



Bilancio 2011



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

## Consiglio di Amministrazione

al 31.12.2011

Giada GRANDI	<i>Presidente</i>
Bruno FILETTI	<i>Consigliere</i>
Luca MANTECCHINI	<i>Consigliere</i>
Fabio RANGONI	<i>Consigliere</i>
Giorgio TABELLINI	<i>Consigliere</i>

## Collegio Sindacale

al 31.12.2011

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*

## Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

in un quadro congiunturale ancora critico, il 2011 ha rappresentato un anno di ulteriore crescita per la Vostra società.

Sul versante del traffico, per il terzo anno consecutivo la crescita dei passeggeri è stata al di sopra della media nazionale (6,8% aeroporto di Bologna contro 6,4% Italia) e ha consentito di chiudere l'anno sfiorando quota 5,9 milioni di passeggeri. Nell'ambito dei primi dieci aeroporti per volume di traffico, Bologna ha raggiunto il settimo posto nella graduatoria nazionale per numero di passeggeri e mantenuto il quarto posto per il cargo.

Sul versante della qualità del servizio, l'indice che misura il grado di soddisfazione dei passeggeri (CSI - *Customer Satisfaction Index*) si è attestato a 95,4, in linea con il valore 2010 e superiore dell'1,6% rispetto al benchmark degli aeroporti italiani di dimensioni simili, nonostante il forte aumento del volume di traffico.

Sul versante dei risultati economici, l'esercizio 2011 si chiude con un utile di 1,9 milioni di Euro a causa dell'accantonamento straordinario a copertura della potenziale passività scaturente dall'impegno contenuto nella lettera di patronage rilasciata a Seaf, società di gestione dello scalo forlivese, al netto delle relative imposte anticipate. Prima della contrazione di 3,5 milioni di Euro dovuta a tale posta, il progetto di bilancio 2011 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società presentava un risultato di esercizio di 5,4 milioni di Euro, in crescita del 19% sul 2010 e miglior utile dell'ultimo quinquennio. In seguito alla messa in liquidazione di Seaf, deliberata dall'Assemblea dei Soci del 14 maggio u.s., gli amministratori della Vostra Società hanno successivamente riformulato il progetto di bilancio al 31 dicembre 2011, procedendo allo stanziamento di apposito fondo rischi a copertura del rischio connesso alla suddetta lettera di patronage che, al verificarsi di determinate condizioni quali appunto la messa in liquidazione della società, implica l'insorgere di un obbligo solidale di pagamento del mutuo contratto da Seaf e garantito dalla Vostra Società nella misura del 63%. In caso di escussione della garanzia, ferma restando l'intenzione della Vostra Società di esperire tutte le azioni eventualmente necessarie al recupero del credito per azione di regresso ai sensi dell'art.1950 del C.C. e qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere per la Vostra Società sarebbe pari all'importo accantonato al netto dell'eventuale recupero fiscale Ires.

I positivi risultati della gestione 2011 sono stati conseguiti operando in un contesto generale che, pur se caratterizzato dal perdurare della crisi economica, ha visto registrare performance nel complesso positive nel settore del trasporto aereo. Nel 2011 il traffico passeggeri è cresciuto del 5,9% a livello mondiale e del 9,1% a livello europeo. Al contrario il traffico merci, che normalmente anticipa l'impatto della situazione economica per l'intero settore, ha fatto registrare un calo dei volumi dello 0,7%.

Confermando una tendenza oramai consolidata, lo sviluppo sull'aeroporto di Bologna è stato caratterizzato dalla crescita del segmento *low-cost* (+19,9%), dal consolidamento della linea (+4,3%) e dal decremento del charter (-29,2%), quest'ultimo fortemente penalizzato dal crollo della domanda di viaggi verso i Paesi dell'Africa del Nord e del Medio Oriente a causa dall'instabilità politica di queste zone.

Il vettore Ryanair ha proseguito lo sviluppo dei suoi collegamenti e ha incrementato del 19% i passeggeri dello scalo, affiancato dall'inserimento di easyJet, altro importante vettore *low-cost* mentre il traffico di linea si è consolidato grazie al rafforzamento della

connessione verso destinazioni strategiche quali gli *hub* di Londra, Parigi e Istanbul; il 2011 è, inoltre, stato caratterizzato dall'avvio del progetto di sviluppo del traffico crocieristico che ha assicurato 46.000 passeggeri.

Sul versante degli *investimenti*, il 2011 è stato l'anno di avvio dei lavori di riqualifica dell'aerostazione passeggeri che rappresenta l'intervento più importante della prima fase del Master Plan aeroportuale. L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati e finanziati grazie al *cash flow operativo lordo* (13,8 milioni di Euro) e alla liquidità generata dalla riduzione del *Capitale Circolante Netto* (4,9 milioni di Euro) è stato di 15 milioni di Euro mentre è di 21 milioni di Euro l'ammontare degli investimenti effettivamente entrati in funzione nell'esercizio. Tra questi, i maggiori interventi riguardano la realizzazione di un nuovo piazzale aeromobili, il tombamento di un canale superficiale che permetterà la realizzazione di un ulteriore piazzale aeromobili, un nuovo varco doganale ed un nuovo parcheggio per operatori aeroportuali e la riqualifica dell'area merci.

Nel 2011 si è inoltre concluso l'iter di approvazione del *Contratto di Programma* per il periodo 2010-2013 con ENAC, passaggio fondamentale per la Vostra Società che ha consentito l'entrata in vigore delle nuove tariffe *aviation* a far data dal 28 marzo, *driver* principale dei positivi risultati economici raggiunti nella gestione ordinaria 2011.

Analizzando nel merito l'andamento della gestione, i *ricavi aeronautici* sono aumentati del 20% di cui il 71% è legato all'effetto tariffe ed il 29% all'effetto volumi. Più stabili i *ricavi non aeronautici/commerciali* (1%) realizzati a parità di aree e spazi dedicati. La crescita maggiore è stata registrata dai proventi pubblicitari (10%) e da quelli della Marconi Business Lounge (+20%), mentre sono risultati in contrazione i ricavi dei parcheggi (-4%) per una diversa composizione del mix dei passeggeri, che risultano più attenti ai costi accessori al viaggio, unitamente ad un aumento della concorrenza nel settore.

A fronte dell'aumento complessivo dei ricavi del 12%, i *costi esterni di gestione* sono cresciuti del 21%, con un incremento dovuto in massima parte ai crescenti oneri di sviluppo del traffico aeroportuale connessi al maggiore traffico transitato ed allo sviluppo della base *low cost*, compresi i costi dell'attività di marketing territoriale finanziati interamente dalla Vostra Società. Al netto della crescita di questi ultimi, i costi esterni di gestione presentano un aumento del 10% a fronte della crescita del 6,8% del traffico passeggeri. Se si depura peraltro l'aumento dei costi dall'incremento del Canone di Concessione aeroportuale conseguente all'entrata in vigore del Contratto di Programma, la crescita dei costi di gestione è pari al 3,9%, inferiore quindi all'aumento dei volumi di traffico passeggeri. L'incremento del *costo del lavoro* (3%), è dovuto in gran parte alla crescita dell'organico medio di 12 *full time equivalent* (3,6%) per far fronte all'aumento del traffico gestito, per maggiori esigenze di alcune aree di staff e per l'inserimento di nuove risorse a tempo determinato in relazione ai lavori di riqualifica del terminal e all'apertura provvisoria del terminal Est, dedicato all'assistenza ai passeggeri Ryanair durante i lavori nell'aerostazione principale. L'impatto sul costo del lavoro del CCNL di settore siglato nel mese di gennaio 2010 è stato parzialmente assorbito da risparmi conseguiti tramite la riduzione del lavoro straordinario (-15%) e dal minor costo del lavoro ordinario derivante dall'utilizzo delle ferie pregresse (-7%).

