ha chiuso l'esercizio registrando delle perdite fiscali oltre ad un'eccedenza di interessi passivi in deducibili coperti da eccedenze di Rol di Gruppo. La stessa ha iscritto tra le imposte correnti il provento da adesione al consolidato fiscale ai sensi di quanto previsto nel relativo contratto di consolidato fiscale nazionale. Al contrario, FFM ha

chiuso l'esercizio con un imponibile fiscale positivo. La stessa, quindi, a fronte delle imposte IRES d'esercizio ha rilevato il debito verso la controllante, che dovrà provvedere al versamento delle relative imposte.

La voce in esame è pertanto composta dall'importo stimato per le imposte sul reddito dell'esercizio suddivise tra oneri da consolidato fiscale IRES e imposte correnti IRAP al netto delle imposte anticipate e differite, così come dettagliato nella seguente tabella:

IMPOSTE SUL REDDITO	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	1.638	2.487	-849
Imposte correnti (IRAP)	1.023	1.085	-62
Totale imposte correnti	2.661	3.572	-911
Imposte differite (IRES + IRAP)	30	-503	533
Provento Ires risparmio energetico	0	-30	30
Totale imposte differite/anticipate	30	-533	563
Totale	2.691	3.039	-348

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale e tra aliquota ordinaria e aliquota effettiva.

IRES	31/12/2010	31/12/2009
Risultato prima delle imposte	7.197	7.317
Aliquota ordinaria	27,50%	27,50%
Onere fiscale teorico	1.979	2.012
Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria:		
+ Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.327	1.722
+ Costi deducibili in esercizi successivi	278	503
+ Svalutazione partecipazioni	184	290
+ Altri Costi dedotti in esercizi precedenti	7	19
+ Altri Costi indeducibili	492	557
- Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	-2.541	-880
- Dividendi	-162	-163
- Costi non dedotti in esercizi precedenti	-557	-98
- Altre differenze	-269	-222
Imponibile fiscale	5.955	9.045
IRES	31/12/2010	31/12/2009
Imposta	1.638	2.487
Aliquota effettiva	22,75%	33,99%

IRAP - aliquota 3,90%	Base imponibile 2010	Imposta 2010	Base imponibile 2009	Imposta 2009
Differenza tra valore e costi della produzione	8.014	313	8.448	329
- Costi per il personale indeducibili	17.716	691	16.577	646
- Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.374	54	1.540	60
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Commerciali	792	31	653	25
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Altri	363	14		
- Perdite su Crediti	77	3	239	9
- Altre variazioni in aumento	455	18	1.098	43
- Utilizzo Fondi in esercizi precedenti	-1.853	-72	-478	-19
- Altre variazioni in diminuzione	-700	-27	-266	-10
Imponibile fiscale	26.239	1.023	27.812	1.085

La composizione delle imposte a carico dell'esercizio, iscritte nel conto economico, è la seguente:

COMPOSIZIONE DELLE IMPOSTE A CARICO DELL'ESERCIZIO	31/12/2010	31/12/2009
1. Imposte correnti	2.661	3.572
2. Variazione differite attive anni precedenti + acc.to differite passive	1.219	696
3. Variazione differite passive esercizi precedenti e acc.to differite attive	-1.189	-1.229
4. Imposte sul reddito dell'esercizio	2.691	3.039
% imposte correnti sul risultato prima delle imposte	37%	49%
% imposte sul reddito dell'esercizio sul risultato prima delle imposte	37%	42%

La voce "imposte differite" comprende sia gli utilizzi sia gli accantonamenti della fiscalità differita attiva e passiva nel rispetto del principio della competenza. In ottemperanza a quanto previsto dall'art.

2427, comma 1 n.14 del Codice Civile si allega un prospetto riepilogativo delle differenze temporanee tra imponibile fiscale e civilistico:

Imposte anticipate al 31/12/2009	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	6	2	0	2
Quote associative deducibili per cassa	15	4	0	4
Altri costi a deducibilità IRES differita	441	121	0	121
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.410	663	94	757
Altri Accantonamenti IRES a fiscalità differita	3.049	838	0	838
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	861	0	34	34
Manutenzioni eccedenti il 5%	245	67	5	72
Totale	7.027	1.695	133	1.828

Riassorbimenti Anno 2010	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	4	1	0	1
Quote associative deducibili per cassa	14	4	0	4
Altri costi a deducibilità IRES differita	440	121	0	121
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	814	224	32	256
Altri Accantonamenti IRES a fiscalità differita	2.849	782	0	782
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	861	0	34	34
Manutenzioni eccedenti il 5%	70	19	2	21
Totale	5.052	1.151	68	1.219

Incrementi Anno 2010	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	0	0	0	0
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	120	33	0	33
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	1.192	329	46	375
Altri Accantonamenti IRES a fiscalità differita	2.549	701	0	701
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.156	0	45	45
Manutenzioni eccedenti il 5%	132	36	0	36
Totale	5.149	1.099	91	1.190

Totale Imposte anticipate al 31/12/2010	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili 5 esercizi	2	1	0	1
Quote associative deducibili per cassa	1	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	121	33	0	33
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.788	767	109	876
Altri Accant. fondi IRES a fiscalità differita	2.749	757	0	757
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.156	0	45	45
Manutenzioni eccedenti il 5%	307	84	3	87
Totale	7.124	1.642	157	1.799

V. Altre informazioni

Informativa di cui al comma 22bis e 22ter dell'art.2427 del Codice Civile

In merito all'informativa sulle operazioni con parti correlate, si ritiene che non sussistano allo stato attuale operazioni realizzate con parti correlate né accordi fuori Bilancio non risultanti dallo stato patrimoniale dotati dei requisiti richiesti dai punti 22 bis e 22 ter dell'art. 2427, comma 1 del Codice Civile, dai quali possano emergere rischi o benefici a carico della Società.

Le operazioni poste in essere con parti correlate sono state concluse a normali condizioni di mercato e non sono rilevanti. Si rimanda all'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione per il dettaglio dei rapporti intervenuti nell'esercizio con le società controllate e collegate.

Sempre in riferimento all'art.2427 del Codice Civile ed, in particolare, ai punti non espressamente richiamati nel presente documento, si segnala che non si sono verificate le fattispecie di cui è richiesta specifica informativa.

In sintesi, le informazioni richieste dal Codice Civile e dalle specifiche disposizioni che disciplinano la redazione del bilancio sono state fornite nella presente Nota Integrativa al fine di fornire una

rappresentazione chiara, veritiera e corretta dei fatti di gestione. In aggiunta, nella Relazione sulla Gestione sono state fornite tutte le informazioni integrative e complementari quali il rendiconto finanziario di cassa, l'analisi della struttura patrimoniale fonti e impieghi e le ulteriori informazioni ritenute significative in considerazione delle caratteristiche e delle dimensioni della società.

Si attesta, infine, che il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze contabili della Società.

Il Presidente

*del Consiglio di Amministrazione
(D.ssa Giuseppina Gualtieri)*

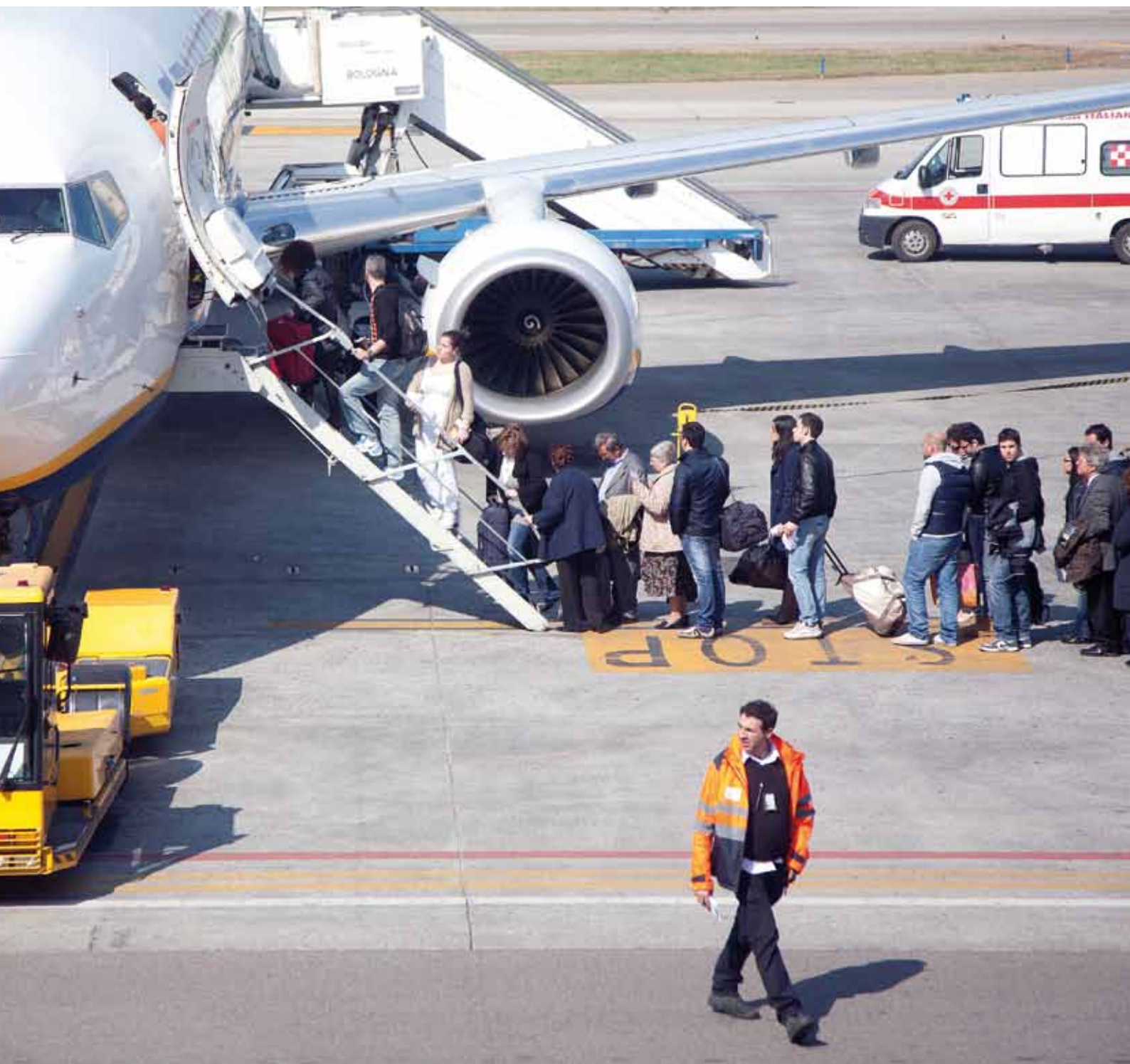
Bologna, 27 maggio 2011



Relazione del Collegio Sindacale

Bilancio d'Esercizio 2010





All'Assemblea dei Soci della Società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza nei termini previsti dalla vigente normativa e tenuto conto dei principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Del nostro operato Vi diamo atto con quanto segue.

Il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione è stato nominato in sede di Assemblea ordinaria degli azionisti del 9 agosto 2010, che ha preso atto delle designazioni ministeriali ex art. 11, comma II e III, D.M. n°521/97.

Per quanto attiene all'incarico di effettuazione di revisione legale dei conti, si rammenta che, con delibera dell'Assemblea ordinaria degli azionisti del 25 giugno 2010, lo stesso è stato attribuito alla Società di Revisione Reconta Ernst & Young Spa, ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. n. 39 del 27.1.2010 per il triennio 2010-2012. A tale proposito, nel corso del 2010, il Collegio ha predisposto e presentato all'Assemblea degli azionisti, chiamata ad approvare il Bilancio 2009, la propria proposta motivata per il conferimento dell'incarico al revisore per gli esercizi 2010-2012, così come richiesto dalla recente normativa D. Lgs. n. 39 del 27.1.2010.

Abbiamo partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e alle Assemblee dei Soci, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento. In particolare, nel corso del 2010, sono state tenute n° 8 riunioni del Consiglio di Amministrazione e, n° 2 Assemblee dei Soci.

Abbiamo ottenuto dagli Amministratori e da loro incaricati informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società, nonché ottenuto in sede di Consiglio di Amministrazione l'informativa prevista dall'art. 2381, comma quinto del Codice Civile.

Possiamo ragionevolmente attestare che le azioni poste in essere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in conflitto d'interessi o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio Sindacale si è riunito n° 6 volte per l'espletamento delle verifiche periodiche e una volta per la redazione della relazione al Bilancio d'esercizio 2009. Abbiamo svolto in particolare le attività di indagine e richiesta di dati che abbiamo ritenuto opportune al fine di acquisire conoscenza e vigilare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta e lo scambio di informazioni dai responsabili delle funzioni e dalla Società di Revisione. Da tali attività non sono emerse indicazioni significative da formulare in questa sede.

Abbiamo vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato del controllo contabile, e l'esame dei documenti aziendali.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri previsti dalla legge.

Il Collegio Sindacale non ha ricevuto nel corso dell'anno 2010 alcuna denuncia ex art. 2408 del Codice Civile da parte degli azionisti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, e sulla base delle informazioni ottenute anche dalla Società di Revisione, non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali con terzi o con parti correlate, né ha rilevato omissioni, fatti censurabili, irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi competenti o menzione nella presente relazione.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2010, in aggiunta a quanto precede, Vi informiamo di aver vigilato sull'impostazione generale data allo stesso e sulla sua generale conformità alla legge per quel che

riguarda la sua formazione e struttura.

L'informazione apportata dal Bilancio e dai documenti che lo accompagnano (ed in particolare dalla Relazione sulla gestione) risulta chiara e completa, oltretutto aggiornata alle informazioni richieste dalle norme del Codice Civile.

Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del Bilancio, non hanno derogato alle disposizioni di cui all'articolo 2423, comma quarto, del Codice Civile.

È stata utilizzata la deroga di cui all'art. 2423 ter, comma terzo, del Codice Civile, per meglio rappresentare la situazione dell'attivo patrimoniale in relazione alla tipicità dell'oggetto sociale, come illustrato nella nota integrativa.

Abbiamo verificato la rispondenza del Bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza e a seguito di tali verifiche non abbiamo osservazioni al riguardo.

Come riportato nella Relazione sulla Gestione, abbiamo rilevato che la Società, nel corso dell'esercizio 2010:

- relativamente al contributo al finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti, di cui all'art.1 della Legge Finanziaria 2007 così come modificato dall'art.4 comma 3 bis della Legge 2/2009 che ha destinato tali risorse alla copertura dei costi generali del Corpo Nazionale dei VV.F. piuttosto che alla puntuale copertura finanziaria del servizio antincendi negli aeroporti, la società ha proceduto, in continuità con quanto fatto nel 2009, ad iscrivere il predetto contributo anche per l'esercizio 2010 (1.161 migliaia di Euro) negli oneri diversi di gestione sospendendone il pagamento alla definizione del quadro normativo in materia;
- ha mantenuto ed aggiornato il "Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo" ai sensi del D.Lgs.231/2001; l'Organismo di Vigilanza, ha eseguito una verifica di coerenza rispetto ai principi del D.Lgs.231/2011 e del Modello Organizzativo stesso, dei protocolli relativi ai processi qualificati a "rischio elevato";
- ha mantenuto aggiornato l'adozione di un Codice Etico che definisce i valori etici e morali della società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale, dei componenti degli organi sociali nei rapporti aziendali e in quelli esterni.

Inoltre si richiama quanto descritto dalla Società nella Relazione sulla Gestione in materia di implementazione ed aggiornamento delle misure di protezione dei dati personali ed in materia di implementazione e miglioramento della Sicurezza del lavoro e della tutela degli aspetti ambientali connessi alle attività aeroportuali ed aeronautiche. Questi ultimi argomenti risultano peraltro illustrati in maniera approfondita nel Bilancio di Sostenibilità 2010, redatto per il secondo anno consecutivo dalla società. La Società di Revisione Reconta Ernst & Young incaricata del controllo contabile e della certificazione del Bilancio, ha rilasciato in data 3 giugno 2011 la relazione, di cui il Collegio ha preso atto, nella quale si attesta che il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2010 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

In considerazione di quanto in precedenza evidenziato, proponiamo all'Assemblea di approvare il Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2010, così come redatto dagli Amministratori, concordando con la proposta formulata dal Consiglio di amministrazione in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, lì 06 giugno 2011

Il Collegio Sindacale
Dr. Domenico MASTROIANNI
Dr. Damiano CIRIELLO
Rag. Francesco PICONE

Presidente
Sindaco Effettivo
Sindaco Effettivo



Relazione della Società di Revisione

Bilancio d'Esercizio 2010





**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39**

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 21 maggio 2010.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2010 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
4. Come più ampiamente descritto in nota integrativa e nella relazione sulla gestione, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel registro di contabilità di cantiere da parte dell'Associazione Temporanea di Impresa, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in circa Euro 23 milioni, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Società, con atto di comparsa del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per circa Euro 24 milioni a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per circa Euro 34 milioni non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna.

5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti, compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2010.

Bologna, 3 giugno 2011

Reconta Ernst & Young S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Colletti'.

Carlo Colletti
(Socio)

FR 4382
FR 4315
LH 2901
FR 291
FR 4893
FR 4348



SEVILLE
MARRAKECH
FRANKFURT
PARIS
LONDON
AMSTERDAM
BARCELONA
MADRID
BRUSSELS
ZURICH
GENEVA
LISBON
ATHENS
ROME
VIENNA
MUNICH
COPENHAGEN
STOCKHOLM
OSLO
BERLIN
DUBLIN
LONDON
PARIS
MARRAKECH
FRANKFURT
PARIS
LONDON
AMSTERDAM
BARCELONA
MADRID
BRUSSELS
ZURICH
GENEVA
LISBON
ATHENS
ROME
VIENNA
MUNICH
COPENHAGEN
STOCKHOLM
OSLO
BERLIN
DUBLIN

RELAZIONE SULLA GESTIONE	92
1. PREMESSA	94
2. IL GRUPPO	94
3. DATI DI TRAFFICO ED ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	95
3.1 HANDLING PASSEGGERI E RAMPA AVIAZIONE COMMERCIALE	95
3.2 HANDLING MERCE E POSTA AVIAZIONE COMMERCIALE	96
3.3 AVIAZIONE GENERALE	96
4. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DEL GRUPPO	96
4.1 RISULTATI ECONOMICI	96
4.2 FLUSSI FINANZIARI	98
4.3 STRUTTURA PATRIMONIALE	99
4.4 INVESTIMENTI	100
5. IL CONTENZIOSO	101
6. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	101
7. ALTRE INFORMAZIONI	102
ATTIVO PATRIMONIALE	106
PASSIVO PATRIMONIALE	108
CONTI D'ORDINE	109
CONTO ECONOMICO	109
NOTA INTEGRATIVA	112
I PREMESSA – PRINCIPI GENERALI	114
II CRITERI E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO	114
III CRITERI DI VALUTAZIONE	115
IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO	118
V ALTRE INFORMAZIONI	138
RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE	140





Marconi

HANDLING

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2010





1. Premessa

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato al 31/12/2010 del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (di seguito anche Sab), è redatta in conformità alle norme contenute nel D.Lgs. 127/91.