A livello di margini intermedi di gestione, la crescita dei ricavi, supe-

riore all'aumento dei costi, ha determinato un aumento del *Valore Aggiunto* del 4% (38 milioni di Euro), del *Margine Operativo Lordo* del 5% (18 milioni di Euro) e del *Risultato Operativo Caratteristico* del 13% sul 2010 pari a 8,6 milioni di Euro. In sintesi, l'entrata in vigore del Contratto di Programma ha interrotto il trend di riduzione della marginalità operativa conseguente allo sviluppo del segmento *low-cost*.

Si registra poi un sensibile peggioramento nel saldo della gestione "accessoria" (gestione finanziaria, delle società partecipate e straordinaria) dovuto all'accantonamento straordinario legato al rischio garanzia Seaf (4,8 milioni di Euro) che ha più che compensato l'effetto positivo legato al parziale rimborso di una sanzione irrogata alla Società dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel 2003 per violazione della Legge 287/90 (682 mila Euro compresi interessi).

Il saldo della gestione "accessoria" è passato da -425 mila Euro a - 4,3 milioni di Euro determinando un *Risultato Ante Imposte* di 4,2 milioni di Euro, in calo del 41% sul 2010.

Infine, le *imposte sul reddito* per 2,3 milioni di Euro (-12% sul 2010) sono costituite per 4,2 milioni di Euro da imposte correnti e per -1,9 milioni di Euro dall'iscrizione di imposte anticipate. Al netto delle imposte ed in conseguenza della maggiore incidenza di queste ultime sul *risultato ante imposte*, passata dal 37% del 2010 al 56% dell'esercizio in esame, l'*utile di esercizio* evidenzia un decremento di 2.633 mila Euro sul 2010 totalmente attribuibile all'impatto dell'accantonamento per il rischio garanzia Seaf.

La *struttura patrimoniale* della Vostra Società si conferma in equilibrio e la *posizione finanziaria netta* è migliorata da -8,7 a -5,8 milioni di Euro per effetto della restituzione delle rate di mutuo scadute nell'esercizio e la conseguente riduzione del debito a lungo termine verso le banche.

Passando a considerare i risultati del bilancio consolidato di Gruppo, il cui perimetro è invariato rispetto al precedente esercizio, gli elementi caratterizzanti il 2011 sono stati la crescita del fatturato del 10% grazie all'adeguamento delle tariffe *aviation* conseguenti all'entrata in vigore del Contratto di Programma ed all'aumento dei volumi di traffico. L'aumento del 5% della redditività operativa e, di segno contrario, le partite straordinarie che hanno, nel complesso, determinato una contrazione dell'utile di gruppo del 52% a 2,2 milioni di Euro. Nel complesso, al netto delle poste straordinarie, il 2011 ha rappresentato 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.

Passando al 2012, i primi mesi hanno confermato il rallentamento dei dati di traffico già manifestato nell'ultimo trimestre 2011 ed a ciò si è aggiunto l'impatto negativo degli eccezionali eventi meteorologici nevosi delle prime due settimane di febbraio: complessivamente nel periodo gennaio-aprile 2012 si sono registrati cali sul traffico passeggeri del 4,6% e del 6,9% dei movimenti aeromobili.

L'impatto economico stimato dell'evento neve è una perdita di 1,4 milioni di Euro in termini di minori ricavi e maggiori costi.

In sintesi, nonostante le positive novità sul versante dello sviluppo del traffico della Summer Season IATA 2012 (Ryanair, ha rafforzato la sua base operativa passando a cinque aeromobili, Aeroflot da settembre collegherà giornalmente Bologna a Mosca, Lufthansa e British Airways, vettori tradizionali e storici dell'aeroporto di Bologna, hanno incrementato i voli così come Turkish Airlines, dopo soli due anni di operatività sullo scalo, raddoppia i voli giornalieri per Istanbul) il 2012 non si è aperto sotto i migliori auspici e presenta segnali preoccupanti, non ultimo il perdurare della crisi economica e finanziaria dei Paesi Occidentali.

La sfida appare pertanto la difesa dei risultati economici e la qualità del servizio senza poter contare sulla crescita del traffico registrata negli ultimi anni, anni nei quali il Marconi è cresciuto ben oltre la media nazionale, e con i lavori di riqualifica dell'aerostazione in corso. Relativamente a questi ultimi, la Società e il management saranno impegnati a minimizzare gli impatti negativi e porre le basi per una pronta ripresa cogliendo le opportunità offerte dal mercato e rispettando i tempi di consegna delle nuove opere in corso di realizzazione.

*Signori Azionisti,*

il Bilancio che sottopongo alla Vostra approvazione consegna agli Azionisti un'Azienda che, anche in un contesto di crescente difficoltà strutturale e congiunturale, continua a rappresentare un punto di riferimento per il territorio e la comunità in termini di ricchezza generata e connettività oltre che di "porta di accesso" per un flusso sempre crescente di visitatori dall'Italia e dal Mondo. La solidità finanziaria dell'azienda consentirà, in assenza di eventi al momento non prevedibili, di superare questa fase non favorevole per ripartire con nuovo slancio verso gli obiettivi di sviluppo delineati nel Piano Industriale della società. A tale proposito il mio ringraziamento va al Consiglio di Amministrazione, al management e tutti coloro che con il loro operato contribuiscono alla crescita e allo sviluppo del nostro aeroporto oltre che al Collegio Sindacale per la collaborazione sempre prestata.

*Signori Azionisti,*

tornando ai risultati del bilancio 2011 che sottoponiamo alla Vostra approvazione si propone la seguente destinazione dell'utile d'esercizio pari a 1.871.929,02 Euro:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del Codice Civile per 93.596,45 Euro;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per 1.778.332,57 Euro.