Il bilancio consolidato 2010 è stato redatto secondo il metodo di consolidamento integrale previsto dall'art.31 del D.Lgs. 127/91 per i bilanci delle seguenti società controllate operanti sull'aeroporto di Bologna:

- Marconi Handling Srl (di seguito anche MH), costituita in data 17/04/2003 e conferitaria del ramo d'azienda handling dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna SpA a far data dal 1° luglio 2003 e dal 1° gennaio 2009, a seguito di conferimento del ramo d'azienda handling merce e posta a Fast Freight Marconi SpA, operante nel solo settore handling passeggeri e rampa;
- TAG Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita il 9 novembre 2001 con avvio dell'attività operativa nel corso del 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestir-

ne le infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come handler;

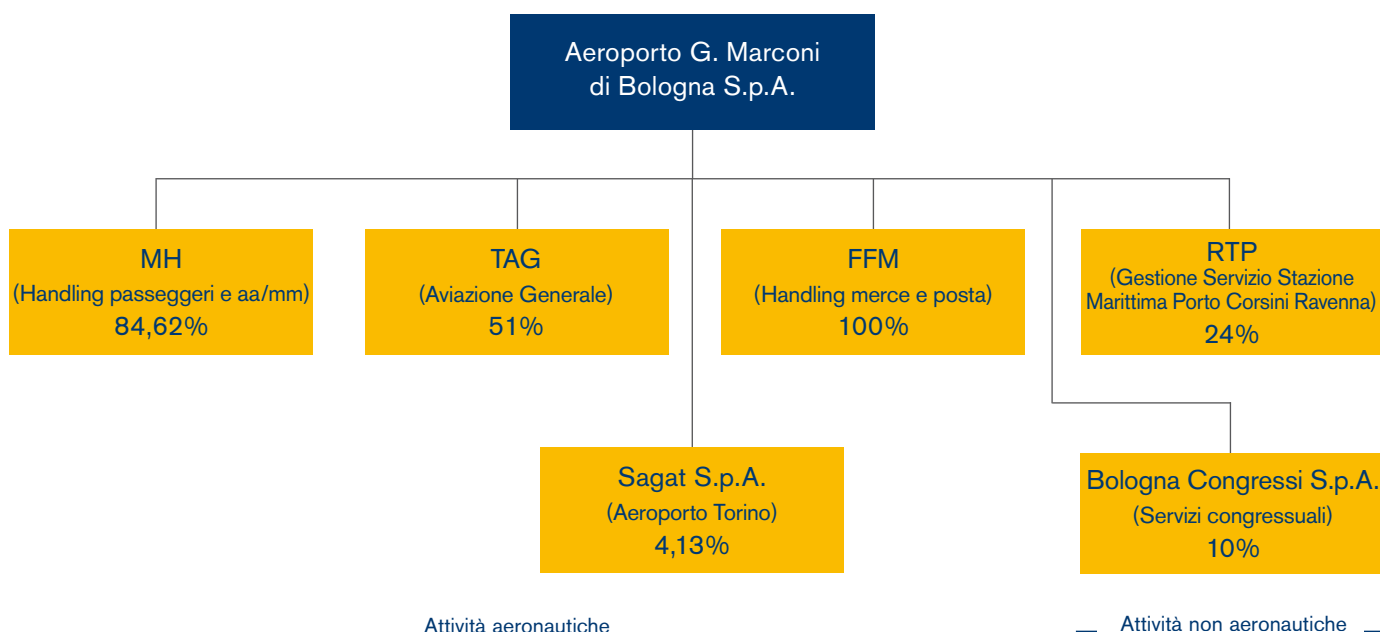
- Fast Freight Marconi SpA (di seguito anche FFM), costituita in data 19 novembre 2008 da MH, con un capitale sociale di 10 migliaia di Euro successivamente aumentato a 520 migliaia di Euro mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico MH, del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna.

La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo all'inizio del 2009.

Infine, è consolidata dal bilancio 2009 con il metodo del patrimonio netto previsto dall'art. 36, comma 1 e 3 del D.Lgs.127/91 la società Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP) costituita in data 11 settembre 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per lo svolgimento delle attività connesse alla concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima del Porto Corsini di Ravenna.

I valori presenti in questa Relazione sulla Gestione sono espressi in migliaia di Euro.

2. Il gruppo



Dal 2008, per effetto dell'attuazione delle linee strategiche definite nel Piano Industriale approvato nello stesso anno, la struttura del Gruppo Sab ha avuto una significativa evoluzione; nel 2009 si sono concretizzati gli esiti delle operazioni di riorganizzazione del Gruppo e nel 2010, senza ulteriori modifiche nella struttura, si sono registrati importanti segnali di miglioramento nei risultati dei vari settori di attività, come approfondito nel prosieguo.

Si ricorda che, oltre alle società sopra evidenziate, Sab detiene una partecipazione di controllo (51%) nella Airports & Travel Srl, società che gestiva il punto vendita di pacchetti turistici Fast Minute dell'aeroporto di Bologna e che, visti i risultati negativi e la

mancanza di prospettive di rilancio future, è stata posta in liquidazione nel gennaio 2009.

Nell'ambito delle attività aeronautiche, infine, Sab detiene una partecipazione del 4,13% in Sagat SpA, società di gestione dell'aeroporto di Torino, che ha realizzato risultati in leggera contrazione sul 2009 con un utile passato da 4,9 milioni del 2009 a 4,4 milioni di Euro pur a fronte di una crescita del traffico passeggeri (10%) e del MOL (7,6%) per effetto, principalmente, di maggiori costi di struttura e di un aggravio del carico fiscale. Nel settore non aeronautico, Bologna Congressi SpA, partecipata al 10%, chiude il 2010 con risultati positivi pur se in leggera contrazione rispetto al 2009.

3. Dati di traffico ed analisi dei principali risultati della gestione

Nel 2010 la ripresa economica, anche se ancora incerta e con dinamiche differenziate nelle diverse aree geografiche, ha consentito un recupero importante anche nel settore del trasporto aereo, settore che nel 2009 aveva subito una delle peggiori contrazioni della sua storia. Nel 2010 l'industria è cresciuta dell'8,2% a livello mondiale, del 5,1% a livello europeo e del 7% a livello italiano.

In questo scenario, l'aeroporto di Bologna ha registrato la crescita maggiore (+15,3%) fra i primi 10 aeroporti, raggiungendo con 5,5 milioni di passeggeri l'ottavo posto nella classifica nazionale ottenuta nonostante alcuni eventi a carattere eccezionale che hanno caratterizzato negativamente l'avvio del 2010 ed hanno avuto un impatto economico significativo sui conti del Gruppo.

Una serie non prevedibile di eventi nevosi hanno portato, nei mesi di gennaio e febbraio, a numerose cancellazioni di voli e nel mese di aprile, a seguito dell'eruzione vulcanica in Islanda, lo spazio aereo europeo è rimasto chiuso al traffico per alcuni giorni; l'impatto per l'aeroporto di Bologna è stato particolarmente significativo, quantificabile in una perdita di traffico di oltre 70 mila passeggeri ed, a livello economico sul Gruppo, pari a circa 1 milione di Euro.

Ciononostante i risultati di traffico ed economici del 2010 sono stati molto positivi. Sul fronte traffico, forte impulso alla crescita

è stato determinato dal segmento low-cost i cui passeggeri sono aumentati del 50% rispetto al 2009 ma anche il settore tradizionale di linea ha avuto un andamento positivo, seppur contenuto (+1,2%).

Per quanto riguarda il traffico merci, nel 2010 si è registrata una netta ripresa: la crescita a livello globale è stata del 20,8%, a livello europeo del 10,8% ed a livello nazionale del 18%. Considerando nel complesso il traffico merce via aerea e via superficie, Bologna si è posizionata al quarto posto nella classifica nazionale con 37,8 migliaia di tonnellate movimentate ed una crescita dell'8,7% rispetto al 2009, grazie in particolare allo sviluppo delle componenti "courier" e "truck".

Per un'analisi di dettaglio delle componenti di traffico sull'aeroporto Marconi si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

Sul fronte economico, il 2010 ha visto un miglioramento dei conti del Gruppo trainato dalla crescita dei volumi di traffico e, parallelamente, dall'azione di efficientamento operata sui costi. In sintesi, il percorso di risanamento delle controllate del settore handling, pur non essendo ancora completato, ha già manifestato effetti positivi fondamentali per la sostenibilità economica del Gruppo oltre ad essere stato ottenuto senza tagli occupazionali e, al contrario, con una crescita dell'organico medio.

3.1 Handling passeggeri e rampa aviazione commerciale

Il traffico assistito nel 2010 in questo settore ha raggiunto i 42.130 movimenti contro i 40.500 del 2009 (+4%) ed i 3.854.877 passeggeri contro 3.250.029 del 2009 (+18,6%) con una quota di

mercato del 65,6% riferita ai movimenti e del 70% calcolata sui passeggeri, come illustrato nelle seguenti tabelle:

TRAFFICO	2010	2009	Var. %
Movimenti	42.130	40.500	4%
Tonnellaggio	1.237.222	1.089.662	13,5%
Passeggeri	3.854.877	3.250.029	18,6%

MARKET SHARE	2010	2009	Var. %
Market share sui movimenti aeromobili	65,6%	67,4%	-3%
Market share sui passeggeri	70,0%	68,1%	3%

La composizione del traffico servito, in linea con la tendenza registrata sullo scalo ed in continuità con il 2009, ha registrato un notevole aumento della quota low cost, passati dal 22% del 2009 al 31% del 2010 ed una riduzione dal 65% al 56% della quota dei voli di linea; volano dello sviluppo della componente low cost è stato il vettore Ryanair grazie al posizionamento del terzo aeromobile a Bologna da fine marzo 2010.

Dal punto di vista economico, la crescita delle attività servite, unitamente all'impatto positivo dei maggiori servizi di deicing ero-

gati in conseguenza degli eccezionali eventi nevosi della stagione invernale, hanno determinato un aumento dei ricavi caratteristici. Grazie alle azioni di riduzione dei costi attuate, si è registrata una crescita più contenuta dei costi esterni di gestione e del personale; la crescita dell'attività è stata assorbita dall'organizzazione in modo produttivo pur salvaguardando i livelli di qualità del servizio anche grazie alla sostituzione e all'acquisto di nuove attrezzature operative.

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato
3.2 Handling merce e posta aviazione commerciale

Il traffico gestito nel 2010 in questo settore di attività ha raggiunto 15.003 tonnellate di merce con un incremento del 10% rispetto al 2009; sul totale dei volumi processati la merce via superficie

ha rappresentato il 64%, la merce via aerea il 26% e la posta il restante 10%.

Nella tabella di seguito sono riportati i dati in dettaglio:

ANNO	TOTALE TON.	di cui EXPORT	di cui IMPORT	TOTALE COLLI
2010	15.003	9.116	5.887	429.914
2009	13.629	7.639	5.990	424.860
Var %	10%	19%	-2%	1%

La politica commerciale si è concentrata sul consolidamento del portafoglio prodotti, sulla promozione delle attività e sulla focalizzazione degli elementi qualitativi che differenziano i servizi offerti. L'andamento economico 2010 in questo settore di attività è stato caratterizzato da

un incremento dei ricavi grazie alla crescita dei volumi; sul versante dei costi sono stati raggiunti efficienze sia sui costi esterni di gestione, sia sul costo del personale; quest'ultimo in particolare per l'effetto su un intero anno della riorganizzazione attuata nel 2009.

3.3 Aviazione generale

Nel 2010 i dati di traffico dell'Aviazione Generale sull'aeroporto di Bologna hanno registrato un aumento del 26,6% in termini di movimenti e del 2,7% in termini di tonnellaggio. La crescita dei movimenti è attribuibile prevalentemente all'attività svolta dalla scuola volo che ha iniziato ad operare alla fine del 2009; al netto di questo comparto, i movimenti dell'Aviazione Generale hanno subito una contrazione del 2,5% ed il tonnellaggio del 2,3% a significare le difficoltà che ancora investono questo settore del trasporto aereo.

Le principali attività sono state:

- gestione delle aree del terminal Aviazione Generale e gestione della movimentazione del piazzale n.4 dedicato interamente a questo settore. I costi sostenuti per la gestione delle aree comuni del Terminal sono stati remunerati attraverso l'applicazione della "terminal fee" correlata al tonnellaggio degli aeromobili;
- handling ai voli dell'Aviazione Generale, caratterizzato da una crescita progressiva della quota di traffico fino al raggiungi-

mento del 100% a novembre 2010;

- gestione dell'hangar dedicato con rimessaggio degli aeromobili e gestione dei locali situati nel retro dell'hangar.

I ricavi derivanti dalla prima attività sono leggermente calati a seguito della contrazione del rimessaggio giornaliero mentre i ricavi derivanti dalle sub-concessioni dei locali sono risultati in crescita;

- gestione dell'impianto fisso di distribuzione carburante Avio realizzato nel piazzale antistante il terminal e vendita del carburante. Tale attività è stata oggetto di una riorganizzazione nel maggio 2010 che ha consentito di ottenere un risparmio dei costi del personale ed un miglioramento del margine medio per litro del 22% sul 2009.

Nel complesso, il 2010 si è chiuso con una significativa riduzione delle perdite ed il conseguimento di un Margine Operativo Lordo per la prima volta positivo dall'avvio dell'attività operativa avvenuto nel 2008.

4. Analisi della situazione economica, finanziaria e patrimoniale del gruppo
4.1 Risultati economici

Nella tabella seguente si evidenziano i risultati economici consolidati dell'esercizio che chiude con un utile netto di gruppo di 4.461 migliaia di Euro evidenziando una crescita del 19% rispetto al 2009.

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	VAR. ASS.	VAR. %
Valore della produzione	88.992	80.379	8.613	11%
Costi della produzione	-80.927	-73.108	-7.819	-11%
Differenza valore-costi produzione	8.065	7.271	794	11%
Proventi ed oneri finanziari	-663	-935	272	29%
Rettifiche di valore attività finanziarie	-40	-4	-36	-900%
Proventi ed oneri straordinari	-137	-187	50	27%
Risultato prima delle imposte	7.224	6.146	1.078	18%
Imposte correnti	-2.911	-3.535	624	18%
Imposte differite	-7	827	834	101%
Tot. Imposte sul reddito d'esercizio	-2.918	-2.708	-210	-8%
Utile/Perdita d'esercizio	4.306	3.438	868	25%
Utile/perdita d'esercizio di terzi	155	313	-158	-50%
Utile/perdita d'esercizio di gruppo	4.461	3.751	710	19%

Si forniscono nel seguito i principali risultati economici e i margini consolidati dell'esercizio e di quello precedente e la relativa incidenza sul fatturato:

Conto economico consolidato riclassificato

	ESERCIZIO 2010	% SUL FATTURATO	ESERCIZIO 2009	% SUL FATTURATO	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	61.398	70%	53.823	68%	7.574	14%
Ricavi/non aeronautici/commerciali	24.857	28%	23.874	30%	983	4%
Altri ricavi e proventi	2.041	2%	1.806	2%	235	13%
Totale ricavi gestione caratteristica	88.296	100%	79.503	100%	8.792	11%
Consumi di materie	-2.832	-3%	-2.318	-3%	-514	-22%
Manutenzioni	-3.140	-4%	-2.811	-4%	-330	-12%
Servizi da terzi	-22.033	-25%	-17.141	-22%	-4.892	-29%
Utenze e simili	-3.196	-4%	-3.081	-4%	-115	-4%
Costi generali	-4.281	-5%	-4.211	-5%	-70	-2%
Canoni e affitti	-2.896	-3%	-2.642	-3%	-254	-10%
Costi esterni gestione	-38.378	-43%	-32.204	-41%	-6.174	-19%
VALORE AGGIUNTO	49.918	57%	47.300	59%	2.618	6%
Costo del lavoro	-31.125	-35%	-29.604	-37%	-1.521	-5%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	18.793	21%	17.696	22%	1.097	6%
Ammortamenti	-8.324	-9%	-7.508	-9%	-815	-11%
Accantonamenti operativi	-2.859	-3%	-2.480	-3%	-378	-15%
Totale costi di struttura	-11.182	-13%	-9.989	-13%	-1.194	-12%
RISULTATO OPERATIVO CARATT. (EBIT)	7.610	9%	7.707	10%	-97	-1%
Saldo gestione finanziaria	-898	-1%	-1.141	-1%	243	21%
Saldo gestione partecipate	130	0%	168	0%	-38	-23%
Saldo gestione straordinaria	381	0%	-584	-1%	965	165%
Saldo gestione fin-part.-straordinaria	-386	0%	-1.557	-2%	1.170	75%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	7.224	8%	6.150	8%	1.074	17%
Imposte sul reddito d'esercizio	-2.918	-3%	-2.708	-3%	-210	-8%
UTILE CONSOLIDATO	4.306	5%	3.442	4%	864	25%
<i>Perdita di competenza di terzi</i>	<i>155</i>	<i>0%</i>	<i>313</i>	<i>0%</i>	<i>-158</i>	<i>-51%</i>
UTILE CONSOLIDATO DEL GRUPPO	4.461	5%	3.755	5%	706	19%

Gli elementi caratterizzanti il 2010 sono stati la crescita del fatturato conseguita grazie all'aumento dei volumi di traffico ed, in parallelo, l'efficientamento nella gestione dei vari settori di attività. Nel dettaglio, i *ricavi della gestione caratteristica*, per 88.296 migliaia di Euro, sono aumentati del 11% nell'esercizio in esame grazie all'aumento di tutte le tipologie di ricavi.

La crescita maggiore è stata registrata dai *ricavi aeronautici* (+14%); l'aumento del traffico ha determinato una parallela crescita dei corrispettivi direttamente correlati: i diritti aeroportuali, il corrispettivo per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM) ed i servizi di handling sono, infatti, cresciuti del 15%.

La crescita dei *ricavi non aeronautici/commerciali* (4%) è stata determinata prevalentemente dal buon risultato delle subconcessioni commerciali (4%) e dei parcheggi (7%) mentre gli *altri ricavi e proventi* (13%) sono cresciuti principalmente per effetto dei maggiori proventi per servizi di de-icing (64%).

I *costi esterni di gestione*, pari a 38.378 migliaia di Euro, evidenziano un aumento del 19% dovuto, in larga misura ai maggiori costi per servizi da terzi (+29%) legati alla promozione e sviluppo del traffico aeroportuale in relazione al maggior traffico transitato oltre

che alla crescita delle spese del servizio di sgombero neve.

Per effetto della maggior crescita dei ricavi rispetto ai costi esterni di gestione, il *valore aggiunto* prodotto nell'esercizio si è attestato a 49.918 migliaia di Euro in crescita del 6% sul 2009.

Il *costo del lavoro* ha registrato un incremento del 5% per effetto di diversi fattori:

- aumento dell'organico medio di gruppo di 45 unità per far fronte ai picchi di attività ed, in generale, all'aumento dei volumi di traffico che ha comportato anche un maggior ricorso al lavoro straordinario;
- rinnovo del CCNL dei gestori aeroportuali nel gennaio 2010 e degli handler nel giugno 2010 con impatto economico decorrente rispettivamente da gennaio e giugno;
- normale dinamica salariale (scatti e passaggi di livello, incrementi di merito);
- maggior costo del servizio mensa anche per effetto dell'aggiornamento del contratto con il fornitore del servizio;
- aumento delle spese per la formazione e l'aggiornamento del personale.

Si evidenzia peraltro un significativo miglioramento della produt-

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

tività del lavoro, tenuto conto che a fronte di un incremento del costo del lavoro del 5% i ricavi consolidati sono aumentati del 11% ed il traffico passeggeri di oltre il 15%; conseguentemente, l'incidenza percentuale del costo del lavoro sul fatturato è passata dal 37% al 35%.

Per effetto di quanto sopra, il marginale operativo lordo si attesta a 18.793 migliaia di Euro in crescita del 6% sul 2009 e corrispondente al 21% del fatturato.

Anche i costi di struttura evidenziano un aumento (12%) attribuibile prevalentemente all'avanzamento del piano investimenti che ha determinato un aumento degli ammortamenti (11%) oltre alla crescita degli accantonamenti operativi (15%).

Di conseguenza, il risultato operativo caratteristico dell'esercizio presenta una lieve contrazione sul 2009 passando da 7.707 migliaia di Euro a 7.610 migliaia (-1%).

In netto miglioramento il saldo della gestione finanziaria, delle partecipazioni e straordinaria, con una perdita complessiva di 386 migliaia di Euro a fronte di oltre 1,5 milioni di Euro del 2009. In particolare il risultato della gestione finanziaria migliora da - 1.141

migliaia di Euro a -898 migliaia per il duplice effetto della riduzione dei tassi di interesse e dell'indebitamento medio. Sia per gli interessi passivi che attivi è stato preponderante l'effetto tasso rispetto all'effetto volume. In particolare il miglioramento del saldo negativo della gestione finanziaria è dovuto alla contrazione degli oneri finanziari per 506 migliaia di Euro e parallelamente alla diminuzione degli interessi attivi per 263 migliaia Euro.

Infine, in netto miglioramento il saldo della gestione straordinaria (da - 584 migliaia a +381 migliaia di Euro) per effetto delle minori perdite su crediti registrate nell'esercizio (-75%) e di minori oneri straordinari (-74%).

Il risultato prima delle imposte si attesta a 7.224 migliaia di Euro (+17% sul 2009) su cui gravano imposte correnti e differite per 2.918 migliaia di Euro, in crescita dell'8% sul 2009 anche se in diminuzione come incidenza sull'ante imposte (dal 44% al 40%).

Infine, il risultato di esercizio consolidato si attesta al valore finale di 4.306 migliaia di Euro evidenziando una crescita del 25% sul 2009; al netto della perdita spettante a terzi, il risultato di Gruppo ammonta a 4.461 migliaia di Euro (+19% sul 2009).

4.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario consolidato di cassa 2010 a confronto con l'esercizio precedente.

Rendiconto finanziario di cassa consolidato

	2010	2009
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio	4.461	3.755
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	8.324	7.508
+ Variazione TFR	-267	-217
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	-969	124
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	109	-42
Cash Flow Operativo Lordo	11.657	11.129
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	1.867	1.996
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	6.198	3.126
Cash Flow di Esercizio= Flusso monetario netto della gestione reddituale	19.722	16.251
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-14.054	-10.672
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-1.946	-73
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	-5.530	-16.467
Variazione Patrimonio Netto di Terzi	-155	656
Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento	-21.685	-26.556
Liquidità generata/Utilizzo liquidità=variazione finale di cassa	-1.963	-10.305
Disponibilità liquide inizio periodo	19.646	29.951
Variazione finale di cassa	-1.963	-10.305
Disponibilità liquide fine periodo	17.683	19.646

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 11.657 migliaia di Euro con un aumento di 528 migliaia sul 2009.

Le fonti prodotte dalla diminuzione dei crediti e delle altre attività a breve termine (1.867 migliaia di Euro) e dall'aumento dei debiti e delle passività a breve (6.198 migliaia di Euro) hanno determinato un cash flow di esercizio di 19.722 migliaia di Euro in crescita di 3.471 migliaia di Euro rispetto al 2009.

Quest'ultimo è stato utilizzato prevalentemente per:

- copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (14.054 migliaia di Euro);
- maggiori impieghi nell'ambito delle immobilizzazioni finanziarie tra cui, in prevalenza, investimenti finanziari a medio/lungo ter-

mine (1.061 migliaia di Euro);

- maggiori impieghi finanziari a breve della liquidità eccedente (236 migliaia di Euro) e restituzione delle rate di mutuo (5.294 migliaia di Euro). Relativamente a queste ultime ed, in particolare, al mutuo con il Monte dei Paschi di Siena si segnala la sospensione per un anno, dal 30 giugno 2010 al 30 giugno 2011, del piano di ammortamento relativo alla quota capitale in seguito all'accoglimento dell'istanza di adesione alla moratoria bancaria (Avviso Comune per la sospensione dei debiti delle piccole e medie imprese del 3 agosto 2009 tra Ministro dell'Economia e delle Finanze, Presidente ABI – Associazione Bancaria Italiana – e Associazioni dei rappresentanti delle Imprese).

4.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2010 a confronto con l'esercizio precedente.

Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi consolidate

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	VAR. ASS.	VAR. %
- Crediti verso clienti	16.193	16.781	-588	-4%
- Crediti verso partecipate	0	4	-4	-100%
- Crediti tributari e imposte anticipate	2.009	2.036	-28	-1%
- Altri crediti	4.037	5.309	-1.272	-24%
- Ratei e risconti attivi	271	345	-74	-22%
- Rimanenze di magazzino	708	610	98	16%
- Debiti verso fornitori	-17.754	-12.631	-5.123	41%
- Debiti verso partecipate	0	-56	56	100%
- Clienti c/anticipi	-108	-65	-43	-67%
- Debiti tributari	-969	-1.664	695	42%
- Altri debiti	-13.100	-11.322	-1.779	-16%
- Ratei e risconti passivi	-258	-254	-4	-2%
Capitale circolante netto	-8.970	-905	-8.065	892%
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	139.915	134.145	5.770	4%
- Immobilizzazioni finanziarie	7.177	6.148	1.029	17%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	1.824	1.029	795	77%
- Fondi rischi e oneri	-5.750	-6.702	952	14%
- TFR	-7.810	-8.077	267	3%
Immobilizzazioni strutturali nette	135.355	126.542	8.813	7%
Totale Impieghi	126.386	125.638	748	1%

FONTI	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	VAR. ASS.	VAR. %
- Debiti verso banche	48.656	53.949	-5.294	-10%
- Attività finanziarie liquide	-20.061	-19.833	-228	-1%
- Denaro e valori in cassa	-17.683	-19.646	1.963	10%
Posizione finanziaria netta	10.912	14.470	-3.558	-25%
-Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
-Riserve	36.198	32.447	3.751	12%
-Utile dell'esercizio	4.460	3.751	710	19%
Patrimonio Netto di terzi	815	970	-155	-16%
Patrimonio Netto	115.474	111.168	4.305	4%
Totale fonti	126.386	125.638	748	1%

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

Nel 2010 la contrazione degli impieghi di circolante per 8.970 migliaia di Euro è stata determinata da:

- contrazione dei crediti netti di 592 migliaia di Euro dovuta alla diminuzione dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali, pur in presenza di un aumento del fatturato ed alla definizione di alcuni atti transattivi con clienti a stralcio di crediti contestati sul fronte tariffario;
- incasso di crediti non commerciali legati alla rata finale del corrispettivo di vendita di una partecipazione avvenuta a fine 2008 e del finanziamento dello Stato per i lavori di ampliamento dell'aerostazione passeggeri (Convenzione n.4403/86 e successivi Atti Aggiuntivi).

L'aumento delle fonti di circolante è dovuto ai maggiori debiti:

- verso fornitori (5.123 migliaia di Euro) prevalentemente per lavori realizzati alla fine dell'esercizio e per servizi vari il cui debito di fornitura è scaduto oltre il 31 dicembre 2010;
- per l'addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri (409 migliaia di Euro) la cui crescita è legata all'aumento del traffico;
- per contributo al Fondo Servizio Antincendio (1.177 migliaia di Euro), disposto a carico del Gestore aeroportuale dalla Legge Finanziaria 2007, il cui pagamento è in attesa di chiarimenti da

parte delle competenti autorità a seguito delle modifiche sulla destinazione del fondo introdotte dalla L.2/2009 art.4, comma 3 bis come meglio illustrato nella Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

Le *immobilizzazioni strutturali nette* hanno comportato maggiori impieghi di liquidità per 8.813 migliaia di Euro dovuti prevalentemente alla crescita delle:

- immobilizzazioni materiali ed immateriali conseguenti all'avanzamento del piano investimenti (5.770 migliaia di Euro);
- immobilizzazioni finanziarie per maggiori impieghi finanziari a medio/lungo termine (1.061 migliaia di Euro).

La *posizione finanziaria netta* si è attestata a 10.912 migliaia di Euro e risulta migliorata di 3.558 migliaia di Euro per la riduzione del debito verso banche per effetto della restituzione delle rate di mutuo scadute nell'esercizio (5.294 migliaia di Euro) al netto di una contrazione delle disponibilità liquide e degli investimenti finanziari a breve di 1.735 migliaia di Euro.

Passando all'analisi patrimoniale si fornisce nella seguente tabella lo stato patrimoniale riclassificato secondo il criterio della liquidità decrescente a confronto con l'esercizio precedente.

Stato patrimoniale riclassificato in forma sintetica

ATTIVITÀ	ESERCIZIO 2010	%	ESERCIZIO 2009	%	VAR. ASS.	VAR. %
LIQUIDITÀ IMMEDIATE	17.683	8%	19.646	10%	-1.963	-10%
LIQUIDITÀ DIFFERITE	42.283	20%	43.838	21%	-1.555	-4%
DISPONIBILITÀ	997	0%	981	0%	16	2%
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	148.915	71%	141.422	69%	7.494	5%
TOTALE ATTIVITÀ	209.878	100%	205.887	100%	3.992	2%

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2010	%	ESERCIZIO 2009	%	VAR. ASS.	VAR. %
PASSIVITÀ CORRENTI	37.928	18%	31.585	15%	6.343	20%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	56.476	27%	63.134	31%	-6.658	-11%
PATRIMONIO NETTO	115.474	55%	111.168	54%	4.305	4%
TOTALE PASSIVITÀ	209.878	100%	205.887	100%	3.991	2%

Dall'analisi trova conferma la riduzione delle *attività correnti* tra liquidità immediate, differite e disponibilità di 3.502 migliaia di Euro, riduzione prevalentemente dovuta ai maggiori incassi di crediti sia commerciali che di altra natura. Nel complesso le attività correnti passano dal 31% al 28% delle attività complessive con parallelo incremento delle *attività immobilizzate* per effetto della crescita degli investimenti realizzati. In aumento le *passività correnti* (18%

del passivo totale contro 15% del 2009) per l'incremento, sopra descritto, dei debiti verso fornitori e di natura non commerciale ed, in parallelo, in diminuzione le *passività consolidate* (27% del passivo totale contro il 31% del 2009) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (42.916 migliaia di Euro contro 48.355 migliaia del 2009) e dei fondi rischi e oneri (5.750 migliaia contro 6.702 migliaia di Euro del 2009).

4.4 Investimenti

Il 2010 si contraddistingue come l'anno delle progettazioni e delle gare di appalto riguardanti gli investimenti principali della I° fase del Master Plan aeroportuale. I principali investimenti realizzati dal Gruppo sono dettagliati in Nota Integrativa (Immobilizzazioni immateriali e materiali) alla quale si rimanda per ogni approfondimento unitamente all'ulteriore commento esposto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio della capogruppo. Oltre a questi ultimi,

che rappresentano la maggior quota, i principali investimenti realizzati dal Gruppo nel settore dell'handling hanno riguardato l'acquisto di mezzi ed attrezzature operative per oltre 1,4 milioni di Euro. Nel complesso gli investimenti realizzati a livello consolidato nell'anno in esame, compresi i lavori su opere in corso di durata pluriennale al netto dei relativi decrementi, in confronto all'esercizio precedente, ammontano a:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VAR.
INVESTIMENTI	14.094	10.765	3.329

5. Il contenzioso

Il contenzioso in atto dall'esercizio 2007 derivante dalla vicenda legata all'appalto dei servizi alla Doro Group Cons. a r.l. non ha avuto impatti economici nell'esercizio 2010. Nei mesi di aprile e maggio si è perfezionata la conciliazione in parte in sede sindacale ed in parte in sede giudiziale con gli ex dipendenti Gesticoop (consorzata Doro Group) sulle cause in opposizione ai decreti ingiuntivi emessi nei confronti di Gesticoop stessa e, sulla base della invocata sussistenza di responsabilità solidale ex art. 29 D.Lgs.276/2003, anche di Sab oltre che di Marconi Handling Srl e dell'altro handler operante sullo scalo. Ferma restando la contestazione da parte delle tre società della fondatezza delle pretese avversarie, sono state versate ai lavoratori somme a titolo di transazione novativa e senza riconoscimento di debito alcuno. I lavoratori hanno rinunciato nell'ambito del verbale di accordo alle proprie pretese e ad ogni altra rivendicazione nei confronti della scrivente

e delle altre società coinvolte nella vicenda. A seguito della conciliazione e delle rinunce avversarie, inoltre, è stato disposto lo svincolo delle somme pignorate sui conti correnti delle società del Gruppo coinvolte nella vicenda. Come illustrato in Nota Integrativa le somme corrisposte hanno trovato copertura nel fondo rischi per contenziosi appositamente stanziato negli esercizi precedenti nel quale, al 31/12/2010, residuano le somme, stimate prudenzialmente a copertura delle rivendicazioni, stragiudiziali ad oggi, di Inps e Inail per il pagamento dei contributi omessi da Gesticoop. Per tutto quanto suesposto, alla data del presente bilancio, la società non ritiene che possano derivare da tale contenzioso oneri superiori ai fondi iscritti in bilancio.

Per un'analisi di dettaglio degli altri contenziosi in atto si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

6. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e, quindi, da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al presente documento.

Nel primo trimestre del 2011 si è completato l'iter finalizzato all'entrata in vigore del Contratto di Programma 2010-2013 ENAC-Sab. Il percorso si è concluso con la registrazione da parte della Corte dei Conti, la successiva pubblicazione del Decreto di approvazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'8 marzo ed, infine, con l'entrata in vigore il 28 marzo 2010 della nuova articolazione tariffaria dei servizi aeronautici.

Sul versante del traffico, sempre dal 28 marzo, si segnala il posizionamento della quarta macchina Ryanair e l'avvio della nuova frequenza giornaliera su Londra Gatwick operata da EasyJet. In chiave di ampliamento delle destinazioni servite e, soprattutto di collegamenti verso i principali hub europei, riveste molta importanza l'apertura del volo di linea Bologna-Atene con tre frequenze settimanali di Aegean Airlines, il maggior vettore ellenico. Infine, si segnala l'importante progetto "Fly and Cruise" avviato il 4 aprile 2011 e legato al turismo crocieristico che consiste nell'assicurare voli charter dalla Spagna (Madrid e Barcellona) in corrispondenza di crociere che, quindicinalmente, partono e arrivano dal porto di Ravenna, nel quale la società collegata RTP gestisce il Terminal Crociere.

Per quanto riguarda il settore handling passeggeri e rampa aeromobili, i primi mesi dell'anno in corso hanno visto l'avvio del progetto di internalizzazione del servizio di riconsegna bagagli,

precedentemente effettuato da un fornitore esterno: nel mese di febbraio 2011 sono stati assunti 31 operai provenienti dal suddetto fornitore. Questa importante tappa è un altro elemento chiave per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi resi grazie ad una gestione più accentrata e flessibile delle risorse.

L'andamento dei volumi di traffico sull'aeroporto di Bologna per il periodo 1 gennaio - 30 aprile 2011 rispetto allo stesso periodo del 2009 è stato molto positivo; passeggeri + 18,6%, movimenti + 6,5%, tonnellaggio +8,9%, merce +17,7% e posta -78,1%. La crescita è ancor più significativa se si considera la contrazione del 31,5% dei passeggeri charter per effetto delle vicende politiche dei Paesi del Nord Africa. La contrazione del dato relativo alla posta è dovuta prevalentemente alla sospensione dei collegamenti di un importante spedizioniere ripresi a inizio marzo 2011. Per approfondimenti sull'andamento del traffico dei primi mesi del 2010 si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

Complessivamente nel 2011 si prevede un ulteriore sviluppo del traffico, guidato dalla ripresa complessiva del settore e dal consolidamento della componente low-cost.

Sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, è in fase di avvio la fase realizzativa dell'importante progetto di riqualifica e rifunionalizzazione del Terminal, il cui completamento è previsto all'inizio del 2013. Infine, sul versante economico, si prevedono gli impatti positivi derivanti dal nuovo sistema tariffario definito nel Contratto di Programma.