**Il Presidente**  
del Consiglio di Amministrazione  
(D.ssa Giada Grandi)

## Bilancio d'Esercizio 2011

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



## Bilancio Consolidato 2011

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



<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<b>8</b>
<b>PREMESSA</b>	<b>10</b>
<b>1. STRATEGIE E RISULTATI</b>	<b>10</b>
1.1 IL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	10
1.2 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	11
<b>2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE</b>	<b>12</b>
2.1 SVILUPPO DEL TRAFFICO E DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE	12
I RISULTATI DI TRAFFICO	13
I RISULTATI ECONOMICI	16
2.2 SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ NON AERONAUTICHE/COMMERCIALI	16
SUBCONCESSIONI RETAIL	16
MARCONI BUSINESS LOUNGE	17
PARCHEGGI	18
SPAZI PUBBLICITARI	18
BIGLIETTERIA	18
OPERATIONAL OFFICES (SUBCONCESSIONI COMMERCIALI)	18
SUBCONCESSIONI CAR RENTAL	19
<b>3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DELLA SOCIETÀ</b>	<b>20</b>
3.1 RISULTATI ECONOMICI	20
3.2 FLUSSI FINANZIARI	22
3.3 STRUTTURA PATRIMONIALE	23
3.4 INVESTIMENTI	24
3.5 IL PERSONALE	25
<b>4. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI</b>	<b>27</b>
4.1 L'AMBIENTE	27
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	27
4.3 LA QUALITÀ	27
<b>5. QUADRO NORMATIVO</b>	<b>29</b>
5.1 IL REGIME CONCESSORIO	29
5.2 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	29
5.3 LA REGOLAZIONE ECONOMICA DI SETTORE	31
5.4 LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE	31
<b>6. IL CONTENZIOSO</b>	<b>32</b>
<b>7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE</b>	<b>34</b>
<b>8. RAPPORTI INFRAGRUPO E CON PARTI CORRELATE</b>	<b>35</b>
8.1 SOCIETÀ CONTROLLATE	35
8.2 SOCIETÀ COLLEGATE	39
8.3 ALTRE PARTECIPAZIONI	39
8.4 PARTI CORRELATE	39
<b>9. AZIONI PROPRIE</b>	<b>39</b>
<b>10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO</b>	<b>40</b>
<b>11. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b>	<b>41</b>
<b>12. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO</b>	<b>41</b>
<b>NOTA INTEGRATIVA</b>	<b>48</b>
<b>I PREMESSA - PRINCIPI GENERALI</b>	<b>50</b>
<b>II CRITERI DI FORMAZIONE</b>	<b>50</b>
<b>III CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>50</b>
<b>IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO</b>	<b>54</b>
<b>ATTIVO PATRIMONIALE</b>	<b>54</b>
B. IMMOBILIZZAZIONI	54
C. ATTIVO CIRCOLANTE	61
D. RATEI E RISCONTI	64
<b>PASSIVO PATRIMONIALE</b>	<b>65</b>
A. PATRIMONIO NETTO	65
B. FONDI PER RISCHI ED ONERI	66
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	67
D. DEBITI	67
E. RATEI E RISCONTI	69
<b>CONTI D'ORDINE</b>	<b>70</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>71</b>
A. VALORE DELLA PRODUZIONE	71
B. COSTI DELLA PRODUZIONE	72
C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	75
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	76
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	76
<b>V ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>79</b>
<b>RELAZIONE COLLEGIO SINDACALE</b>	<b>80</b>
<b>RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>84</b>





## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Bilancio d'Esercizio 2011





## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

**Premessa**

La presente Relazione sulla Gestione, a corredo del bilancio 2011 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 5 marzo 2012 tenuto conto che la Società è tenuta alla redazione del Bilancio Consolidato ai sensi del D.Lgs.127/91.

In data 23 aprile 2012 è stato approvato, in prima istanza, il progetto di bilancio 2011 riportante un utile di esercizio di 5.366 mila Euro, miglior risultato degli ultimi cinque esercizi; tale risultato poggiava, fra l'altro, sulle opportune valutazioni e rappresentazioni contabili espresse dal Consiglio di amministrazione in merito agli impegni assunti a fronte della garanzia concessa a favore di Seaf spa - concessionaria dell'Aeroporto di Forlì L. Ridolfi - nel presupposto della continuità aziendale della stessa società Seaf, fondamento rafforzato peraltro, sin dal 2007 - momento del rilascio di detta garanzia - dalle diverse e susseguenti ricapitalizzazioni di quest'ultima, non da ultimo quella deliberata in sede di assemblea dei Soci Seaf del 12 Aprile 2012 che ha previsto: *i)* la copertura delle perdite accumulate a tutto il 29 febbraio 2012; *ii)* la ricostituzione (con sottoscrizione e versamento) del capitale sociale sino al limite legale; *iii)* nonchè l'aumento del capitale sino a € 3.098.000, come imposto dai limiti dimensionali secondo i parametri del DM 521/1997. Successivamente, a seguito dell'evolversi della situazione della società di gestione dell'aeroporto di Forlì, da ultimo per effetto dell'assemblea dei

Soci della stessa del 14 maggio u.s. che ha deliberato la messa in liquidazione della società ex art. 2484 del C.C. e contestuale nomina del liquidatore, gli Amministratori della scrivente hanno proceduto a riformulare il progetto di bilancio al 31 dicembre 2011, ricorrendone le condizioni.

Si è proceduto, pertanto, a stanziare un apposito fondo rischi a copertura della potenziale passività scaturente dall'impegno contenuto nella lettera di patronage per le obbligazioni nascenti dal mutuo, concesso a Seaf per iniziali 9 milioni di Euro nel 2007, da un pool di banche (Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì e Cesena), e così garantito - pro quota - da SAB (per il 63%) e dal Comune di Forlì, per la restante parte del 37%. L'accantonamento di 4.820 mila Euro, pari a 63% del finanziamento residuo al 31/12/2011, al netto della relativa fiscalità differita per 1.325 mila Euro, ha comportato un abbattimento dell'utile di esercizio di 3.494 mila Euro, portando l'utile dell'esercizio 2011, che sottoponiamo all'approvazione dei Soci, a 1.872 mila Euro. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al paragrafo sugli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio e al contenuto della Nota integrativa, per i relativi dettagli.

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.

**1. Strategie e risultati****1.1 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, complice anche la crescente importanza del segmento low-cost rispetto a quello dei vettori tradizionali, hanno determinato una contrazione dei margini delle attività aeronautiche dei gestori aeroportuali. Questi ultimi hanno quindi dovuto reinventare il loro modello di business in chiave di maggiore efficienza e ulteriore diversificazione verso le attività non aeronautiche.

Nel 2011, nonostante le difficoltà economiche che hanno interessato i principali paesi occidentali, il settore del trasporto aereo ha resistito facendo registrare performance nel complesso positive in tutte le aree geografiche, con un incremento del traffico passeggeri del 5,9% rispetto al 2010. Al contrario il traffico merci, che subisce per primo l'impatto della situazione economica e funge quindi da anticipatore per l'intero settore, nel 2011 ha fatto registrare un calo dei volumi dello 0,7%.

A livello europeo il traffico passeggeri è cresciuto in modo rilevante durante tutto il 2011 (+9,1%). Relativamente al traffico merci, l'Europa ha riflettuto il trend mondiale di settore con uno sviluppo nella prima parte dell'anno ed una contrazione negli ultimi mesi (+1,3%). Per il 2012 si prevede una situazione diversa a causa della crisi del debito in corso che avrà impatto sulle prospettive di crescita di

alcune tra le più importanti economie europee. Il contesto economico avrà effetti sia sulla domanda del trasporto aereo che sul costo dei carburanti e sul carico fiscale con conseguente difficoltà per le compagnie di aumentare la capacità.

Il sistema aeroportuale italiano ha chiuso il 2011 con 148,5 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita inferiore alla media europea (+6,4%) ed un incremento di 9 milioni di passeggeri rispetto al 2010. Nonostante questo risultato positivo, la crisi economica e l'instabilità dei paesi del Nord Africa hanno determinato un rallentamento della crescita del traffico, specialmente negli ultimi 3 mesi dell'anno. Per quanto riguarda il traffico merci la crescita in Italia, considerato sia il traffico merce via aerea che via superficie, è stata del 2,3%. Il rallentamento della crescita rispetto al 2010 riflette il contesto economico del paese nel quale Bologna si conferma al quarto posto nella classifica nazionale con 43,8 mila tonnellate e una crescita del 15,8% rispetto al 2010.