7. Altre informazioni di cui all'art.40 Comma 2 del D.Lgs.127/1991

In merito all'informativa richiesta dall'art.40, comma 2, lett. a) del D.Lgs.127/91, si precisa che nel corso dell'esercizio non sono state svolte attività classificabili tra quelle di ricerca e sviluppo. Per quanto riguarda l'informativa di cui alla lett.d) si informa che né la società capogruppo né le controllate possiedono, o hanno acquistato o alienato nel corso dell'esercizio, azioni proprie o di società controllanti, anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Per quanto riguarda, infine, le ulteriori informazioni richieste dall'art.40 comma 2, del D.Lgs.127/1991, in particolare relativamente all'informativa sull'ambiente ed il personale e sugli obiettivi e le politiche di gestione del rischio si rimanda alle apposite sezioni

della Relazione sulla Gestione della Capogruppo. Rispetto alle politiche di gestione del rischio ed in aggiunta a quanto riportato in quest'ultimo documento si segnala che MH ha investito nel 2010 in alcuni titoli a media e lunga scadenza esposti a classe di rischio medio e basso; la società non risulta pertanto esposta a rischi finanziari.

Il Presidente

*del Consiglio di Amministrazione
(D.ssa Giuseppina Gualtieri)*

Bologna, 27 maggio 2011

21

21

RYANAIR
FR 431
PALERMO 16:10
Boarding
Next flight: AZ 1247 NAPOLI 17:50

PRIORITY **OTHER Q**

PRIORITY OTHER
RYANAIR

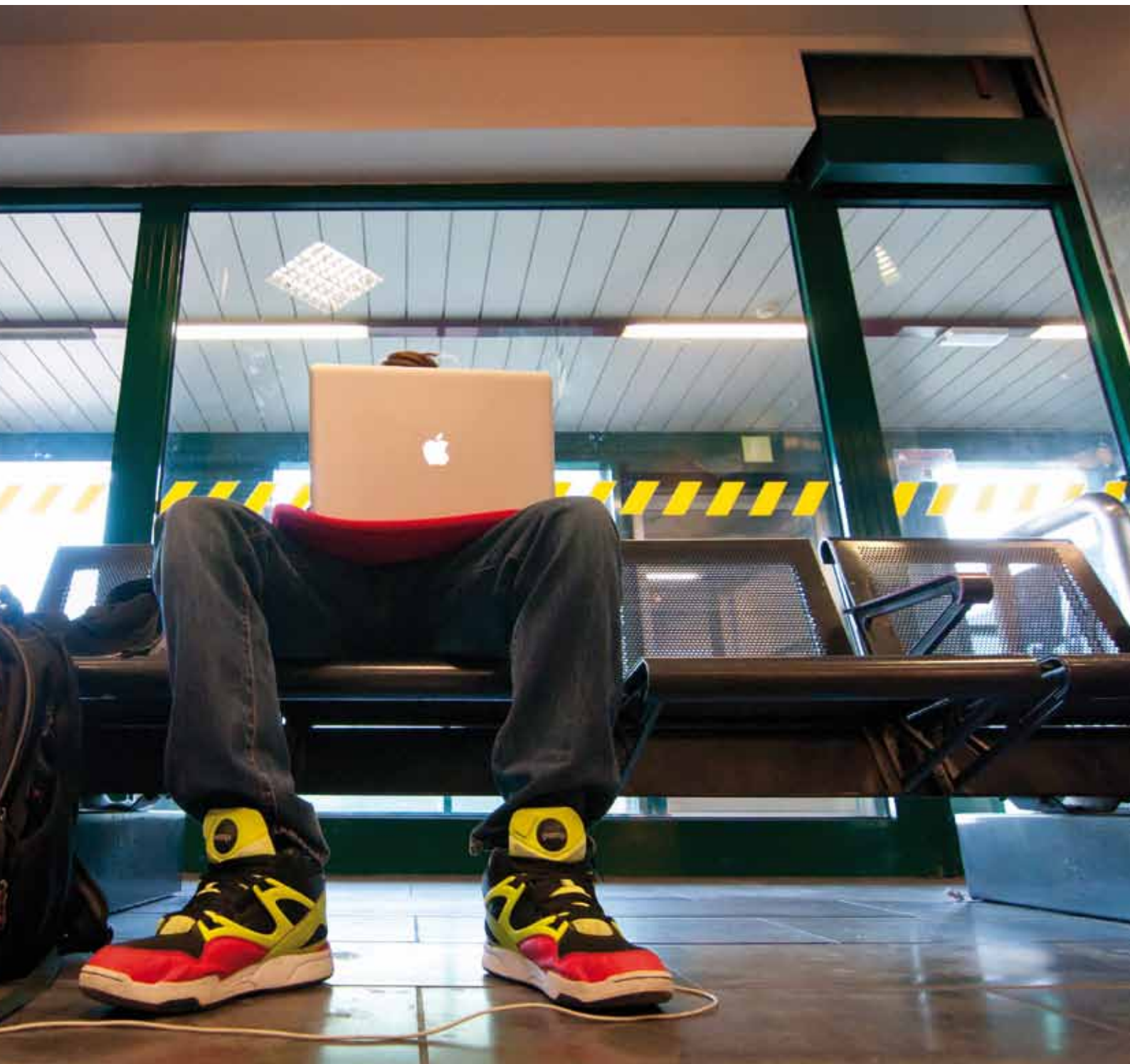
MAX 1



Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio Consolidato 2010





Stato Patrimoniale e Conto Economico

Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		100.000	-100.000	-100.000
B) Immobilizzazioni:				
<i>I) Immobilizzazioni immateriali:</i>				
1) Costi di impianto e di ampliamento	136.970	13.422	123.548	920
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto ind. e utilizz. opere dell'ingegno	1.072.381	1.670.096	-597.715	-36
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	172.425	211.978	-39.553	-19
7) Altre	828.058	853.470	-25.412	-3
Totale immobilizzazioni immateriali	2.209.834	2.748.966	-539.132	-20
<i>II) Immobilizzazioni materiali:</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.691.611	8.614.306	77.305	1
2) Impianti e macchinari	5.409.338	4.687.737	721.601	15
3) Attrezzature industriali e commerciali	560.428	739.125	-178.697	-24
4) Altri beni materiali	1.207.659	1.104.844	102.815	9
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	103.347.497	106.333.342	-2.985.845	-3
b) Impianti e macchinari	6.080.339	5.915.314	165.025	3
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali	177.085	214.653	-37.568	-18
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	12.230.757	3.786.692	8.444.065	223
Totale immobilizzazioni materiali	137.704.714	131.396.013	6.308.700	5
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate				
b) Imprese collegate	48.056	79.716	-31.660	-40
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	6.067.858	6.067.858		
2) Crediti				
a) Verso imprese controllate				
b) Verso imprese collegate				
c) Verso controllanti				
d) Verso altri				
1) Esigibile entro esercizio successivo	54.274		54.274	
2) Esigibile oltre esercizio successivo	1.119.851	105.418	1.014.433	962
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
Totale immobilizzazioni finanziarie	7.290.039	6.252.992	1.037.047	17
Totale Immobilizzazioni	147.204.587	140.397.971	6.806.615	5
C) Attivo circolante:				
<i>I) Rimanenze:</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	708.480	610.111	98.369	16
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
Totale rimanenze	708.480	610.111	98.369	16

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
II) Crediti:				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	16.193.367	16.781.265	-587.898	-4
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo		3.933	-3.933	-100
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
3) Verso imprese collegate				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
4) Verso controllanti				
4-bis) Crediti tributari				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.325.966	518.223	807.743	156
b) Esigibile oltre esercizio successivo	41.173	62.014	-20.841	-34
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	682.616	1.517.995	-835.379	-55
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.657.447	829.714	827.733	100
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	22.081.107	20.516.308	1.564.799	8
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
Totale crediti	41.981.676	40.229.452	1.752.224	4
III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)				
1) Partecipazioni in imprese controllate	16.965	25.500	-8.535	-33
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni				
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	2.000.000	4.500.000	-2.500.000	-56
Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)	2.016.965	4.525.500	-2.508.535	-55
IV) Disponibilità liquide				
1) Depositi bancari e postali	17.656.641	19.622.951	-1.966.310	-10
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	26.588	23.383	3.205	14
Totale disponibilità liquide	17.683.229	19.646.334	-1.963.105	-10
Totale Attivo circolante	62.390.350	65.011.397	-2.621.047	-4
D) Ratei e Risconti				
1) Ratei	137.784	143.518	-5.734	-4
2) Risconti	145.432	233.719	-88.287	-38
Totale Ratei e Risconti	283.216	377.237	-94.021	-25
TOTALE ATTIVITÀ	209.878.153	205.886.605	3.991.547	2

Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Patrimonio netto				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000		
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000		
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	3.745.367	3.522.733	222.634	6
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	17.075.135	12.845.084	4.230.051	33
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo	1.027.266	1.729.216	-701.950	-41
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio di gruppo	4.460.795	3.750.744	710.051	-19
Totale patrimonio netto di gruppo	114.658.563	110.197.777	4.460.786	4
Patrimonio netto di terzi	815.493	970.304	-154.811	-16
Totale Patrimonio Netto	115.474.056	111.168.081	4.305.975	4
B) Fondi per rischi ed oneri				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite				
3) Altri	5.750.207	6.702.410	-952.203	-14
Totale fondi per rischi ed oneri	5.750.207	6.702.410	-952.203	-14
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	7.809.720	8.076.642	-266.922	-3
D) Debiti				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	5.739.328	5.593.918	145.410	3
b) Esigibili oltre esercizio successivo	42.916.342	48.355.364	-5.439.022	-11
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	107.544	64.558	42.986	67
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	17.753.573	12.630.590	5.122.983	41
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	306	2.050	-1.744	-85
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo		54.000	-54.000	-100
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	968.858	1.663.625	-694.767	-42
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	1.841.764	1.592.312	249.452	16
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	11.258.399	9.729.325	1.529.074	16
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
Totale debiti	80.586.114	79.685.742	900.371	1
E) Ratei e Risconti				
1) Ratei	221.791	237.956	-16.165	-7
2) Risconti	36.265	15.774	20.491	130
Totale Ratei e Risconti	258.056	253.730	4.326	2
TOTALE PASSIVITÀ	209.878.153	205.886.605	3.991.547	2

Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
I) Garanzie prestate	12.416.827	12.442.622	-25.795	
II) Impegni: beni in concessione	57.412.235	57.412.235		
III) Garanzie ricevute	10.374.502	10.893.717	-519.215	-5
TOTALE CONTI D'ORDINE	80.203.564	80.748.574	-545.010	-1

Conto Economico

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Valore della produzione				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	87.507.840	78.779.250	8.728.590	11
2) Variaz. riman. prodotti in lavoraz., semilav. e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	54.381		54.381	-100
5) Altri ricavi e proventi	1.429.895	1.600.188	-170.293	-11
- di cui contributi c/esercizio	3.400		3.400	100
Totale valore della produzione	88.992.116	80.379.438	8.612.678	11
B) Costi della produzione				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	3.058.114	2.227.698	830.416	37
7) Per servizi	31.130.411	25.862.350	5.268.061	20
8) Per godimento di beni di terzi	2.896.369	2.642.431	253.938	10
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	21.810.574	20.814.791	995.783	5
b) Oneri sociali	6.339.954	5.808.728	531.226	9
c) Trattamento di fine rapporto	1.570.354	1.622.475	-52.121	-3
d) Trattamento di quiescenza e simili	377.897	224.341	153.556	68
e) Altri costi	12.252	44.864	-32.612	-73
<i>Totale costo del personale</i>	<i>30.111.031</i>	<i>28.515.199</i>	<i>1.595.832</i>	<i>6</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	1.208.174	1.030.199	177.975	17
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	7.115.924	6.478.108	637.816	10
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	1.430.074	910.264	519.810	57
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>9.754.172</i>	<i>8.418.571</i>	<i>1.335.601</i>	<i>16</i>
11) Variaz. riman. mat. prime, sussid., cons. e merci	-98.369	211.356	-309.725	-147
12) Accantonamenti per rischi	123.610	714.462	-590.852	-83
13) Altri accantonamenti	1.304.975	1.026.052	278.923	27
14) Oneri diversi di gestione	2.646.449	3.489.896	-843.447	-24
Totale costi della produzione	80.926.762	73.108.015	7.818.747	11
Differenza tra valore e costi della produzione	8.065.354	7.271.423	793.931	11

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2009	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
C) Proventi ed oneri finanziari				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	170.522	172.010	-1.488	-1
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	409.182	450.053	-40.871	-9
d) Proventi finanziari diversi	73.176	252.966	-179.790	-71
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>482.358</i>	<i>703.019</i>	<i>-220.661</i>	<i>-31</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-1.314.672	-1.811.054	496.382	-27
17-bis) Utili e perdite su cambi	-1.614	951	-2.565	-270
Totale proventi ed oneri finanziari	-663.406	-935.074	271.668	-29
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni				
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-40.195	-3.516	-36.679	1.043
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
Totale delle rettifiche	-40.195	-3.516	-36.679	1.043
E) Proventi ed oneri straordinari				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				-100
c) Sopravvenienze attive	5.544	20.788	-15.244	-73
d) Proventi straordinari diversi	64.712	5	64.707	1.294.140
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>70.256</i>	<i>20.793</i>	<i>49.463</i>	<i>238</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni				-100
c) Sopravvenienze passive	-111.260	-142.511	31.251	-22
d) Oneri straordinari diversi	-31.145	-64.978	33.833	-52
e) Imposte di esercizi precedenti	-65.253	0	-65.253	-100
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-207.658</i>	<i>-207.489</i>	<i>-169</i>	<i>0</i>
Totale delle partite straordinarie	-137.402	-186.696	49.294	-26
Risultato prima delle Imposte	7.224.351	6.146.137	1.078.214	18
a) imposte correnti	2.910.718	3.535.123	-624.405	-18
b) imposte differite/anticipate	7.647	-826.954	834.601	-101
22) Imposte sul reddito d'esercizio	2.918.365	2.708.169	210.196	8
26) Utile (perdita) d'esercizio	4.305.986	3.437.968	868.018	25
Utile (perdita) d'esercizio di gruppo	4.460.795	3.750.744	710.051	19
Utile (perdita) d'esercizio di terzi	-154.809	-312.776	157.967	-51



Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2010





I. Premessa – Principi generali

Il Bilancio Consolidato della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (di seguito anche Sab) è stato predisposto nel rispetto delle disposizioni previste dal D. Lgs.127/91 in tema di bilancio consolidato, di cui agli artt.25 e seguenti, e dei principi contabili italiani statuiti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri (in appresso, per brevità, CNDC), così come revisionati dall'Organismo Italiano di Contabilità, per aggiornarli alle disposizioni legislative conseguenti il D.Lgs n. 6 del 17 gennaio 2003.

È costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla presente Nota Integrativa che costituisce parte integrante del bilancio consolidato ed è stata redatta ai sensi dell'art.38 del D.Lgs. 127/91: è, inoltre, corredato dalla Relazione sulla Gestione.

I criteri usati nella valutazione delle varie categorie di beni e nelle rettifiche di valore sono quelli dettati dalla normativa suddetta e non si discostano dai medesimi utilizzati per la formulazione del bilancio del precedente esercizio.

Lo schema di stato patrimoniale previsto dall'art. 2424 del Codice Civile è stato integrato per le immobilizzazioni, costituendo deroga ai sensi dell'art. 2423 ter, 3° comma del C.C., per meglio rappresentare la situazione patrimoniale in relazione alla tipicità dell'oggetto sociale. Non si sono verificati "casi eccezionali" che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe ex art.2423, comma 4 del Codice Civile. Non è stato effettuato alcun raggruppamento o alcuna

omissione nelle voci previste dagli schemi obbligatori previsti dagli art.2424 e 2425 del Codice Civile. Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello schema di Stato Patrimoniale.

I valori di bilancio sono espressi in unità di Euro. Ai sensi dell'art.2423, comma 5 del Codice Civile, il passaggio dai saldi dei conti, espressi in centesimi di Euro, ai saldi bilancio, espressi in unità di Euro, è avvenuto mediante arrotondamento.

La quadratura dei prospetti di bilancio è stata fatta mediante inserimento degli arrotondamenti dello Stato Patrimoniale nella Riserva da Arrotondamento Euro, iscritta nella voce A.VII Altre Riserve e quelli del Conto Economico, alternativamente in E.20) Proventi Straordinari o in E.21) Oneri straordinari. Nella presente Nota Integrativa le cifre sono riportate in migliaia di Euro ai sensi dell'art.2423, comma 5 del Codice Civile.

I fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio sono ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione.

Il Bilancio Consolidato è sottoposto a revisione legale dei conti ai sensi di quanto previsto all'art. 2409 bis del codice civile e all'art.41 del D.Lgs.127/91 da parte della Società Reconta Ernst & Young Spa cui, in data 25 giugno 2010, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2010-2012: lo stesso soggetto incaricato della revisione legale dei conti rilascerà apposita relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010.

II. Criteri e principi di consolidamento

Area di consolidamento

Sono oggetto del processo di consolidamento integrale ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 127/91 il bilancio della controllante e delle seguenti società controllate, invariate rispetto all'esercizio precedente:

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Marconi Handling Srl	Bologna	Servizi di handling passeggeri e rampa	4.200 i.v.	84,62%
Fast Freight Marconi SpA Società Unipersonale	Bologna	Servizi di handling merce e posta	520 i.v.	100,00%
Tag Bologna Srl	Bologna	Gestione terminal e servizi handling Aviazione Generale	1.000 i.v.	51,00%

Come nell'esercizio precedente, la partecipazione di collegamento nella società Ravenna Terminal Passeggeri Srl (nel seguito anche RTP) è stata inclusa nel consolidato con il metodo del patrimonio netto:

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	Ravenna	Gestione Servizio di Stazione Marittima e accoglienza passeggeri Porto Corsini di Ravenna	300	24,00%

Altre partecipazioni di controllo non incluse nell'area di consolidamento

La partecipazione di controllo nella società Airports & Travel Srl, in liquidazione volontaria come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 29 gennaio 2010, è stata esclusa dal consolidamento ai sensi dell'art.28, comma 2 del D.Lgs.127/91.

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Airport & Travel Srl in liquidazione	Bologna	Servizi per settore turismo, sport e spettacolo	50 i.v.	51,00%

Bilanci da consolidare

Per il consolidamento sono stati utilizzati i bilanci civilistici al 31/12/2010 della capogruppo e delle società rientranti nell'area di consolidamento predisposti dai competenti organi aziendali ed approvati dalle rispettive Assemblee dei Soci.

Operazioni e metodologie di consolidamento

Il metodo per il consolidamento delle partecipazioni di controllo è quello dell'integrazione globale, che consiste nel recepire tutte le attività, passività, costi e ricavi indipendentemente dalla quota di partecipazione.