A livello di passeggeri Bologna, con quasi 5,9 milioni, ha fatto registrare una crescita del 6,8%, superiore alla media italiana raggiungendo il settimo posto nella classifica nazionale. Tra i primi 10 aeroporti Venezia ha fatto registrare il maggiore incremento di traffico (+24,9%) per effetto della chiusura dell'aeroporto di Treviso, seguita da Palermo, che presenta un forte incremento del traffico internazionale e Bergamo dove continua lo sviluppo del traffico low cost.

## 1.2 Gli obiettivi strategici

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

- **Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.**
- **Sviluppo del traffico low cost accompagnato dal consolidamento del traffico business.**
- **Miglioramento della qualità del servizio, dell'efficienza e della produttività.**
- **Razionalizzazione e risanamento delle società partecipate e crescita nel business non aeronautico.**

Oltre ai punti del Piano Industriale, SAB ha individuato altri obiettivi strategici da realizzare nei prossimi anni:

- **Apertura verso i nuovi mercati emergenti**  
La Società è impegnata nella ricerca di destinazioni e rotte innovative e di nuove compagnie, non solo low cost, che

colleghino Bologna ai cosiddetti "Paesi Emergenti", vale a dire ai Paesi dell'Europa Orientale (Russia su tutti), del Medio Oriente e dell'Asia, aree verso cui si sta spostando l'intera economia globale.

- **Attenzione completa alla "Passenger Experience" nell'aeroporto**

L'impegno di SAB, orientato ad offrire una buona "esperienza" agli utenti dell'aeroporto di Bologna, si manifesta migliorando continuamente il livello dei propri servizi anche grazie all'ausilio di strumenti tecnologici all'avanguardia.

- **Miglioramento delle modalità e degli strumenti di comunicazione e di dialogo con il territorio**

Utilizzando gli strumenti di comunicazione di cui dispone e ideando nuovi mezzi o canali di informazione, SAB intende far conoscere alla community esterna la propria attività, il proprio impegno, i propri valori e le proprie efficienze.



## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## 2. Analisi dei principali risultati della gestione

## 2.1 Sviluppo del traffico e delle attività aeronautiche

Nel 2011 Bologna ha registrato una crescita del 6,8% dei passeggeri sfiorando quota 5,9 milioni.

Le compagnie tradizionali che hanno incrementato il traffico passeggeri attraverso la crescita del load factor sono state Lufthansa (49.000 passeggeri in più), Alitalia (circa 39.000), Air France/KLM (circa 29.000), Royal Air Maroc (circa 20.000) e British Airways (circa 17.000). Aegean Airlines ha operato un collegamento su Atene con 3 frequenze settimanali nella stagione summer che ha portato 27.000 passeggeri; tale collegamento, molto apprezzato dal territorio, non è stato riconfermato a causa della critica situazione greca. Tra le Compagnie low cost che hanno incrementato il volume di traffico, oltre a Ryanair che a partire dal 28 marzo ha posizionato la quarta macchina sull'aeroporto di Bologna, figura easyJet, che ha attivato un volo giornaliero per Londra Gatwick da fine Marzo e da metà Dicembre un collegamento su Parigi CDG operato 6 volte la settimana. L'ingresso di easyJet, competitor diretto di Ryanair, è particolarmente rilevante per le forti prospettive di sviluppo del segmento low cost sull'aeroporto di Bologna. Wind Jet è un altro vettore low cost che, dal 1° ottobre, ha attivato 2 collegamenti giornalieri su Catania; il successo di questo collegamento (41.000 passeggeri) è in gran parte dovuto al fatto che Meridianfly, in linea con la sua recente politica commerciale di riduzione dei voli domestici, ha interrotto il suo collegamento storico su Catania oltre alla chiusura della tratta Bologna- Palermo in aprile e del Bologna-Mosca dal 16 gennaio 2012. Nel complesso, tale operazione ha prodotto un calo di traffico di 74.000 passeggeri rispetto al 2010.

Degno di nota il progetto di sviluppo del traffico crocieristico

avviato nel 2011. L'operazione ha consistito nell'assicurare voli charter dalla Spagna in corrispondenza di crociere che, quindicinalmente, partivano e arrivavano dal porto di Ravenna da Maggio a Ottobre. Per quest'operazione sono stati utilizzati aeromobili wide body della Pullmantur Air che complessivamente hanno portato oltre 46.000 passeggeri con un forte impatto anche sull'operatività: in un arco temporale di 5 ore circa, atterravano da Madrid e Barcellona 3 aeromobili B747 da 477 posti e 2 B737 da 160 posti. Per far fronte ai picchi di traffico, gli arrivi sono stati spostati al Terminal Aviazione Generale dopo un opportuno adeguamento delle infrastrutture esterne: rifacimento della strada e ampliamento dei parcheggi al fine di ospitare un alto numero di pullman e permettere ai passeggeri di muoversi in sicurezza.

Verso la fine dell'anno il traffico ha registrato un rallentamento caratterizzato dalla diminuzione e/o dalla fuoriuscita di vettori storici dell'aeroporto di Bologna: Jet4you che operava un collegamento su Casablanca (42.000 passeggeri nel 2011) alla fine della *summer* ha cancellato le sue 4 frequenze settimanali. Czech Airlines ha cancellato il collegamento per Praga a partire dalla *winter* (6 frequenze) e al momento la destinazione non è servita. Anche la rotta Bologna-Tirana si è ridotta in seguito alla sospensione della licenza di Albanian Airlines; d'altro lato il vettore low cost Belle Air ha aumentato i suoi collegamenti con voli giornalieri sulla capitale albanese. Infine, un altro impatto negativo è derivato dalla scelta di Ryanair di ridurre l'operatività di tutte le sue basi in Europa per la stagione *winter* 2011/12; l'aeroporto di Bologna, come tutte le basi, è stato coinvolto e ha subito la riduzione da 4 a 3 aeromobili a partire da fine ottobre.

Composizione dell'offerta dell'Aeroporto di Bologna

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Compagnie aeree	<b>68</b>	51	50	33,3%
Traffico di linea	<b>93,35%</b>	89,97%	88,67%	3,4%
- di cui vettori tradizionali	<b>52,11%</b>	53,24%	60,46%	-1,1%
- di cui vettori low cost	<b>41,24%</b>	36,73%	28,21%	4,5%
Traffico charter	<b>6,65%</b>	10,03%	11,33%	-3,4%

In sintesi l'anno appena concluso, sebbene connotato anche da fattori negativi legati alla congiuntura economica, conferma nei risultati di traffico la strategia di sviluppo dell'aeroporto finalizzata a rispondere alle esigenze del territorio attraverso lo sviluppo dell'offerta di

destinazioni "point to point", garantendo al contempo i collegamenti con i principali hub nazionali e internazionali, ed il bilanciamento tra offerta low cost e tradizionale.

Destinazioni e Paesi raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	<b>108</b>	91	88	18,7%
Paesi (oltre all'Italia) collegati direttamente	<b>34</b>	32	32	6,3%
Paesi (oltre all'Italia) collegati indirettamente	<b>196</b>	181	179	8,3%
Paesi collegati non solo con la capitale	<b>10</b>	8	6	25,0%

Destinazioni servite da più vettori

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Destinazioni servite da più vettori	<b>12</b>	16	15	-25,0%

## I risultati di traffico

### Traffico passeggeri

NUMERO PASSEGGERI	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
<b>PASSEGGERI NAZIONALI</b>	<b>1.725.742</b>	<b>1.568.469</b>	<b>1.439.891</b>	<b>10,0%</b>
Linea	1.033.589	1.099.167	1.097.192	-6,0%
Low Cost	655.180	435.494	315.397	50,4%
Charter	14.703	16.205	16.546	-9,3%
Transiti	22.270	17.603	10.756	26,5%
<b>PASSEGGERI INTERNAZIONALI</b>	<b>4.150.275</b>	<b>3.934.637</b>	<b>3.334.806</b>	<b>5,5%</b>
Linea	1.993.082	1.803.792	1.769.956	10,5%
Low Cost	1.766.644	1.583.904	1.029.510	11,5%
Charter	305.320	493.686	490.406	-38,2%
Transiti	39.241	53.255	44.934	-26,3%
Crociere	45.988	-	-	-
<b>Aviazione Generale</b>	<b>9.671</b>	<b>8.563</b>	<b>7.587</b>	<b>12,9%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>5.885.688</b>	<b>5.511.669</b>	<b>4.782.284</b>	<b>6,8%</b>

In linea con le tendenze di mercato, il traffico passeggeri conferma la crescita costante del peso relativo dei voli low cost rispetto al totale dei voli. La linea evidenzia una lieve flessione dovuta alle cancellazioni sopra riportate. Rilevante la riduzione del charter, nonostante il contributo delle crociere, causata sia dalle perdite di

traffico su Egitto (-155.000 passeggeri) e Tunisia (-43.000) in ragione dell'instabilità politica dei relativi paesi, sia del cambiamento dei costumi connesso al nuovo modello di vacanza, più breve e con budget ridotto.

COMPOSIZIONE PASSEGGERI	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Linea	<b>52,02%</b>	53,17%	60,40%	-2,2%
Low Cost	<b>41,18%</b>	36,67%	28,10%	12,3%
Charter	<b>5,86%</b>	10,01%	11,30%	-41,5%
Aviazione Generale	<b>0,16%</b>	0,15%	0,20%	9,5%
Crociere	<b>0,78%</b>	-	-	100%

### Traffico passeggeri per compagnia aerea

Nel 2011 si riscontra una forte crescita del vettore Ryanair. Meridianaflly, che ha cancellato i collegamenti su Palermo e Catania, ha avuto un calo di oltre due punti percentuali. Al contrario, Lufthansa e British Airways evidenziano risultati in crescita mentre Turkish Ai-

rines, importante vettore che nel 2010 ha introdotto il collegamento giornaliero Bologna-Istanbul, si è posizionata al 12° posto con una quota dell'1,4% di traffico passeggeri.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

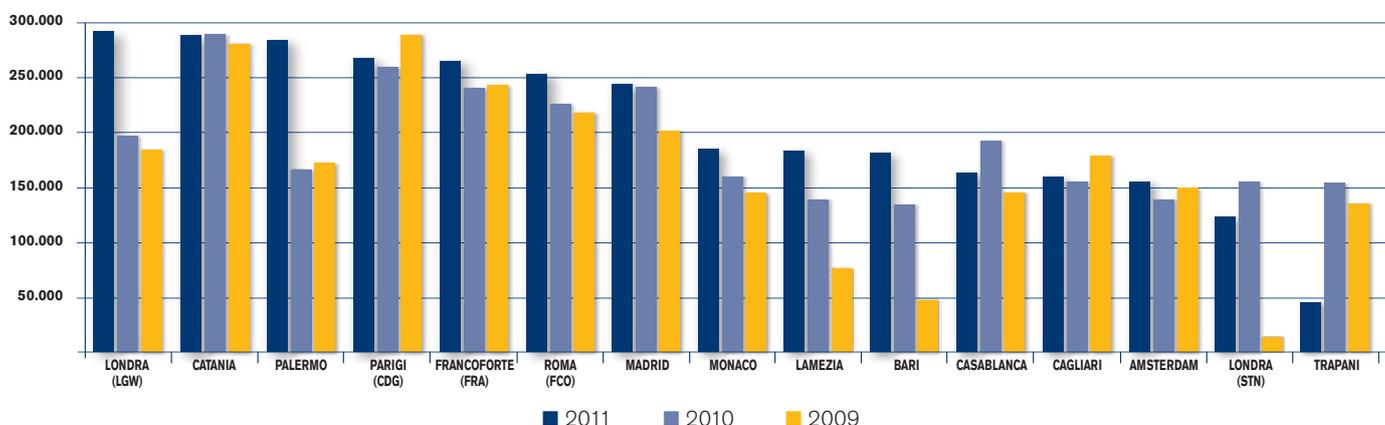
	2011 (n.ro)	2011 (% sul tot.)	2010 (n.ro)	2010 (% sul tot.)	2009 (n.ro)	2009 (% sul tot.)	Var. % 2011/2010
1 FR RYANAIR	2.007.465	34,1%	1.682.865	30,5%	1.051.015	22,0%	19,3%
2 AZ+AP ALITALIA/AIRONE	705.886	12,0%	675.714	12,3%	616.706	12,9%	4,5%
3 IG MERIDIANA + GJ fly	449.648	7,6%	543.221	9,9%	587.110	12,3%	-17,2%
4 AF+KL AIRFRANCE/KLM	457.218	7,8%	428.736	7,8%	454.133	9,5%	6,6%
5 LH LUFTHANSA	451.004	7,7%	402.422	7,3%	388.756	8,1%	12,1%
6 IB+YW IBERIA/AIR NOSTRUM	188.313	3,2%	190.738	3,5%	224.870	4,7%	-1,3%
7 BA BRITISH AIRWAYS	205.669	3,5%	188.411	3,4%	184.382	3,9%	9,2%
8 BV BLUE PANORAMA AIRLINES	77.952	1,3%	140.692	2,6%	155.817	3,3%	-44,6%
9 NO NEOS	109.508	1,9%	124.269	2,3%	109.013	2,3%	-11,9%
10 OS AUSTRIAN AIRLINES	96.222	1,6%	81.365	1,5%	56.793	1,2%	18,3%
11 AT ROYAL AIR MAROCCO	106.330	1,8%	86.424	1,6%	74.744	1,6%	23,0%
12 TURKISH AIRLINES	83.025	1,4%	60.551	1,1%	-	-	37%

## Traffico passeggeri per destinazione

Nel 2011 Londra ha superato Catania quale destinazione più richiesta dai passeggeri del Marconi da un lato grazie all'introduzione del collegamento low cost di easyJet e dall'altro, a causa della cancellazione della tratta su Catania operata da Meridianafly dal 1° ottobre. L'influenza di easyJet è riscontrabile anche su Parigi CDG nonostante il vettore

operi su questa rotta solo da metà dicembre. Palermo è cresciuta per effetto del traffico Ryanair. Casablanca risente della cancellazione dei voli Jet4you mentre Trapani ha perso molto traffico a causa della prolungata chiusura dell'aeroporto in relazione alla guerra in Libia.