I criteri adottati per l'applicazione di tale metodo sono i seguenti:

- il valore contabile delle partecipazioni in imprese incluse nell'area di consolidamento è eliminato in contropartita alle corrispondenti frazioni del patrimonio netto alla data del primo consolidamento, a fronte dell'assunzione delle attività e passività della società partecipata: l'eventuale differenza originatasi è imputata in base a quanto previsto dall'art. 33 del Decreto Legislativo n. 127/91;
- le operazioni significative avvenute tra società consolidate, così come le partite di credito e di debito, e di costi e ricavi, sono eliminate;
- le svalutazioni delle partecipazioni effettuate dalla capogruppo per rettificare il valore di carico delle partecipazioni in proporzione alle perdite contabilizzate, sono eliminate in sede di consolidamento;
- la quota del patrimonio netto di competenza di soci di minoranza è evidenziata nell'apposita voce del patrimonio netto consolidato, mentre l'eventuale quota di pertinenza dei terzi del risultato dell'esercizio è evidenziata separatamente nel conto economico consolidato.

Si ricorda che nell'esercizio 2003 la scrivente società ha conferito il ramo di azienda concernente i servizi di assistenza a terra dell'aeroporto G. Marconi di Bologna alla società controllata Marconi Handling (nel seguito anche MH) con effetto dal 01/07/2003, originando una plusvalenza derivante dalla differenza tra il valore contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali conferite e il valore di iscrizione delle stesse immobilizzazioni nella contabilità della conferitaria.

In sede di consolidamento 2003 sono stati eliminati gli effetti dell'operazione di conferimento, ovvero sono stati ripristinati i valori storici delle immobilizzazioni conferite così come iscritti originariamente nel bilancio della conferente e le quote di ammortamento

I bilanci sono stati opportunamente riclassificati ed adeguati per tenere conto delle esigenze di consolidamento e, ove necessario, modificati per uniformarli ai principi contabili della capogruppo.

sono state conseguentemente rettificare in misura corrispondente. Analoga rettifica è stata operata nel consolidamento dei dati di bilancio successivi, compreso quello in esame.

Sempre relativamente alle operazioni straordinarie si ricorda che la controllata MH ha conferito, con efficacia giuridica dal 31 dicembre 2008, il ramo d'azienda handling merce e posta nella società unipersonale Fast Freight Marconi (nel seguito FFM), costituita in data 19 novembre 2008 con un capitale sociale di 10 migliaia di Euro poi aumentato a 520 migliaia di Euro per effetto del conferimento in natura. Quest'ultimo ha generato, in capo alla conferente MH, una minusvalenza dell'importo di 2.015 migliaia di Euro a seguito della valutazione peritale del ramo, in ossequio al dettato dell'art.2465 del Codice Civile, che ha evidenziato un "badwill" pari al "minor valore" complessivamente attribuito al ramo rispetto al valore netto contabile degli elementi attivi e passivi conferiti basato sulle fondate previsioni di perdite future che FFM dovrà sopportare negli esercizi immediatamente successivi l'operazione prima di riuscire a riportare l'azienda in utile. Già dall'esercizio 2008, in sede di consolidamento di MH sono stati eliminati gli effetti dell'operazione di conferimento, ovvero si è proceduto ad eliminare la minusvalenza da conferimento e sono stati ripristinati i valori storici delle poste attive e passive afferenti il ramo d'azienda oggetto di conferimento così come iscritti originariamente nel bilancio della conferente; le quote di ammortamento sono state conseguentemente rettificare in misura corrispondente.

Analoghe rettifiche sono state operate nel consolidamento del bilancio in esame nel quale, di conseguenza, la perdita dell'esercizio del ramo handling merci e posta non ha trovato copertura nel fondo da conferimento di FFM eliminato in sede di consolidamento, con conseguente riduzione del risultato netto del Gruppo.

Si ricorda, infine, che la scrivente e le società controllate FFM e TAG Bologna (nel seguito anche TAG) hanno aderito dall'esercizio 2009 allo strumento di tassazione dei gruppi d'impresa cosiddetto "consolidato fiscale nazionale" ai fini delle imposte sul reddito (IRES) per il triennio 2009-2011 mentre l'accordo con MH, scaduto nel 2009, non è stato rinnovato.

III. Criteri di valutazione

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività nonché tenendo conto della funzione economica degli elementi dell'attivo e del passivo, in conformità ai criteri di valutazione ed ai principi di redazione disposti dagli artt.2423 e seguenti del Codice Civile.

Ai fini delle poste contabili è stata data prevalenza alla sostanza economica delle operazioni piuttosto che alla loro forma giuridica. L'applicazione del principio di prudenza ha comportato l'inclusione degli utili solo se realizzati entro la chiusura dell'esercizio mentre si

è tenuto conto delle perdite e dei rischi anche se conosciuti successivamente. In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti numerari (incassi e pagamenti).

I principi e i criteri di valutazione rispecchiano quelli utilizzati dalla capogruppo per la redazione del bilancio civilistico e sono i seguenti. Le **immobilizzazioni immateriali** sono valutate sulla base dei costi effettivamente sostenuti e sono iscritte all'attivo dello stato

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

patrimoniale, al netto degli ammortamenti calcolati secondo la residua possibilità di utilizzazione, in quanto ritenute produttive d'utilità economica su un arco di più esercizi.

Le immobilizzazioni immateriali non sono mai state oggetto di rivalutazione o svalutazione.

Le **immobilizzazioni materiali** sono valutate al costo di acquisto comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione ed al netto di eventuali contributi in conto impianti, nonché al valore di apporto per quelle ricevute inizialmente a seguito del conferimento dell'azienda ASAER.

Nei primi mesi del 2011 è stato avviato il contraddittorio con Enac, previsto dall'art.9 della concessione di gestione totale volto all'individuazione ed al trasferimento in uso alla concessionaria dei beni gratuitamente devolvibili, più segnatamente le aree, gli immobili e gli impianti fissi facenti parte del sedime aeroportuale che, al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente. Al termine del procedimento formale di consegna in uso dei beni gratuitamente devolvibili, previsto entro il prossimo mese di giugno, come già segnalato nei precedenti bilanci, potranno essere operate alcune riclassifiche dei cespiti attualmente presenti nell'attivo patrimoniale tra beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili. Tali spostamenti di categoria non comporteranno alcuna variazione del piano di ammortamento in quanto trattasi di cespiti ammortizzati sulla base delle aliquote tecnico-economiche considerate rappresentative della residua possibilità di utilizzazione dei beni eccezion fatta per i terreni in proprietà sui quali sono state realizzate opere demaniali la cui riclassificazione tra i beni gratuitamente devolvibili, comporterà un ammontare di maggiori ammortamenti per il periodo residuo della concessione, al netto dell'effetto fiscale, pari a 75 migliaia di Euro con analogo effetto sul risultato economico ed anche sull'entità del patrimonio netto.

Nel corso del 2010, si è provveduto a ridefinire il piano di ammortamento di alcuni beni la cui dismissione è stata programmata per gli anni 2012 e 2013, a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal Aerostazione Passeggeri e alla realizzazione di un nuovo edificio de icing. Per tali beni si è rimodulato il piano di ammortamento tenuto conto della minore vita utile rispetto al piano di ammortamento

iniziale: l'effetto sul risultato economico e sul patrimonio netto d'esercizio risulta essere pari a 115 migliaia di Euro.

Non sono mai state effettuate rivalutazioni dei cespiti patrimoniali né di natura economica, né di natura monetaria.

Si precisa altresì che non sono state operate svalutazioni delle immobilizzazioni materiali, né sono stati imputati oneri finanziari ad alcuna voce delle stesse, eccetto:

- la definizione del corrispettivo dovuto nel 1997 per il completamento del 1° lotto dell'aerostazione passeggeri;
- gli interessi passivi sostenuti nei precedenti esercizi e relativi al finanziamento in essere con il Monte dei Paschi di Siena per la realizzazione del terminal dedicato all'Aviazione Generale.

Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, viene sistematicamente ammortizzato in ragione della residua possibilità di utilizzazione.

Per i beni gratuitamente devolvibili il principio cardine del processo di ammortamento seguito è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione di Gestione Totale (40 anni a decorrere dal 28 dicembre 2004 per la capogruppo e 20 anni a decorrere dal 21 aprile 2008 per TAG) e la residua possibilità di utilizzazione del cespite, commisurata in base alle vigenti aliquote tecniche così come fissate dal D.M. 31 dicembre 1988.

In base a questo criterio per le piste, i piazzali aeromobili, le vie di rullaggio e le opere accessorie compresi i lavori di interrimento della ferrovia propedeutici al prolungamento della pista di volo, si è provveduto a effettuare l'ammortamento finanziario in base alla durata residua della concessione mentre per tutte le altre categorie di beni gli ammortamenti sono calcolati applicando le aliquote economico-tecniche del D.M. 31 dicembre 1988 sul valore complessivo delle immobilizzazioni al fine di esporre la residua effettiva possibilità di utilizzo.

Per il Terminal e l'Hangar dedicati all'Aviazione Generale, il criterio di ammortamento si è basato su uno specifico piano di ammortamento sistematico, esplicitamente approvato dal Consiglio di Amministrazione TAG, per rappresentare la minore utilità ritraibile nei primi anni di vita di tali cespiti. Pertanto, l'ammortamento è a quote crescenti nei primi cinque anni di vita utile di tali beni e per un periodo pari alla durata della subconcessione.

BENI MATERIALI IN PROPRIETÀ (*)	ALIQUOTE DI AMMORTAMENTO
Terreni	0%
Fabbricati	4%
Costruzioni leggere	10%
Mezzi carico, scarico, sollevamento e trasporto	10%
Apparecchi di segnalazione – Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia officina	10%
Attrezzature varie aerostazione	20%
Autovetture	25%
Autoveicoli da trasporto	20%
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Macchine ufficio elettroniche ed elettromeccaniche	20%

BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI (*)	ALIQUOTE DI AMMORTAMENTO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	finanziario (**)
Parcheggi e viabilità	4%
Fabbricati (aerostazione passeggeri, merci, ecc.)	4%
Fabbricati (terminal e hangar Aviazione Generale)	finanziario (***)
Impianti di carico, scarico e sollevamento	10%
Impianti di comunicazione/segnalazione	25%
Altri impianti	10%
Apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista	31,5%
Mobili e arredi fissi	12%

(*) La suddivisione delle immobilizzazioni materiali in beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili è soggetta all'esito dell'inventario ed al trasferimento in uso alla Società, in contraddittorio con Enac, dei beni insistenti sul sedime aeroportuale (art.9 Concessione di Gestione Totale).

(**) In funzione della residua durata della Concessione quarantennale di Gestione Totale con decorrenza 28/12/2004.

(***) Ammortamento a quote crescenti nei primi cinque anni di vita utile di tali beni e periodo di ammortamento pari alla durata della sub concessione.

Per i cespiti acquistati ed inseriti nel processo produttivo nel corso dell'esercizio, le aliquote economico-tecniche di ammortamento sono state ridotte al cinquanta per cento al fine di tener conto del loro minor utilizzo, come consentito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Ragionieri e dei Dottori Commercialisti. I costi sostenuti per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni aventi natura incrementativa delle attività materiali sono imputati all'attivo patrimoniale. Le spese di manutenzione ordinaria e riparazione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio di sostenimento eccezion fatta per gli oneri di manutenzione ordinaria e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, per quanto alla categoria "piste, piazzali, parcheggi aeromobili e vie di rullaggio", per i quali viene utilizzato apposito fondo di ripristino iscritto nel passivo patrimoniale.

In caso di perdita durevole di valore, le immobilizzazioni materiali sono svalutate in maniera corrispondente; nel caso in cui vengano meno i motivi di tali rettifiche, viene ripristinato il valore originario.

Per quanto riguarda i criteri di valutazione seguiti, si segnala altresì che, come già riportato nei bilanci degli ultimi esercizi, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI – Coopcostruttori – CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in 23.234 migliaia di Euro, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Società, con atto di comparso del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per 23.813 migliaia di Euro a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per 34.457 migliaia di Euro non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna. Per approfondimenti si rimanda al capitolo "Contenziosi" della Relazione sulla Gestione.

I **contributi conto impianti** ricevuti a fronte della realizzazione di alcune infrastrutture aeroportuali sono stati contabilizzati fino al 31 dicembre 2005 con il metodo dei risconti anche in ossequio al Principio Contabile n.16 dettato dall'OIC – Organismo Italiano di Contabilità, eccezion fatta per i contributi relativi all'interramento della ferrovia ed al prolungamento della pista di volo, portati a diretto deconto del valore dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione

(2004). Dall'esercizio 2006, per omogeneità di trattamento, si è utilizzato quest'ultimo metodo per tutti i contributi in conto impianti ricevuti dalla Capogruppo.

Le **immobilizzazioni finanziarie**, in particolare le partecipazioni in imprese collegate, sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto e cioè per un importo pari alla corrispondente frazione del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio disponibile delle imprese medesime, rettificato per tener conto della differenza tra il prezzo pagato per l'acquisto e il patrimonio alla data stessa dell'acquisto e dopo aver operato le rettifiche richieste dai principi di redazione del bilancio consolidato, quale l'ammortamento dell'eventuale maggior valore pagato all'atto dell'acquisto. Le partecipazioni in altre imprese sono valutate sulla base del valore di costo ivi compresi gli oneri accessori di diretta imputazione.

Questo valore è stato rettificato, ove necessario, per effetto delle svalutazioni eseguite al fine di tener conto delle perdite durevoli contabilizzate in capo alle società partecipate.

Le **rimanenze di beni di consumo** sono valutate al costo medio ponderato inteso come prezzo medio d'acquisto del periodo aumentato dei relativi oneri accessori direttamente imputabili.

I **crediti** sono iscritti al valore nominale ed adeguati al presunto valore di realizzazione mediante l'iscrizione di un fondo rischi su crediti costituito per la copertura di specifiche posizioni dubbie oltre ad una quota forfettaria la cui misura è ritenuta congrua al fine di tenere conto del rischio di inesigibilità sull'ammontare complessivo dei crediti. Non risultano crediti di durata superiore ai cinque anni, né crediti in valuta.

Le **attività finanziarie (non immobilizzazioni)** sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori e il valore di presumibile realizzo in base all'andamento del mercato.

Le **disponibilità liquide** sono iscritte secondo il loro valore nominale.

I **ratei e risconti** sono valutati nel rispetto del principio della competenza temporale. I ratei attivi e passivi accolgono, rispettivamente, i proventi e i costi di competenza dell'esercizio in chiusura ma esigibili nell'esercizio successivo. I risconti attivi e passivi accolgono costi sostenuti e proventi percepiti entro l'esercizio ma di competenza degli esercizi successivi.

I **fondi rischi e oneri** accolgono esclusivamente accantonamenti destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali alla data di chiusura dell'esercizio sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. Nella valutazione dei rischi ed oneri il cui effettivo concretizzarsi è

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

subordinato al verificarsi di eventi futuri, si sono tenute in considerazione anche le informazioni divenute disponibili dopo la chiusura dell'esercizio e fino alla data di redazione dei rispettivi bilanci.

Il **trattamento di fine rapporto** rappresenta il debito nei confronti del personale dipendente maturato alla data di chiusura dell'esercizio relativo al TFR rimasto in azienda ai sensi della Legge 296/2006 e secondo quanto previsto dall'art. 2120 del Codice Civile.

I **debiti** sono esposti sulla base del loro valore nominale che corrisponde alla effettiva obbligazione delle società. Si precisa che non esistono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali mentre esistono debiti verso banche di durata superiore ai cinque esercizi di cui si darà specifica evidenza nel prosieguo. I valori non espressi in Euro contabilizzati nell'esercizio sono convertiti al cambio della data di effettuazione dell'operazione.

I **ricavi**, i **costi** e gli **altri proventi ed oneri** sono imputati al bilancio nel rispetto del principio della prudenza e della competenza economica, al netto di sconti, abbuoni e incentivi.

Le **imposte sul reddito** Ires e Irap sono stimate sulla base delle disposizioni fiscali in materia e rappresentano la quantificazione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione di queste ultime. Il costo a carico dell'esercizio è iscritto alla voce E.22 del Conto Economico.

Come sopra descritto, dall'esercizio 2009 aderiscono all'accordo di consolidato fiscale con la scrivente le società controllate TAG e FFM mentre il contratto con MH, scaduto nell'esercizio 2009, non è stato rinnovato.

A seguito dell'opzione, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa determina l'Ires di Gruppo secondo quanto stabilito dalle predette norme, consolidando il proprio risultato con gli imponibili positivi e negativi delle società interessate.

I rapporti economici, le responsabilità e gli obblighi reciproci tra le predette società sono definiti negli Accordi inerenti il consolidato fiscale siglati tra le varie società del Gruppo secondo i quali:

- le società controllate con imponibile positivo trasferiscono alla controllante le risorse finanziarie corrispondenti alla maggiore imposta da questa dovuta sul reddito trasferito; in tal caso, viene rilevato il credito verso le controllate e il corrispondente debito verso l'Erario;
- le società controllate con imponibile negativo trasferiscono la perdita fiscale direttamente utilizzabile nella determinazione del reddito di Gruppo; in tale ipotesi viene iscritto un debito verso le controllate pari al beneficio fiscale fruibile da queste ultime ed il corrispondente onere da consolidamento alla voce E.22 del Conto Economico;
- le società controllate che apportano eccedenze di interessi passivi sono remunerate nella misura in cui trovano compensazione nelle eccedenze di ROL apportate al Gruppo da tutte le società consolidate.

L'Ires differita e anticipata è calcolata con esclusivo riferimento alla società così come l'Irap corrente, differita ed anticipata.

La fiscalità differita è determinata sulla base delle differenze temporanee esistenti tra reddito civilistico e reddito imponibile fiscale; secondo quanto statuito dal Principio Contabile n. 25 del CNDC, revisionato ed integrato dal documento dell'OIC n. 1.

L'iscrizione delle imposte anticipate, conseguenti a componenti negativi di reddito la cui deducibilità fiscale è parzialmente o totalmente rinviata in esercizi successivi, scaturisce dalla ragionevole certezza del loro futuro recupero in un arco temporale definito.

Le imposte sono state determinate sulla base delle aliquote Ires e Irap ritenute applicabili nei prossimi esercizi, rispettivamente 27,5% e 3,9%.

IV - Esame delle principali voci di bilancio

Attivo Patrimoniale

A. Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Crediti vs. Soci per vers. ancora dovuti	0	100	-100

L'importo iscritto al 31/12/2009 corrispondeva al credito verso il socio GH Napoli Spa per la quota parte di conferimento in natura con apporto di servizi, così come deliberato dall'Assemblea dei Soci

di MH del 2 marzo 2009; il credito si è azzerato in corrispondenza all'erogazione effettiva dei servizi nel 1° trimestre 2010.