Principali città per traffico passeggeri (escluso charter)



## Numero movimenti aeromobili

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
<b>NAZIONALI</b>	<b>18.947</b>	<b>18.485</b>	<b>17.610</b>	<b>2,5%</b>
Linea	13.362	13.703	13.476	-2,5%
Low Cost	4.485	2.989	2.272	50,1%
Charter	1.100	1.793	1.862	-38,7%
<b>INTERNAZIONALI</b>	<b>45.140</b>	<b>45.708</b>	<b>42.517</b>	<b>-1,2%</b>
Linea	28.632	28.636	29.468	0,0%
Low Cost	12.469	11.765	7.790	6,0%
Charter	3.889	5.307	5.259	-26,7%
Crociere	150	-	-	-
<b>TOTALI</b>	<b>69.153</b>	<b>70.270</b>	<b>64.925</b>	<b>-1,6%</b>
Linea	41.994	42.339	42.944	-0,8%
Low Cost	16.954	14.754	10.062	14,9%
Charter	4.989	7.100	7.121	-29,7%
Crociere	150	-	-	-
<b>Aviazione Generale</b>	<b>5.066</b>	<b>6.077</b>	<b>4.798</b>	<b>-16,6%</b>

Il numero complessivo di aeromobili evidenzia una leggera flessione rispetto al 2010 a conferma della tendenza sempre più diffusa presso le compagnie di utilizzare aeromobili di maggiori dimensioni

con aumento della capacità media di posti disponibili. Di particolare evidenza l'ulteriore calo del charter (-29,7%) già evidenziato nel 2010.

## Tonnellaggio aeromobili

L'aumento dei voli low cost che operano con aeromobili più pesanti e con maggiore capienza ha comportato la crescita del tonnellaggio complessivo (1,4%).

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
<b>NAZIONALE</b>	<b>1.151.099</b>	<b>1.141.169</b>	<b>1.078.286</b>	<b>0,9%</b>
Linea	756.889	810.647	800.910	-6,6%
Low Cost	302.563	200.159	150.967	51,2%
Charters	91.647	130.363	126.409	-29,7%
<b>INTERNAZIONALE</b>	<b>2.639.450</b>	<b>2.597.851</b>	<b>2.295.304</b>	<b>1,6%</b>
Linea	1.453.362	1.399.058	1.366.587	3,9%
Low Cost	837.441	797.246	529.040	5,0%
Charters	348.647	401.547	399.677	-13,2%
<b>TOTALE</b>	<b>3.790.549</b>	<b>3.739.020</b>	<b>3.373.590</b>	<b>1,4%</b>
TOTALE LINEA	2.210.251	2.209.705	2.167.497	0,0%
TOTALE LOW COST	1.140.004	997.405	680.007	14,3%
TOTALE CHARTER	440.294	531.910	526.086	-17,2%

## Traffico merce via aerea

L'incremento del 20,4% del traffico merci via aerea, espresso in termini di chilogrammi trasportati, è stato nettamente superiore alla media nazionale (2,3%). Le motivazioni sono principalmente riconducibili alle operazioni effettuate da Kalitta Air, con aeromobili wide-body B747. In particolare con quest'ultimo vettore si è lavorato

per stimolare il trasporto di merci anche in partenza (inizialmente la merce era solo in arrivo) e per far continuare le operazioni nel medio termine. Come negli ultimi tre anni, Bologna è anche stata il riferimento per il trasporto delle moto e attrezzature del Moto GP che si tiene al circuito di Misano la prima domenica di settembre.

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
<b>TOTALE</b>	<b>31.524.319</b>	<b>26.177.731</b>	<b>24.628.776</b>	<b>20,4%</b>
Nazionali	6.662.829	5.070.820	4.930.165	31,4%
Internazionali	24.861.490	21.106.911	19.698.611	17,8%

## Traffico posta via aerea

La diminuzione del traffico postale, esposto sempre in chilogrammi, va ricondotto essenzialmente alla temporanea sospensione delle attività dello spedizioniere Femar a inizio 2011.

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
<b>TOTALE</b>	<b>1.038.795</b>	<b>1.969.895</b>	<b>2.700.529</b>	<b>-47,3%</b>
Nazionali	1.032.516	1.961.773	2.689.048	-47,4%
Internazionali	6.279	8.122	11.481	-22,7%

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## I risultati economici

RICAVI	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Diritti aeroportuali	44.906	34.747	30.252	29%
Corrispettivi per PRM	2.148	1.356	1.180	58%
Infrastrutture centralizzate	971	3.586	3.295	-73%
Corrispettivi per beni ad uso esclusivo	1.404	1.343	1.278	5%
Corrispettivi per beni ad uso comune	23	270	151	-92%
<b>Totale ricavi aeronautici</b>	<b>49.452</b>	<b>41.302</b>	<b>36.156</b>	<b>20%</b>

I ricavi delle attività aeronautiche evidenziano una crescita del 20% sul 2010, crescita dovuta all'aumento dei volumi di traffico per il 29% e all'applicazione delle nuove tariffe aviation conseguenti all'entrata in vigore del Contratto di Programma SAB-ENAC a far data dal 28 marzo 2011 per il 71%. Per precisione l'effetto tariffe è derivato, seppure in minima parte, anche dall'adeguamento dei diritti per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2010, disposto dal D.M del 4 ottobre 2010. La nuova misura dei diritti, con decorrenza 10 gennaio 2011, ha avuto efficacia fino al 28 marzo 2011, data di entrata in vigore delle nuove tariffe stabilite dal Contratto di Programma.

Con l'applicazione di quest'ultimo vi è stata una revisione complessiva delle tariffe *aviation* che ha comportato, oltre all'adeguamento tariffario, una modifica nella modalità di determinazione e una semplificazione tariffaria.

Nel dettaglio, il solo effetto tariffe da Contratto di Programma ha comportato un incremento complessivo dei ricavi aeronautici di 5.783 mila Euro pari ad una crescita del 12% così composta:

- i diritti aeroportuali sono cresciuti del 21% (7.933 mila Euro);
- i corrispettivi PRM del 32% (696 mila Euro);
- le infrastrutture centralizzate sono calate del 292% (- 2.832 mila Euro) in quanto accorpate ai diritti di imbarco passeggeri ad esclusione dell'infrastruttura di *De-icing* per la quale l'incremento è stato del 18% (+ 47 mila Euro);

- i corrispettivi per i beni di uso esclusivo (banchi check-in e subconcessioni aree e spazi operativi a vettori e handlers certificati sullo scalo di Bologna) sono cresciuti del 4% (55 mila Euro);
- i corrispettivi per i beni di uso comune sono calati del 300% (69 mila Euro) in quanto dal 28 marzo 2011 inclusi nei diritti di approdo e decollo e nei diritti di sosta aeromobili.

Parallelamente all'entrata in vigore del Contratto di Programma, non si è più applicato l'abbattimento del 75% del canone di concessione aeroportuale disposto dalla Legge 248/2005 (Legge Requisiti di Sistema). Il canone di concessione viene pertanto determinato nella sua misura piena secondo la metodologia definita dall'art. 1 del decreto interdirigenziale 30 giugno 2003 (basata sul criterio del WLU -Work Load Unit) e confermata dal D.M. 23 dicembre 2009 anche per il triennio 2010-2012.

Complessivamente il Contratto di Programma ed il conseguente adeguamento tariffario hanno comportato, per i circa nove mesi di applicazione, un aumento del Margine Operativo Lordo del 6%.