B. Immobilizzazioni

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Immobilizzazioni	147.205	140.398	6.807

Nelle tabelle seguenti si riportano le movimentazioni delle immobilizzazioni nell'esercizio con evidenza dei dati relativi al costo storico, al fondo e al valore residuo da ammortizzare per singole categorie

oltre al commento ai principali investimenti realizzati ed in corso di realizzazione.

B. I. Immobilizzazioni immateriali

Nel prospetto seguente si riportano le movimentazioni delle poste nel corso dell'esercizio.

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREM.TO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	AMM.TO	SALDO 31/12/2010
Costi di impianto ed ampliamento	13	159	0	-35	137
Diritti brevetto ind.le opere ingegno	1.670	540	0	-1.138	1.072
Immob. in corso e acconti	212	248	-288		172
Altre	854	10	0	-35	829
Totale	2.749	957	-288	-1.208	2.210

I "costi di impianto e ampliamento" accolgono costi per modifiche statutarie oltre ad altri costi sostenuti per l'implementazione della nuova attività di "Handling Doganale": tali costi sono iscritti nell'attivo patrimoniale, con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in cinque esercizi.

La voce "diritto di brevetto ind.le e opere dell'ingegno" è costituita da software utilizzato per la gestione dei servizi, soggetto all'aliquota d'ammortamento del 33,33% ad eccezione del sistema informativo aziendale denominato Baisys la cui prima fase si è conclusa nel 2007 e per il quale, considerata la complessità del progetto, la presenza di rilevanti oneri di start up e di analisi e progettazione dei modelli gestionali, è stato redatto un piano di ammortamento sulla base della residua possibilità di utilizzazione stimata in cinque esercizi (aliquota del 20%). L'incremento dell'esercizio è dovuto all'acquisto di licenze e software gestionali specifici dell'area operativa tra cui:

- software per la gestione del processo PRM – Passeggeri a Ridotta Mobilità (23 migliaia di Euro);

- sviluppo della reportistica operativa (19 migliaia di Euro);
- monitoraggio dell'occupazione dei nastri e dei tempi di attesa dei bagagli (27 migliaia di Euro);
- sistema informativo integrato per la gestione delle informazioni legate al servizio di eccedenza bagagli tra la biglietteria e i banchi check-in (19 migliaia di Euro);
- gestione del controllo accessi e per i servizi security (43 migliaia di Euro)

e dell'area gestionale-amministrativa:

- software specifico riguardante la cartografia degli immobili "Facility Management" (88 migliaia di Euro);
- applicativi gestionali per la statistica dei parcheggi (40 migliaia di Euro);
- software per la gestione delle risorse umane (43 migliaia di Euro).

Le "immobilizzazioni immateriali in corso" accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31/12/2010.

B. II. Immobilizzazioni materiali

B. II. 1), 2), 3), 4) Immobilizzazioni materiali in proprietà

Le successive tabelle riportano le movimentazioni del costo storico, dei fondi di ammortamento e dei conseguenti valori netti dei beni in proprietà.

Immobilizzazioni materiali in proprietà - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2010
Terreni	7.111	177	0	7.288
Fabbricati	3.278	0	0	3.278
Costruzioni leggere	2.496	33	0	2.529
Totale terreni e fabbricati	12.885	210	0	13.095
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	11.861	1.654	-433	13.082
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	162	0	0	162
Totale impianti e macchinari	12.023	1.654	-433	13.244
Attrezzatura varia	313	2	-1	314
Attrezzature aerostazione	1.890	106	0	1.996
Totale attrezzature ind. e comm.li	2.203	108	-1	2.310
Automezzi	292	1	-20	273
Autoveicoli da trasporto	391	120	-72	439
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.052	65	-36	2.081
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.758	325	-174	2.909
Totale altri beni materiali	5.493	511	-302	5.702
Totali	32.604	2.483	-736	34.351

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Tra le immobilizzazioni materiali in proprietà, l'incremento più rilevante attiene alla categoria dei "mezzi di carico, scarico e sollevamento" ed è dovuto all'acquisto di una turbina sgombraneve (190 migliaia di Euro), due cabine per mezzi deicer (115 migliaia), bus

interpista (563 migliaia), trattori (241 migliaia), scale passeggeri (290 migliaia), Gpu (113 migliaia) oltre a diversi altri mezzi e attrezzature operative (barre di traino, nastri, carrelli).

Immobilizzazioni materiali in proprietà - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2010	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2010
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	1.776	0	131	1.907
Costruzioni leggere	2.494	0	2	2.496
Totale terreni e fabbricati	4.270	0	133	4.403
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	7.173	-283	783	7.673
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162	0	0	162
Totale impianti e macchinari	7.335	-283	783	7.835
Attrezzatura varia	277	-1	6	282
Attrezzatura aerostazione	1.187	0	281	1.468
Totale attrezzature ind. e commerciali	1.464	-1	287	1.750
Automezzi	252	-20	12	244
Autoveicoli da trasporto	357	-72	41	326
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.622	-29	117	1.710
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.157	-170	227	2.214
Totale altri beni materiali	4.388	-291	397	4.494
Totali	17.457	-575	1.600	18.482

Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

I saldi che compaiono in bilancio sono quindi ricavati dal seguente conteggio:

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2010	FONDO 31/12/2010	SALDO DI BILANCIO 31/12/2010
Terreni	7.288	0	7.288
Fabbricati	3.278	-1.907	1.371
Costruzioni leggere	2.529	-2.496	8.659
Totale terreni e fabbricati	13.095	-4.403	8.692
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	13.082	-7.673	5.409
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	162	-162	0
Totale impianti e macchinari	13.244	-7.835	5.409
Attrezzatura varia	314	-282	32
Attrezzatura aerostazione	1.996	-1.468	528
Totale attrezzature ind. e commerciali	2.310	-1.750	560
Automezzi	273	-244	29
Autoveicoli da trasporto	439	-326	113
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.081	-1.710	371
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.909	-2.214	695
Totale altri beni materiali	5.702	-4.494	1.208
Totali	34.351	-18.482	15.869

B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

Le successive tabelle riportano le movimentazioni del costo storico, dei fondi di ammortamento e dei conseguenti valori netti dei beni gratuitamente devolvibili.

Beni gratuitamente devolvibili – valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2010
Piste, piazz.e parch.aa/mm, vie rullaggio	91.735	229	0	91.964
Parcheggi e viabilità	5.183	37	0	5.220
Fabbricati	63.699	621	0	64.320
Totale terreni e fabbricati	160.617	887	0	161.504
Impianti di car., scar., sollevamento	3.555	4	0	3.559
Impianti di comunicaz./segnalazione	4.716	883	-43	5.556
Altri impianti	9.664	878	0	10.542
App.segnalaz. e attr.di pista	159	0	0	159
Totale impianti e macchinari	18.094	1.765	-43	19.816
Mobili e arredi fissi	1.028	6	0	1.034
Totale altri beni materiali	1.028	6	0	1.034
Totali	179.739	2.658	-43	182.354

Per quanto riguarda gli incrementi 2010 dei beni gratuitamente devolvibili, la crescita più rilevante attiene la categoria degli "Impianti e macchinari" all'interno della quale per la voce "impianti di comunicazione/segnalazione" si evidenzia, oltre alla realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora (420 migliaia di Euro), la realizzazione di impianti pubblicitari vari per complessivi 247 migliaia di Euro. Nel corso del 2010 si rileva altresì il completamento del sistema di controllo accessi consistente nella realizzazione di un impianto di controllo delle file d'attesa ai varchi d'ingresso, di rilevamento del flusso passeggeri e di gestione tesserini aeroportuali per complessivi 167 migliaia di Euro ed un sistema di segnalazione per avvisare gli operatori aeroportuali della eventuale ridotta visibilità (80 migliaia di Euro). Per quanto riguarda la voce "Altri Impianti" l'investimento più rilevante si riferisce alla realizzazione del nuovo impianto di monitoraggio rumore aeroportuale, integrato con traccia radar, completo di server di acquisizione dati e di centraline di rilevamento acustico dislocate nel territorio circostante l'aeroporto. Il valore complessivo di tale investimento è

pari a 250 migliaia di Euro. La voce "Altri impianti" accoglie l'importo relativo ai lavori di ristrutturazione dei servizi igienici del terminal passeggeri (170 migliaia di Euro) oltre agli impianti meccanici di riscaldamento e condizionamento di nuova realizzazione all'interno dei fabbricati e la sostituzione di ascensori dell'aerostazione passeggeri.

L'incremento della voce "piste piazzali e parcheggi aeromobili vie di rullaggio e opere accessorie" è dovuta ad opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento pista di volo (viabilità e oneri per espropri per complessivi 266 migliaia di Euro). Nella voce "Fabbricati", l'intervento più rilevante riguarda il completamento dei nuovi spazi destinati al servizio di Lost & Found per 230 migliaia di Euro. Inoltre sono stati capitalizzati, oltre ai lavori civili riguardanti la ristrutturazione dei servizi igienici di cui sopra (160 migliaia di Euro), interventi straordinari di ristrutturazione relativi all'aerostazione passeggeri, all'edificio merci, all'edificio depuratore e alla palazzina direzionale per complessivi 145 migliaia di Euro.

Beni gratuitamente devolvibili - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2010	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2010
Piste, piazz.e parch.aa/mm, vie rullaggio	15.297	0	2.191	17.488
Parcheggi e viabilità	3.614	0	79	3.693
Fabbricati	35.372	0	1.603	36.975
Totale terreni e fabbricati	54.283	0	3.873	58.156
Impianti di car., scar., sollevamento	2.317	0	290	2.607
Impianti di comunicaz./segnalazione	3.895	-43	409	4.261
Altri impianti	5.818	0	894	6.712
App.segnalaz. e attr.di pista	150	0	6	156
Totale impianti e macchinari	12.180	-43	1.599	13.736
Mobili e arredi fissi	813	0	44	857
Totale altri beni materiali	813	0	44	857
Totali	67.276	-43	5.516	72.749

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Beni gratuitamente devolvibili - valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2010	FONDO 31/12/2010	SALDO DI BILANCIO 31/12/2010
Piste, piazz.e parch.aa/mm, vie rullaggio	91.964	-17.488	74.476
Parcheggi e viabilità	5.220	-3.693	1.527
Fabbricati	64.320	-36.975	27.345
Totale terreni e fabbricati	161.504	-58.156	103.348
Impianti di car., scar., sollevamento	3.559	-2.607	952
Impianti di comunicaz./segnalazione	5.556	-4.261	1.295
Altri impianti	10.542	-6.712	3.830
App.segnalaz. e attr.di pista	159	-156	3
Totale impianti e macchinari	19.816	-13.736	6.080
Mobili e arredi fissi	1.034	-857	177
Totale altri beni materiali	1.034	-857	177
Totali	182.354	-72.749	109.605

B. II. 6) Immobilizzazioni in corso e acconti

CATEGORIE	SALDO 01/01/2010	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2010
Imm.tecniche in corso	3.787	9.972	-1.528	12.231

Gli importi più rilevanti in corso al 31/12/2010 sono riferiti ai seguenti interventi:

- ampliamento del piazzale aeromobili (4.517 migliaia di Euro); tale opera necessitava, a tutto il mese di dicembre 2010, del completamento della segnaletica verticale e delle opportune apparecchiature di comunicazione con la torre di controllo che sono state realizzate all'inizio del 2011 consentendo l'apertura del piazzale e l'effettiva entrata in funzione del bene;
- progetto di realizzazione del nuovo impianto smistamento bagagli BHS e relativo fabbricato (2.165 migliaia di Euro);
- fase di avvio del progetto di sviluppo infrastrutturale aeroportuale

- secondo quanto previsto nel Master Plan (2.148 migliaia di Euro);
- opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo per Euro 1.354 migliaia di Euro;
- opere connesse all'intervento relativo al tombamento di un canale superficiale di scolo denominato "Fosso Canocchia" per complessivi 1.160 migliaia di Euro;
- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione per 691 migliaia di Euro;
- avvio della fase di progettazione della nuova Centrale di Cogenerazione e relativo edificio (239 migliaia di Euro).

B. III. Immobilizzazioni finanziarie

Si riporta il dettaglio del raggruppamento in esame:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	7.290	6.253	1.037

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese collegate	48	80	-32
Partecipazioni in altre imprese	6.068	6.068	0
Crediti vs. altri esig. entro es. successivo	54	0	54
Crediti vs. altri esig. oltre es. successivo	1.120	105	1.015
Totali	7.290	6.253	1.037

La voce "partecipazioni in imprese collegate" è relativa alla società Ravenna Terminal Passeggeri Srl per i cui dettagli si rimanda a quanto illustrato nel capitolo "Area di consolidamento". Il valore di iscrizione di questa partecipazione è pari al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato della svalutazione di 32 migliaia di Euro alla voce D.19 a di Conto Economico, in applicazione del metodo del patrimonio netto.

Le "partecipazioni in altre imprese" si riferiscono per la maggior quota (5.961 migliaia di Euro) alla partecipazione del 4,13% in Sagat Spa, acquistata al termine dell'esercizio 2000 ed iscritta al costo d'acquisizione.

Si fornisce il dettaglio delle principali partecipazioni rientranti nella voce in esame:

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2010	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2010	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2010
Sagat SpA - Torino Strada San Maurizio, 12 - Caselle Torinese	12.911	65.089	4.458	4,13%	5.961
Bologna Congressi SpA - Bologna Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.136	176	10,00%	104

Rientrano, infine, in questa categoria le partecipazioni nel Caaf dell'Industria dell'Emilia Centrale Spa, che effettua l'assistenza fiscale ai lavoratori dipendenti della Società e nell'I.D.C. Italian Distribution Council Srl, iscritte, rispettivamente nell'esercizio 2000 e 2006, al valore di costo comprensivo degli oneri accessori.

Infine, la crescita della voce "crediti verso altri esigibili oltre l'esercizio successivo" è dovuta al credito verso banche per operazioni di investimenti in titoli a lunga scadenza per 1.061 migliaia di Euro.

C. Attivo circolante

C. I. 1) Rimanenze

RIMANENZE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	708	610	98

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

C. II. Crediti

CREDITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Crediti	41.982	40.229	1.753

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Vs. clienti entro es. successivo	16.193	16.781	-588
Vs. controllate entro es. successivo	0	4	-4
Tributari entro es. successivo	1.326	518	808
Tributari oltre es. successivo	41	62	-21
Imposte Anticipate entro es. successivo	683	1.518	-835
Imposte Anticipate oltre es. successivo	1.658	830	828
Vs. altri entro es. successivo	22.081	20.516	1.565
Totali	41.982	40.229	1.753

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

L'incremento complessivo registrato dai crediti deriva principalmente dall'aumento dei:

- "crediti tributari" per il saldo Ires/Irap dell'esercizio per complessivi 615 migliaia di Euro. La voce accoglie inoltre il credito annuale Iva per 662 migliaia di Euro;
- "crediti verso altri esigibili entro l'esercizio successivo" a seguito di maggiori crediti verso banche per Pronti Contro Termine in scadenza nel 2011 (18.044 migliaia di Euro contro 15.308 migliaia del 2009). La voce accoglie, inoltre:
 - 3.628 migliaia di Euro a titolo di deposito cauzionale per l'anticipata occupazione delle aree demaniali dell'aeroporto di Bologna ai sensi dell'art.17 della Legge 135/97. Tale somma dovrà essere restituita alla società una volta verificata, da parte di Enac, la realizzazione del piano degli interventi sulle infrastrutture in temporanea occupazione con gli introiti per diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili nel periodo 23 dicembre 1998 - 27 dicembre 2004. La Società ha prudenzialmente appostato nel presente bilancio un fondo svalutazione di 363 migliaia di Euro al fine di adeguare il valore nominale del credito al rischio di parziale inesigibilità;

- 176 migliaia di Euro di costi anticipati;
- 51 migliaia di Euro a titolo di saldi delle casse aziendali parcheggi e merci.

Per quanto alle altre voci di credito, i "crediti verso clienti" sono esigibili entro l'esercizio successivo e si riferiscono a servizi svolti sul territorio italiano nei confronti di clienti prevalentemente nazionali o dell'Unione Europea. La voce accoglie crediti al valore nominale di 18.684 migliaia di Euro oltre a fatture e note di credito da emettere ai clienti per 319 migliaia di Euro, al netto del fondo svalutazione crediti appostato per 2.810 migliaia di Euro al fine di ricondurre il valore nominale al presumibile valore di realizzo dei crediti. Nel complesso si registra una contrazione dei crediti verso clienti rispetto al 31 dicembre 2009 nonostante l'aumento del fatturato, il perdurare delle difficoltà del settore e dell'economia in generale ed alcune contestazioni sul fronte tariffario, segno di un'attenta gestione delle politiche di concessione e recupero crediti oltre alla definizione di alcuni accordi transattivi con clienti per contestazioni sul fronte tariffario.

Nella tabella seguente si espongono i crediti verso clienti al lordo ed al netto del fondo svalutazione crediti, la cui movimentazione nell'esercizio è dettagliata nella tabella successiva:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	19.003	19.435	-432
Fondo svalutazione crediti	-2.810	-2.654	-156
Crediti netti verso clienti	16.193	16.781	-588

Movimentazione del fondo svalutazione crediti verso clienti

Valore al 01/01/2010	2.654
Utilizzo per crediti inesigibili	-328
Svincolo fondo per crediti incassati	-583
Incremento per accantonamento 2010	1.067
Totale	2.810

Come negli esercizi passati, l'accantonamento effettuato nell'esercizio è scaturito dall'analisi delle singole posizioni creditorie a rischio di inesigibilità oltre ad una quota calcolata sulla base della media storica delle perdite su crediti degli ultimi cinque anni; la misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2010 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

Infine, i "crediti per imposte anticipate" conseguenti a componenti negativi di reddito deducibili fiscalmente in esercizi successivi sono sostanzialmente in linea con l'importo iscritto nell'esercizio precedente anche se diversamente suddivisi tra importi esigibili entro e oltre l'esercizio successivo.

Di seguito la movimentazione intervenuta nell'esercizio:

Movimentazione dei crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2010	2.348
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-1.467
Incremento per accantonamento 2010	1.460
Totale	2.341

C. III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

ATT.FINANZIARIE (NON IMMOBILIZZAZIONI)	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	17	25	-8
Altri titoli	2.000	4.500	-2.500
Totali	2.017	4.525	-2.508

La prima voce accoglie il valore di carico della partecipazione nella società Airports & Travel Srl in liquidazione come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 29 gennaio 2010. Il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato per 8 migliaia di Euro per adeguarlo al valore pro-quota del patrimonio netto della società nel bilancio

al 31/10/2010, ultimo approvato.

La voce "altri titoli", infine, attiene alla somma impiegata in Certificati di Deposito per complessivi 2.000 migliaia di Euro scaduti nel febbraio 2011.

C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Depositi bancari, assegni, cassa	17.683	19.646	-1.963

La voce accoglie le giacenze della Società esistenti alla data di chiusura dell'esercizio e presenti nei conti correnti bancari e postali, ripartiti come di seguito evidenziato:

Depositi Bancari	17.639
Depositi Postali	17
Denaro in cassa	27
TOTALE	17.683

Relativamente alle disponibilità liquide sul conto acceso presso la Cassa di Risparmio di Bologna si segnala che, con atto del 7 maggio 2010, è stato disposto lo svincolo delle somme pignorate in precedenti esercizi in conseguenza del contenzioso Doro Group. Lo svincolo è stato disposto in esito alla conciliazione in parte in sede

sindacale e in parte giudiziale con gli ex dipendenti della cooperativa GestiCoop (consorzata Doro) avvenuta nei primi mesi del 2010 per il cui approfondimento si rimanda all'apposito commento nel paragrafo "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Interessi attivi	138	144	-6
Totale ratei attivi	138	144	-6
Affitti passivi	21	17	4
Assicurazioni	16	51	-35
Tasse	1	1	0
Altri	95	132	-37
Pluriennali	12	32	-20
Totale risconti attivi	145	233	-88
Totale	283	377	-94

Valutati nel rispetto del principio della competenza temporale, si riferiscono prevalentemente ad interessi attivi di competenza dell'esercizio 2011 sugli investimenti finanziari in essere al 31/12/2010 (PCT, Certificati di Deposito) e a risconti attivi per affitti passivi, ca-

noni di noleggio e di manutenzione, abbonamenti, premi assicurativi e altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo come dettagliato in tabella. Tra questi ultimi 12 migliaia di Euro attengono a risconti attivi pluriennali.

Passivo Patrimoniale

A. Patrimonio Netto

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Patrimonio Netto di Gruppo	114.659	110.198	4.461
Patrimonio Netto di terzi	815	970	-155
Totale Patrimonio Netto	115.474	111.168	4.306

Al 31 dicembre 2010 il capitale sociale, pari a 74.000 migliaia di Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna così ripartite tra i Soci:

Composizione del capitale al 31/12/2010

SOCIO	N° AZIONI	% PARTECIPAZ.
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%
Provincia di Bologna	2.960.000	10%
Regione Emilia Romagna	2.604.086	8,80%
Aeroporti Holding Srl	2.134.614	7,21%
UniCredit SpA	1.124.729	3,80%
Altri Soci	557.307	1,88%
Unione Regionale CCIAA ed altre della Regione	297.603	1,01%
Totale	29.600.000	100,00%

Le poste che compongono il Patrimonio Netto di Gruppo sono così costituite:

PATRIMONIO NETTO	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	3.746	3.523	223
Altre riserve: Riserva Starordinaria	17.075	12.845	4.230
Utile/Perdite portate a nuovo	1.027	1.729	-702
Utile/perdite dell'esercizio di gruppo	4.461	3.751	710
Totale	114.659	110.198	4.461

La Riserva sovrapprezzo azioni è stata costituita a seguito dell'operazione di aumento a pagamento del capitale sociale deliberata dall'Assemblea dei Soci del 20 febbraio 2006. Ai sensi dell'art.2431 del Codice Civile tale riserva è disponibile ma non distribuibile fino a che la riserva legale non abbia raggiunto il limite stabilito dall'art.2430 del Codice Civile.

La Riserva Legale risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2009 per 223 migliaia di Euro a Riserva Legale e, per la restante parte di 4.230 migliaia di Euro a Riserva Straordinaria, interamente costituita da utili di esercizio. Le variazioni intervenute nelle poste di Patrimonio Netto sono le seguenti:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	INCREMENTI	DECREMENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2009
Cap. Sociale	74.000			74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350			14.350
Riserva legale	3.746	223		3.523
Altre riserve: Riserva Starordinaria	17.075	4.230		12.845
Utili/Perdite riportate a nuovo	1.027	480	-1.182	1.729
Risultato di esercizio	4.461	4.461	-3.751	3.751
Totale Patr. Netto di Gruppo	114.659	9.394	-4.933	110.198
Patr. Netto di Terzi	815		-155	970
Totale Patrimonio Netto	115.474	9.394	-5.088	111.168

Prospetto di riconciliazione tra patrimonio e risultato netto della capogruppo e patrimonio e risultato netto consolidato

La tavola seguente evidenzia le differenze tra patrimonio netto e risultato di esercizio del bilancio della capogruppo e del bilancio consolidato con le voci che hanno determinato tali differenze.

	PATRIMONIO NETTO	RISULTATO NETTO
Patrimonio netto e risultato Aeroporto G. Marconi S.p.A.	113.503	4.506
Patrimonio netto e risultato società consolidata Marconi Handling Srl	4.064	87
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna Srl	388	-343
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi SpA	803	98
Patrimonio netto e risultato aggregato	118.759	4.348
<i>Rettifiche di consolidamento:</i>		
Valore carico delle partecipazioni consolidate	-4.748	
Eliminazione svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	465	175
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	-35	-32
Storno effetti conferimento ramo di azienda handling a Marconi Handling Srl	-162	50
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo		-141
Storno effetti conferimento ramo d'azienda handling merci a Fast Freight Marconi SpA	1.195	-95
Patrimonio e risultato consolidato A	115.474	4.306
Patrimonio netto e risultato netto di terzi B	815	-155
Patrimonio e risultato del gruppo A - B	114.659	4.461

B. Fondi per rischi ed oneri

B. 3) Altri

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Altri fondi	5.750	6.702	-952

La voce "altri fondi" è costituita da:

- il fondo contenziosi in corso per 2.412 migliaia di Euro accoglie gli oneri che la società potrebbe eventualmente trovarsi a sostenere a fronte di contenziosi sia con clienti sul fronte tariffario sia relativi ad altre cause in corso. Il fondo è stato utilizzato nel 2010 per complessivi 272 migliaia di Euro per la conciliazione in parte sindacale ed in parte giudiziale con i lavoratori Gesticoop (consorzio Doro Goup) e le conseguenti spese legali (217 migliaia di Euro), per la chiusura di un contenzioso

per risarcimenti danni (4 migliaia di Euro), per le spese legali di alcune cause in corso (27 migliaia di Euro) ed, infine, è stato liberato a fronte dell'esito positivo di una causa (24 migliaia di Euro). L'accantonamento effettuato nell'esercizio (109 migliaia di Euro) è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della società su nuovi contenziosi avviati nel 2010 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori, supportati dai legali che assistono la società, hanno ritenuto prudente effettuare un apposito stanziamento in bilancio;

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

- il fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per 2.221 migliaia di Euro che accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione dei beni gratuitamente devolvibili, in particolare, piste, piazzali e vie di rullaggio, che la società è tenuta a restituire al termine della concessione, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento. Il fondo è stato utilizzato per 419 migliaia Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per 1.378 migliaia di Euro per interventi di ripristino della Via di Rullaggio, sez.2 e della Pista di Volo. L'accantonamento di 1.156 migliaia di Euro è stato effettuato sulla base di un programma di manutenzione basato su un arco temporale di cinque anni e finalizzato a mantenere in efficienti condizioni d'uso i beni stessi. Il programma degli interventi è stato rivisto a seguito di una serie di indagini tecniche in tutta l'area di manovra finalizzate all'aggiornamento dei dati relativi allo stato di usura delle pavimentazioni e alla pianificazione degli interventi di manutenzione. L'indagine ha evidenziato la necessità di prevedere alcuni importanti interventi di ripristino dell'intero pacchetto di pavimentazioni per i vari tratti della via di rullaggio e della pista di volo in conseguenza dell'aumento del traffico registrato negli ultimi anni e delle previsioni future di sviluppo;
 - il fondo oneri futuri ex "Requisiti di Sistema" è stato accantonato già dall'esercizio 2006 ed incrementato nel 2010 di 123 migliaia di Euro al fine di garantire l'effetto neutro sul bilancio per la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla L.248/05 (Requisiti di Sistema);
 - il fondo arretrati lavoro dipendente iscritto per 134 migliaia di Euro, al 31/12/2009 accoglieva la stima degli arretrati per rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2007. Tale fondo è stato utilizzato per 278 migliaia di Euro a fronte dell'erogazione della I° e II° tranche di arretrati in esito alla sottoscrizione del CCNL Handlers avvenuto nel giugno 2010. L'ultima tranche sarà erogata in relazione alla definizione delle procedure concorsuali in corso nel settore ed alla effettiva alimentazione del "fondo di garanzia". La quota residua del fondo al 31/12/2010 è stata pertanto mantenuta a fronte del verificarsi di tale condizione;
 - il fondo oneri futuri iscritto per 52 migliaia di Euro al 31/12/2009 è stato completamente utilizzato nel corso del 2010 contestualmente al pagamento di incentivi all'esodo nell'ambito di un'operazione di riorganizzazione TAG. Il fondo è stato accantonato nell'esercizio in esame per 58 migliaia di Euro a fronte della stima di componenti negativi di reddito di competenza dell'esercizio 2010 ma con manifestazione numeraria in esercizi successivi. Si tratta, prevalentemente, della stima del costo maturato nell'esercizio in esame e legato alla sanità integrativa dei dipendenti, così come stabilito dall'Accordo Integrativo Aziendale del 20 dicembre 2007 oltre alla stima di oneri per controversie a vario titolo quali addebiti di penalità ad alcuni clienti ed oneri relativi ad una transazione con un dipendente.
- Si dettagliano nel seguito le variazioni intervenute nei fondi rischi ed oneri:

ALTRI FONDI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2009
Fdo contenziosi in corso	2.412	109	-272	2.575
Fondo ripr.beni grat.dev.	2.221	1.156	-1.797	2.862
Fdo "Requisiti sistema"	925	123	0	802
Fdo arretrati lavoro dip.	134	0	-278	411
Fdo oneri futuri	58	58	-52	52
Totale	5.750	1.446	-2.399	6.702

C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Le movimentazioni del fondo T.F.R., a seguito della riforma di cui alla L.296/2006, risultano dalla sotto riportata tabella:

T.F.R.	31/12/2010	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	31/12/2009
T.F.R.	7.810	466	-733	8.077

Gli incrementi comprendono, l'accantonamento 2010 comprensivo della quota annuale di rivalutazione al netto dei trasferimenti al Fondo di Tesoreria presso l'INPS ed ai fondi pensione. Gli utilizzi attengono alle anticipazioni

erogate ai dipendenti oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

D. Debiti

	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Debiti	80.586	79.686	900

La composizione dei debiti è la seguente:

DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Vs. banche entro es. successivo	5.739	5.594	145
Vs. banche oltre es. successivo	42.916	48.355	-5.439
Acconti	108	65	43
Vs. fornitori entro es. successivo	17.754	12.631	5.123
Vs. controllate entro es. successivo	0	2	-2
Vs. collegate entro es. successivo	0	54	-54
Debiti tributari entro es. successivo	969	1.664	-695
Debiti tributari oltre es. successivo	0	0	0
Vs. Ist. Pr. /Sicur. Soc. entro es. suc.	1.842	1.592	250
Altri debiti es. entro es. successivo	11.258	9.729	1.529
Totali	80.586	79.686	900

Nel dettaglio:

- i “debiti verso banche”, complessivamente pari a 48.655 migliaia di Euro sono costituiti prevalentemente da:
 - mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2010 di 23.448 migliaia di Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 20.690 migliaia di Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2011, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;
 - mutuo decennale, per un residuo complessivo di 17.708 migliaia di Euro erogato dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per

15.062 migliaia di Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.646 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2011, tra i debiti entro l'esercizio successivo;

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2010 di 7.499 migliaia di Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 7.164 migliaia di Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 334 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2011, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo.

Di seguito si espone il debito residuo suddiviso per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2011	5.739
Rate in scadenza 2012-2015	24.675
Rate in scadenza 2016-2020	18.241

- la voce “acconti” accoglie gli anticipi da clienti, per 108 migliaia di Euro, incassati al 31/12/2010;
- i “debiti verso fornitori”, per 17.754 migliaia di Euro, rappresentano il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute da soggetti diversi dalle società del Gruppo, riflettenti sia il normale funzionamento dell'azienda, sia i lavori di ampliamento delle

infrastrutture aeroportuali. Sono riferiti prevalentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea. La crescita rispetto al saldo al 3/12/2009 è dovuta prevalentemente a debiti verso imprese appaltatrici per lavori realizzati alla fine dell'esercizio e a debiti per servizi vari in scadenza all'inizio del 2011.

I “debiti tributari entro l'esercizio successivo” sono così composti:

DEBITI TRIBUTARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Debiti vs. Erario per ritenute Irpef	880	828	52
Debiti vs. Erario per imposte indirette	46	242	-196
Debiti vs. Erario per imposte dirette	43	594	-551
Totale	969	1.664	-695

Il rilevante calo evidenziato da questa categoria di debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuto al saldo delle imposte sul reddito dell'esercizio ed al saldo annuale Iva, iscritti per la maggior quota tra i crediti tributari. Oltre ai debiti verso Erario per ritenute Irpef afferenti i lavoratori dipendenti e autonomi, gli altri debiti per imposte indirette accolgono prevalentemente il debito verso il Comune di

Bologna per TARSU (39 migliaia di Euro) – importo interamente compensato da parallelo credito per l'istanza di riduzione tariffa sul 2010, accolta dallo stesso Ente – e il debito verso l'Erario per il saldo Accise dell'esercizio (6 migliaia di Euro).

Di seguito la composizione dei “debiti vs. Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale”:

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

DEBITI VS. IST.PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Debiti vs. Inps	1.635	1.429	206
Debiti vs. Fondi di Previdenza e altri	123	136	-13
Debiti vs. Inail	84	27	57
Totale	1.842	1.592	250

La voce "altri debiti esigibili entro l'esercizio successivo" è così composta:

ALTRI DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Addizionale diritti imbarco L.350/03	3.616	3.208	408
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	3.350	3.617	-267
Enac per canoni conc./debiti vari vs. Stato	2.765	1.547	1.218
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	906	786	120
Debiti diversi	268	215	53
Ricavi anticipati	208	241	-33
Depositi cauzionali da terzi	145	115	30
Totale	11.258	9.729	1.529

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a 2.351 migliaia di Euro dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2010 e quanto a 1.265 migliaia di Euro dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2011. La contrazione del debito verso dipendenti è dovuto alla presenza nel saldo al 31/12/2009 degli arretrati 2008-2009 legati al rinnovo del CCNL avvenuto nel gennaio 2010. Infine, la voce di debito verso Enac per canoni concessori/debiti vari

verso lo Stato comprende principalmente:

- per 2.279 migliaia di Euro il debito relativo all'onere per il servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art.4 comma 3bis della Legge 2/2009 per il quale si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'esercizio della Società;
- per 455 migliaia di Euro il debito per canone di concessione aeroportuale.

E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Ratei passivi	222	238	-16
Risconti passivi	36	16	20
Totale	258	254	4

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:

- ratei passivi per 222 migliaia di Euro relativi prevalentemente a quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di

competenza dell'esercizio 2010;

- risconti passivi per 36 migliaia di Euro relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di competenza degli esercizi successivi.

Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	2.950	2.693	257
b) Terzi per nostre lettere di patronage	9.467	9.750	-283
I) Totale Garanzie Prestate	12.417	12.443	-26
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	35.257	35.257	0
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
II) Totale Impegni	57.412	57.412	0
a) Fidejussioni	10.371	10.890	-519
b) Libretti a risparmio terzi a garanzia	4	4	0
III) Totale Garanzie Ricevute	10.375	10.894	-519
Totale	80.204	80.749	-545

I conti d'ordine si articolano in:

- garanzie prestate:** per quanto riguarda le fidejussioni, attengono prevalentemente a:
 - garanzia fidejussoria di 1.020 migliaia di Euro rilasciata a fine 2008 a favore della società controllata Tag per l'istanza di rimborso di un credito Iva. Su tale garanzia i soci di minoranza di Tag hanno rilasciato a favore della scrivente una controgaranzia fidejussoria per complessivi 500 migliaia di Euro al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione;
 - co-obbligo Sab su polizza fidejussoria rilasciata su richiesta di FFM all'Agenzia delle Dogane per la gestione di alcuni depositi doganali per 880 migliaia di Euro;
 - fidejussione di 400 migliaia di Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane a garanzia del pagamento dei diritti doganali riferiti alla merce introdotta nel Magazzino di Temporanea Custodia;
 - fidejussione di 583 migliaia di Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale.
 Quanto alle lettere di patronage a favore di terzi il dettaglio è rappresentato dalle seguenti garanzie:
 - 4.080 migliaia di Euro su mutuo concesso alla controllata Tag dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% dell'importo massimo del finanziamento erogato a Tag che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta pari a 7.499 migliaia di Euro ed è invariato rispetto all'esercizio precedente avendo la società ottenuto la moratoria bancaria (accordo del 3/8/2009 Ministero dell'Economia e delle Finanze, Presidente ABI e Associazioni dei rappresentanti delle Imprese) con sospensione per un anno, dal 30 giugno 2010 al 30 giugno 2011, del piano di ammortamento del mutuo (quota capitale);
 - 5.387 migliaia di Euro su mutuo concesso in pool alla partecipata Seaf dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì per complessivi 8.550 migliaia di Euro. La garanzia Sab ammonta al 63% dell'importo del finanziamento erogato al netto delle quote capitale già restituite.
- gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:
 - 35.257 migliaia di Euro relativi al valore complessivo delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in forza della precedente concessione di gestione parziale ed attinenti il conferimento iniziale e la Convenzione n.4003/86 per la costruzione della nuova aerostazione passeggeri ed i successivi Atti Aggiuntivi. L'importo è composto da 1.636 migliaia di Euro quale conferimento iniziale, da 931 migliaia di Euro per le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 e da 32.690 migliaia di Euro per i lavori realizzati con finanziamento statale per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri (Convenzione n.4003/86 e A.A). Si precisa che nel valore delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in conto concessione non è incluso il valore del parcheggio multipiano, relativamente al 1° lotto, in quanto costruito direttamente dal Ministero delle Infrastrutture;
 - 22.155 migliaia di Euro relativi ai finanziamenti opere dello Stato attiene al valore delle opere realizzate ed entrate in funzione nel 2004 con oneri a carico dello Stato per i lavori di prolungamento e riqualifica della pista di volo e opere connesse.
- Infine, le **garanzie ricevute** dalla Società nei confronti di terzi, sono costituite da fidejussioni di clienti per 6.743 migliaia di Euro, di fornitori per 2.728 migliaia di Euro e di parti correlate così composte:
 - 500 migliaia di Euro quale controgaranzia fidejussoria rilasciata alla società da Sirio Spa e B.Group Spa, soci di minoranza della controllata Tag, a fronte della garanzia fidejussoria a favore di Tag rilasciata dalla scrivente per l'istanza di rimborso di un credito Iva come sopra descritto;
 - 400 migliaia di Euro quale fidejussione rilasciata dal socio di minoranza GH Napoli Spa nella controllata Marconi Handling a garanzia del contratto di fornitura di servizi a favore della controllata.