**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 Infragruppo e con Parti Correlate" della presente Relazione.

## 2.2 Sviluppo delle attività non aeronautiche/commerciali

Nel 2011, pur in un contesto macroeconomico ancora critico, sono stati ulteriormente consolidati i risultati ottenuti nelle singole aree di business, chiudendo l'anno con ricavi derivanti dalle attività non aeronautiche/commerciali pari a 24.604 mila Euro in crescita dello 0,6% rispetto al 2010.

Tra le attività più significative del 2011, in ambito retail, si segnala

l'apertura del nuovo duty free gestito dal gruppo leader europeo Heinemann con risultati soddisfacenti.

Nell'ambito dell'attività di comunicazione, si è ulteriormente spinto l'orientamento al target consumer, ampliando la gamma dei servizi on line per i passeggeri; in particolare nel corso del 2011 è stata realizzata la nuova applicazione Apple per iPhone.

## Subconcessioni retail

Il 2011 ha avuto come obiettivo principale il consolidamento e sviluppo delle attività retail esistenti, compatibilmente con l'inizio dei lavori di riqualifica del terminal e le conseguenti chiusure e/o trasferimenti di attività commerciali; nel complesso, l'offerta di metrature disponibili è rimasta sostanzialmente immutata.

Parallelamente sono stati definiti gli accordi commerciali che pro-

durranno i primi effetti economici dalla consegna delle nuove aree riqualificate prevista per l'autunno 2012. L'attività ha riguardato prioritariamente la definizione dei nuovi punti vendita con i partner storici già presenti in aeroporto oltre alla formalizzazione di accordi con nuovi marchi di particolare interesse e l'avvio delle gare per l'assegnazione dello spazio wine bar e mini market.

Numero di negozi nel Terminal per categoria merceologica

Categorie merceologiche	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Bar e ristoranti	12	12	12	0%
Edicole, tabacchi, prodotti per uso personale	7	6	7	17%
Abbigliamento e accessori, gastronomia	16	16	16	0%
Duty Free	2	2	2	0%
<b>Totale</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>3%</b>

A parità di metrature disponibili, l'unità commerciale aggiuntiva è rappresentata dal terzo ufficio cambi, aperto a maggio 2011.

## I risultati

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi Subconcessioni Retail	<b>5.733</b>	5.706	5.515	0%

Le attività retail non hanno registrato significative variazioni dei ricavi; ciò è il risultato di fenomeni di segno opposto. Da un lato la necessità di riposizionare un punto vendita a causa dei lavori e le condizioni di mercato particolarmente sfavorevoli ai fini della rinegoziazione di alcuni contratti in scadenza. Dall'altro lato la crescita

delle royalty sulla categoria food, grazie all'aumento dei passeggeri ed alla ristrutturazione di un punto vendita di grande visibilità e l'apertura di un terzo punto di cambio valuta, hanno più compensato i fattori di contrazione.

## Marconi Business Lounge

Tra le principali novità introdotte nel 2011 a conferma dell'attenzione al comfort ed alla qualità del servizio offerta agli ospiti della sala MBL, si segnala la connessione internet Wi-Fi.

Si è proseguito nell'ampliamento delle modalità di vendita degli ingressi 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 aereo o dalla classe del viaggio acquistato.

Complessivamente vi è stato un aumento del numero di passeggeri che hanno usufruito della MBL dell'11% sul 2010.

Passeggeri che hanno usufruito della MBL

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Numero totale	<b>84.942</b>	76.323	70.526	11%

Tipologie clienti del business center

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
<b>Numero totale</b>	<b>113</b>	<b>111</b>	<b>110</b>	<b>2%</b>
Aziende	62%	55%	60%	13%
Enti - Istituzioni	21%	33%	28%	-36%
Vettori	13%	10%	8%	30%
Varie (Banche, Tour Operator, Car Rent)	4%	2%	4%	100%

Si evidenzia un consolidamento del business "meeting room" grazie soprattutto alle richieste pervenute da aziende del territorio e internazionali. In aumento anche le richieste da parte dei vettori in particolare per eventi formativi; in leggero calo il segmento enti/isti-

tuzioni all'interno del quale rimane prevalente la scelta della location Business Lounge per eventi formativi o congressuali di alto livello (es. ACI ed ATRI).

## I risultati

Ricavi MBL

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi Marconi Business Lounge	<b>1.264</b>	1.045	1.057	21%

Il risultato positivo dell'anno anche in termini di ricavi (+21%) deriva principalmente da nuovi accordi con vettori e altri partner, dalle modifiche agli operativi di alcuni voli che hanno consentito di intercettare

un maggiore numero di utenti soprattutto business, oltre che dal mantenimento dei volumi sui vettori tradizionali. Ha inoltre contribuito al risultato un adeguamento delle tariffe di accesso.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Parcheggi

Il corso del 2011 è stato caratterizzato da una forte accelerazione della concorrenza che ha di fatto aperto numerose aree di parcheggio autoveicoli nella prossimità del sedime aeroportuale.

È stato elaborato un piano con azioni specifiche sia sotto il profilo economico che di immagine che punta a distinguere il servizio offerto

rispetto ai *competitors* e che trasmetta valori di convenienza, qualità e sicurezza. Sono seguiti interventi sul web, attivazione di tariffe week-end – compensando flessioni dei coefficienti di riempimento dei fine settimana – comunicazioni su Social Network.

### I risultati

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi Parcheggi	11.313	11.779	11.052	-4%

Nel 2011 i ricavi dei parcheggi hanno registrato una flessione del 4% rispetto allo scorso esercizio. La causa è da ricercare soprattutto nel calo dei passeggeri di linea (-6%) e di quelli charter (-9,3%). Le autovetture entrate nei parcheggi a media-lunga sosta sono diminuite del 4,8% mentre quelle entrate nelle aree a sosta breve sono aumentate dell'1,1%. Il valore della spesa per passeggero si

è abbassato a 13,06 Euro (-9%).

Sempre più gradito il servizio di prenotazione del posto auto su Web che nel 2011 ha soddisfatto ben 51.500 utenti con un incremento del 4,3% anche grazie alla estensione del servizio sugli smartphone.

## Spazi pubblicitari

L'accordo pluriennale con l'Associazione Industriale dei Ceramisti, oltre ad impianti pubblicitari in senso stretto, ha visto come oggetto anche la personalizzazione di porzioni di pavimento del terminal esistente ed,

in prospettiva, di quello riqualficato. L'utilizzo di nuove superfici, come le vetrate dei controlli di sicurezza, ha inoltre permesso l'apertura del portafoglio clienti al settore merceologico dell'alta moda.

### I risultati

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi spazi pubblicitari	1.897	1.722	1.805	10%

La crescita del 10% è in controtendenza rispetto all'andamento del mercato pubblicitario in generale (-3,8%, Nielsen Media Research 2011 vs. 2010) e rispetto all'advertising aeroportuale che ha avuto risultati peggiori (-4,71% ATRI 2011 vs. 2010). Il risultato ottenuto dalla Società è quindi particolarmente positivo ed è da attribuirsi

allo sviluppo della parte di business gestita direttamente nonostante i lavori di riqualfica che hanno limitato la capacità commerciale sul breve e medio periodo in termini di spazi qualitativamente appetibili.