Conto Economico

Si riporta il dettaglio delle principali componenti economiche dell'esercizio e le relative variazioni in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente.

A. Valore della produzione

A. 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La ripartizione dei ricavi afferenti la gestione caratteristica secondo i rami di attività esplicita dalla società è la seguente:

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Diritti di imbarco passeggeri	16.792	14.410	2.382
Diritti di approdo, decollo e sosta aa/mm	7.573	6.780	793
Diritti controllo 100% bagagli stiva	4.964	4.316	648
Diritti sicurezza passeggeri	4.917	4.275	642
Diritti di imbarco e sbarco merci	501	471	30
TOT. DIRITTI AEROPORTUALI	34.747	30.252	4.495
Servizi di handling	18.541	16.154	2.387
Infrastrutture/servizi centralizzati	3.951	3.627	324
Servizio de-icing e altri ricavi aeronautici	2.238	2.078	160
Corrispettivo beni uso esclusivo	977	849	128
Corrispettivo PRM	1.356	1.180	176
Corrispettivi beni uso comune	114	66	48
TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI	27.177	23.954	3.223
Parcheggi	11.761	11.035	726
Subconcessione locali/servizi commer.	9.893	9.497	396
Altri ricavi commerciali	3.007	3.111	-104
Provvigioni biglietteria	923	931	-8
TOT. RICAVI NON AERONAUTICI/COMMERCIALI	25.584	24.574	1.010
Totale	87.508	78.780	8.728

I ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano dell'11% rispetto all'esercizio precedente presentando una crescita in tutte le categorie di proventi nonostante l'impatto negativo derivante dalla nube vulcanica islandese e dalla rigidità della stagione invernale. In particolare:

- i diritti aeroportuali (15%) aumentano per effetto della crescita dei volumi di traffico in quanto l'unica variazione tariffaria intervenuta nel 2010 e relativa al recupero del tasso di inflazione in applicazione del c.d. Decreto "Milleproroghe" sui diritti aeroportuali di imbarco passeggeri e approdo e decollo aeromobili, ha avuto impatto marginale;

- anche i ricavi dei servizi di handling ed il corrispettivo PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità) presentano una crescita del 15%, in linea con l'aumento del traffico servito;
- infine, l'aumento del 79% del corrispettivo beni uso comune è dovuto principalmente alla crescita dei costi di sgombero neve e delle manutenzione della segnaletica verticale del piazzale, costi che trovano copertura in questo corrispettivo. Complessivamente in aumento anche i ricavi non aeronautici/commerciali (4%) grazie al buon risultato dei parcheggi (7%) e delle sub concessioni commerciali (4%), queste ultime trainate dai positivi risultati delle sub concessioni retail e car rental.

A. 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

INCR. IMMOB. PER LAVORI INTERNI	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONI
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	54	0	54

La voce in esame accoglie i costi sostenuti internamente per l'attività di Project Management dell'Impianto di Trigenerazione, investimento in corso di implementazione al 31/12/2010.

A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	645	719	-74
Proventi diversi	503	553	-50
Indennizzi e rimborsi	239	178	61
Plusvalenze patrimoniali	40	150	-110
Contributi c/esercizio	3	0	3
Totale	1.430	1.600	-170

Nel complesso la categoria degli "altri ricavi e proventi" presenta una contrazione dell'11% dovuta alle minori sopravvenienze attive, plusvalenze patrimoniali e "proventi diversi". Quest'ultima voce accoglie, tra gli altri, i ricavi per contratti di servi-

ce, prestazioni di servizio e riaddebiti vari. Infine, la crescita della voce "indennizzi e rimborsi" (34%) è legata all'aumento dei ricavi per penali contrattuali, per rimborso costo del personale distaccato e per risarcimenti assicurativi.

B. Costi della produzione

B. 6) Costi per materie prime, sussidiarie, consumo e merci

COSTI PER MATERIE PRIME, SUSS., DI CONSUMO E MERCI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Beni di consumo scalo e officina	1.250	696	554
Carburanti	1.144	872	272
Gasolio da riscaldamento	299	267	32
Cancelleria e stampati	189	205	-16
Vestiaro di consumo/divise	176	188	-12
Totale	3.058	2.228	830

L'aumento di questa categoria di costi è attribuibile principalmente ai maggiori acquisti di liquido de-icing aeromobili e pista di volo, all'interno della voce "beni di consumo scalo e officina", a causa

delle rigide condizioni meteorologiche della stagione invernale. Questi fattori hanno determinato anche la crescita dei costi del gasolio da riscaldamento (12%) e dei carburanti (31%).

B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	11.719	7.159	4.560
Facchinaggi/prestazioni terzi/servizi vari	7.370	7.069	301
Spese di manutenzione	3.140	2.810	330
Utenze	2.897	2.814	83
Studi e ricerche/consul./prestaz. Profes.	1.751	1.797	-46
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.378	1.327	51
Spese per il personale e servizi accessori	1.247	1.111	136
Assicurazioni	902	1.128	-226
Compensi Organi Statutari	423	384	39
Servizi MBL	171	146	25
Spese di rappresentanza	71	73	-2
Rimborsi spese Organi Statutari	61	44	17
Totale	31.130	25.862	5.268

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento del 20% dovuto, in larga misura, ai maggiori costi di pubblicità e promozione legati allo sviluppo del traffico aeroportuale ed, in misura minore, all'incremento dei costi per "facchinaggi/prestazioni di terzi/servizi vari", manutenzioni e spese per il personale. La crescita del 4% della voce "facchinaggi/trasporti/prestazioni di terzi" è dovuta prevalentemente ai maggiori costi del servizio di sgombero neve per la rigidità climatica registrata nella seconda parte della winter season 2009/2010 ed ai servizi di vigilanza e controllo per costi connessi all'attività di controllo carte d'imbarco, controlli finali e piantonamento sottobordo, avviati a maggio 2009 oltre e ad un nuovo servizio di piantonamento arrivi Schengen, attivato da ottobre 2010. L'aumento dei costi di manutenzione (12%), esposti al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per 419 migliaia di Euro, è legata alla crescita dei costi di manutenzione di attrezzature, impianti, fabbricati e beni di terzi a seguito dell'incremento del numero degli impianti e del parco mezzi, della scadenza

della garanzia contrattuale di alcuni beni quali gli apparati radiogeni per i controlli dei passeggeri e dei bagagli e di alcuni rilevanti interventi di riparazione sui fabbricati. Il costo per servizi al personale aumenta (12%) per effetto dell'aumento dei costi del servizio mensa, dovuto all'aumento dell'organico di Gruppo e dei costi della convenzione parzialmente controbilanciato dall'introduzione dei ticket restaurant, delle spese di aggiornamento e formazione dei dipendenti e delle missioni e trasferte.

Infine, il risparmio evidenziato dal costo delle assicurazioni è principalmente dovuto alla contrazione del premio della polizza RCT in seguito a gara dell'ottobre del 2009 con decorrenza delle nuove polizze da gennaio 2010.

In merito all'informativa richiesta dall'art.38, comma 1 lett.o) del D.Lgs.127/91 si precisa che l'ammontare dei compensi spettanti agli amministratori e sindaci della controllante per lo svolgimento di tali funzioni anche in imprese controllate è la seguente:

COMPENSI AMMINISTRATORI/SINDACI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Amministratori	17	104	-87
Sindaci	21	23	-2
Totale	38	127	-89

La remunerazione di cui sopra tiene conto di tutti i soggetti che nel corso dell'esercizio hanno ricoperto le cariche di amministratore e sindaco, anche per una frazione di anno.

del c.c., introdotto dal D.Lgs.39/2010, si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti alla società di revisione per la revisione legale dei conti annuali del Gruppo e per altri servizi prestatati nel corso dell'esercizio:

In merito all'informativa richiesta dall'art.2427, primo comma, 16 bis

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	45	41	4
Corrispettivi per altri servizi	17	12	5
Totale	62	53	9

B. 8) Costi per godimento di beni di terzi

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Canoni elaborazione dati	1.047	697	350
Canoni di concessione	995	1.140	-145
Affitti passivi	409	377	32
Canoni di noleggio	407	405	2
Altri	38	23	15
Totale	2.896	2.642	254

La crescita del costo dei canoni elaborazione dati è dovuta, oltre all'aumento degli applicativi utilizzati, all'incremento dei canoni del sistema operativo Arco per effetto dell'aumento dei passeggeri oltre che per l'attivazione, dal marzo 2010, del nuovo servizio Web check-in per la compagnia Ryanair. Il canone di concessione aeroportuale è diminuito da 975 migliaia di Euro a 805 migliaia di Euro in quanto l'incremento disposto, per tre anni consecutivi, dal comma

258 dell'art.1 della Legge 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) è terminato con l'esercizio 2009. Ciò ha compensato la crescita del canone dovuta all'aumento del traffico. All'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per 190 migliaia di Euro, in crescita rispetto al 2009 per effetto dell'incremento del traffico.

B. 9) Costi per il personale

I costi del personale dipendente sono dettagliati come esposto nelle successive tabelle.

COSTI DEL PERSONALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Salari e stipendi	21.811	20.815	996
Oneri sociali	6.340	5.809	531
Trattamento di fine rapporto	1.570	1.622	-52
Trattamento di quiescenza e simili	378	224	154
Altri costi	12	45	-33
Totale	30.111	28.515	1.596

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, evidenzia una crescita del 6% sul 2009 così determinata:

- rinnovo del CCNL gestori nel gennaio 2010 e del CCNL handler nel giugno 2010 con impatto economico a partire rispettivamente da gennaio e giugno;

- incremento dell'organico medio annuo di 45 unità per far fronte all'incremento del traffico che ha comportato anche un maggior ricorso al lavoro straordinario;
- normale dinamica salariale (scatti e passaggi di livello automatici e incrementi di merito).

ORGANICO MEDIO	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Dirigenti	10	9	1
Impiegati	513	487	26
Operai	135	117	18
Totale	658	613	45

B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Ammort. imm. Immateriali	1.208	1.030	178
Ammort. imm. Materiali	7.116	6.478	638
Totale ammortamenti	8.324	7.508	816
Svalutazione crediti attivo circolante	1.430	910	520
Totale	9.754	8.418	1.336

Per il relativo dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

B. 12) 13) Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

ACCANTONAMENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	124	714	-590
Altri accantonamenti	1.305	1.026	279
Totale	1.429	1.740	-311

Per un'analisi di dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

B. 14) Oneri diversi di gestione

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Contributo servizio antincendio	1.161	1.090	71
Oneri tributari	914	794	120
Altri oneri e spese di gestione	405	339	66
Perdite su crediti	82	336	-254
Sopravvenienze passive	65	826	-761
Minusv. patrimoniali/insussist.passive	19	105	-86
Totale	2.646	3.490	-844

La diminuzione della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alle minori perdite su crediti registrate nell'esercizio e delle sopravvenienze passive. In crescita, al contrario, gli oneri

tributari (15%) a causa, prevalentemente, della maggior imposta di pubblicità legata alla ridefinizione delle aree e degli impianti soggetti ad imposta.

C. Proventi ed oneri finanziari

PROVENTI E ONERI FINANZIARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. altre imprese	171	172	-1
Proventi da titoli attivo circolante	409	450	-41
Proventi finanziari diversi	73	253	-180
Totale proventi finanziari	653	875	-222
Interessi passivi e altri oneri finan.ri	-1.314	-1.811	497
Utili e perdite su cambi	-2	1	-3
Totale oneri finanziari	-1.316	-1.810	494
TOTALE	-663	-935	272

Il saldo della gestione finanziaria, pur rimanendo negativo, si è ridotto rispetto all'anno precedente, in seguito alla diminuzione degli interessi passivi su finanziamenti, dovuta al calo dei tassi d'interesse

sui finanziamenti a tasso variabile ed alla riduzione del debito per le rate pagate nell'esercizio; la riduzione dei tassi di interesse ha, d'altro lato, comportato anche una diminuzione dei proventi finanziari.

D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Svalutazioni di partecipazioni	-40	-4	-36

Trattasi della svalutazione della partecipazione di collegamento nella società Ravenna Terminal Passeggeri (32 migliaia di Euro) e della partecipazione di controllo in Airports & Travel in liquidazione (8

migliaia di Euro) in conseguenza della valutazione con il metodo del patrimonio netto.

E. Proventi e oneri straordinari

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	5	21	-16
Proventi straor.diversi/Imposte es.precedenti	65	0	65
Totale Proventi Straordinari	70	21	49
Sopravvenienze passive	-111	-143	32
Oneri straordinari diversi/Imp. es.precedenti	-96	-65	-31
Totale Oneri Straordinari	-207	-208	1
Totale	-137	-187	50

Le imposte relative all'esercizio precedente attengono, per quanto ai proventi, al risparmio Ires della c.d. "Tremonti Ter" e, per quanto agli oneri, alla ridefinizione del contributo dovuto al Consorzio di Bonifica Reno-Palata per le annualità 2007-2009.

E. 22) Imposte sul reddito d'esercizio: correnti, differite e anticipate

IMPOSTE SUL REDDITO	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Imposte correnti Irap	2.911	3.535	-624
Imposte differite	7	-827	834
Totale	2.918	2.708	210

Come indicato nelle premesse la Società ha aderito all'istituto della tassazione di gruppo, c.d. "consolidato fiscale nazionale" con le controllate TAG e FFM mentre non è stato rinnovato per il triennio 2010-2012 il contratto di consolidato con MH. La società TAG ha chiuso l'esercizio registrando delle perdite fiscali oltre ad un'eccedenza di interessi passivi in deducibili coperti da eccedenze di Rol di Gruppo. La stessa ha iscritto tra le imposte correnti il provento da adesione al consolidato fiscale ai sensi di quanto previsto nel relativo contratto di consolidato fiscale nazionale. Al contrario, FFM ha

chiuso l'esercizio con un imponibile fiscale positivo. La stessa, quindi, a fronte delle imposte IRES d'esercizio ha rilevato il debito verso la controllante, che dovrà provvedere al versamento delle relative imposte.

La voce in esame è pertanto composta dall'importo stimato per le imposte sul reddito dell'esercizio suddivise tra oneri da consolidato fiscale IRES e imposte correnti IRAP al netto delle imposte anticipate e differite, così come dettagliato nella seguente tabella:

IMPOSTE SUL REDDITO	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	1.533	2.136	-603
Imposte correnti Irap	1.378	1.399	-21
Totale imposte correnti	2.911	3.535	-624
Imposte differite (Ires e Irap)	7	-827	834
Totale imposte differite/anticipate	7	-827	834
Totale	2.918	2.708	210

V - Altre informazioni

In merito all'informativa sulle operazioni con parti correlate, si ritiene che non sussistano allo stato attuale operazioni realizzate con parti correlate né accordi fuori Bilancio non risultanti dallo stato patrimoniale dotati dei requisiti richiesti dal comma o-quinquies dell'art.38 del D.Lgs.127/1991, dai quali possano emergere rischi o benefici a carico della Società.

Le operazioni poste in essere con parti correlate sono state concluse a normali condizioni di mercato e non sono rilevanti.

Di seguito un prospetto riepilogativo dei rapporti intervenuti

nell'esercizio tra il Gruppo e:

- la società GH Napoli SpA, partner industriale entrato a far parte della compagine sociale di MH a marzo 2009 con incarichi di gestione operativa ed amministrativa alla base dei costi evidenziati in tabella;
- la società Sirio SpA, socio Tag, che acquista dal Gruppo servizi di handling e di sub concessione spazi del Terminal Aviazione Generale.

	RICAVI	COSTI	CREDITI	DEBITI
GH Napoli SpA	12	410	105	10
Sirio SpA	306	12	63	12

Si ricordano, infine, le garanzie ricevute dai soci di minoranza Tag e MH, dettagliatamente esposte nel commento ai Conti D'Ordine, al quale si rimanda. Sempre in riferimento all'informativa richiesta

dell'art.38 del D.Lgs. 127/91 ed, in particolare, ai punti non espressamente richiamati nel presente documento, si segnala che non si sono verificate le fattispecie di cui è richiesta specifica informativa.

Il Presidente

del Consiglio di Amministrazione

(D.ssa Giuseppina Gualtieri)

Bologna, 27 maggio 2011

18.04.2017

PARTENZE Departures

Volo / Flight	Destinazione / Destination	Orario / Sched.	Banchi / Check-in	Gate	Note / Note
IB 780	CATANZA	15:20	8-10 A1	13	Inchiesta Documenti
AF 935	PARIGI CDG	15:55	21-32 A1	12	Inchiesta Documenti
EI 417	DUBLINO	16:10	6-7 A1	7	Passport AI Gate
FR 491	PALESTRA	16:10	48-49 A2	21	Passport AI Gate
LV 237	VIENNA	16:25	52-53 A2	1	
HJ 638	COLOGNE	16:40	17-18 A1	22	
AZ 1338	PALESTRA	16:40	21-32 A1	14	
MM 900	MURCH	16:50	2-18 A1	20	
FR 498	EDIMBURGH	16:55	48-47 A2	9	
545 BK 388	COPENAGHEN	17:30	21-21 A1	17	
AZ 770	AMSTERDAM	17:35	21-32 A1	12	



Check-in 1-32 →

Informazioni Information →

12

13

20

Relazione della Società di Revisione

Bilancio Consolidato 2010





**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39**

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. ("Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.") chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 21 maggio 2010.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2010 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo.
4. Come più ampiamente descritto in nota integrativa e nella relazione sulla gestione, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel registro di contabilità di cantiere da parte dell'Associazione Temporanea di Impresa, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Capogruppo per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in circa Euro 23 milioni, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Capogruppo, con atto di comparsa del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per circa Euro 24 milioni a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per circa Euro 34 milioni non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna.

5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2010.

Bologna, 3 giugno 2011

Reconta Ernst & Young S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Colletti'.

Carlo Colletti
(Socio)

USCITA **exit**
Taxi - Aerobus



www.bologna-airport.it