## Biglietteria

In linea con le tendenze economiche di mercato aventi come obiettivo la riduzione dei monopoli attraverso l'incentivazione del libero mercato e la concorrenza, la scelta operata nel 2011 è stata la sostituzione dello storico partner del sistema operativo di biglietteria con un nuovo interlocutore che garantisca innovazione tecnologica e minori costi; il

nuovo sistema sarà operativo entro il primo semestre 2012. Si segnala inoltre una continua crescita sinergica nel rapporto con gli handler, supportata in modo particolare dall'innovazione tecnologica che consente di soddisfare le richieste dei vettori i quali riscontrano crescita in termini di vendite dei servizi accessori al biglietto.

### I risultati

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi Biglietteria	960	923	931	4%

Complessivamente il risultato di quest'area di business nel 2011 è stato positivo. Si evidenzia un calo significativo nell'ultimo trimestre dovuto all'interruzione delle operazioni da parte di alcuni vettori

(CSA ed Albanian Airlines) ma l'incremento delle vendite dei servizi accessori ha consentito di ottenere un risultato complessivamente positivo.

## Operational Offices (subconcessioni commerciali)

Trattasi dei ricavi per la sub concessione degli spazi, per una superficie di circa mq.12.700, 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.

Gli investimenti infrastrutturali legati allo sviluppo e potenziamento dell'area ovest dello scalo, quali il nuovo varco doganale ed opere di viabilità accessorie, hanno permesso di dedicare ampie aree aggiuntive al carico/scarico merci degli operatori *couriers*.

## I risultati

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi Operational Offices	1.819	1.701	1.721	7%

Il maggiore contributo alla crescita dell'area deriva dal segmento *courier*, per i quali la subconcessione dei piazzali ha prodotto un incremento dei ricavi pari al 13% circa.

## Subconcessioni Car Rental

I ricavi Car Rental sono composti dai proventi derivanti dalla sub-concessione degli spazi ad uso ufficio, posti auto e dalle royalty prodotte dal fatturato delle singole società.

## I risultati

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ricavi Subconcessioni Car Rental	1.618	1.571	1.423	3%

L'anno 2011 non ha registrato variazioni in termini di numero di compagnie e/o numero di veicoli, il risultato positivo è frutto del maggior introito di royalties sul fatturato prodotto dagli operatori, segnale che il segmento di mercato è ancora in crescita.



## 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.

	2011	% 11/10	2010	% 10/09	2009	% 09/08
Ricavi gestione caratteristica	76.596	12%	68.260	10%	61.997	10%
<b>Valore aggiunto</b>	<b>38.178</b>	<b>4%</b>	<b>36.616</b>	<b>3%</b>	<b>35.565</b>	<b>-2%</b>
Costo del lavoro	19.859	3%	19.198	8%	17.842	6%
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>18.318</b>	<b>5%</b>	<b>17.418</b>	<b>-2%</b>	<b>17.723</b>	<b>-8%</b>
Amm.ti/accantonamenti operativi	9.695	-1%	9.795	10%	8.910	-1%
<b>Risultato Operativo Caratteristico</b>	<b>8.623</b>	<b>13%</b>	<b>7.623</b>	<b>-13%</b>	<b>8.812</b>	<b>-15%</b>
<b>Risultato prima delle Imposte</b>	<b>4.248</b>	<b>-41%</b>	<b>7.197</b>	<b>-2%</b>	<b>7.317</b>	<b>64%</b>
<b>Risultato di esercizio</b>	<b>1.872</b>	<b>-58%</b>	<b>4.506</b>	<b>5%</b>	<b>4.278</b>	<b>130%</b>
Autofinanziamento=cash-flow operativo lordo	15.130	34%	11.260	-3%	11.578	-4%
Investimenti (*)	15.033	18%	12.717	69%	7.519	-7%

(\*) Per investimenti si intendono gli investimenti realizzati nell'esercizio 2011 compresi quelli non ancora entrati in funzione al termine dello stesso.

## Principali indici

		2011	2010	2009	MEDIA
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto Medio	2%	4%	4%	3%
ROI	Reddito Operativo/Capitale Investito Medio	4%	4%	5%	4%
ROS	Ris. Operativo/Ricavi	11%	11%	14%	12%
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti/Passività Correnti	1,3	1,5	1,9	1,6
Indice del Margine di Struttura	(Patrim.netto+Pass.Cons.)/Attivo Immobilizzato	1,1	1,1	1,2	1,1
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/Totale Attività	0,6	0,6	0,6	0,6

## 3.1 Risultati economici

## Conto economico riclassificato

L'esercizio 2011 si chiude con un utile di 1.872 mila Euro in calo del 58% sul 2010 a causa della partita straordinaria relativa all'accantonamento per il rischio connesso alla lettera di patronage Seaf, come già esposto in premessa, al netto delle relative imposte anticipate. Al netto della contrazione di 3.494 mila Euro dovuta all'impegno Seaf, l'utile netto sarebbe stato di 5.366 mila Euro (+19% sul 2010). Isolando le partite straordinarie, il principale driver di quest'ultimo risultato, è stato l'adeguamento tariffario conseguente all'entrata in vigore del Contratto di Programma.

In sintesi, si espongono i principali risultati e margini economici del 2011 a confronto con l'esercizio precedente:

1. l'aumento del **valore aggiunto** (1.561 mila Euro; 4%) è stato trainato da una crescita dei ricavi (8.336 mila Euro; 12%) superiore all'aumento dei costi esterni di gestione (6.774 mila Euro; 21%). Nel dettaglio:
  - a. la crescita dei **ricavi della gestione caratteristica**, iscritti per 76.596 mila Euro, è dovuta sia all'aumento del traffico sia alle nuove tariffe aviation applicate dal 28 marzo 2011 in seguito all'entrata in vigore del Contratto di Programma. Nel complesso, i **ricavi aeronautici**, iscritti per 49.452 mila Euro,

registrano un aumento del 20% (29% effetto traffico e 71% effetto tariffe). Più stabili i **ricavi non aeronautici/commerciali**, pari a 24.604 mila Euro (1%) realizzati a parità di aree e spazi dedicati. La crescita maggiore è stata registrata dai proventi pubblicitari (10%) e da quelli della Marconi Business Lounge (+20%), mentre sono risultati in contrazione i ricavi dei parcheggi (-4%) per una diversa composizione del mix dei passeggeri, che risultano più attenti ai costi accessori al viaggio, unitamente ad un aumento della concorrenza nel settore. Sostanzialmente in linea con i risultati 2010 anche **gli altri ricavi e proventi**, iscritti per 2.540 mila Euro, grazie alla crescita dei proventi per contratti di service (4%), per corsi di formazione e addestramento (49%) e per conduzione aree aeroportuali (16%) che ha compensato la riduzione dei proventi da servizi di sicurezza (-38%) e rimborsi vari (-84%).

- b. l'aumento dei **costi esterni di gestione**, iscritti per 38.418 mila 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 evidenziano una crescita di 3.545 mila Euro (30%) e comprendono tra

	ESERCIZIO 2011	% sul fatturato	ESERCIZIO 2010	% sul fatturato	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	49.452	65%	41.301	61%	8.150	20%
Ricavi non aeronautici/commerciali	24.604	32%	24.447	36%	157	1%
Altri ricavi e proventi	2.540	3%	2.512	4%	28	1%
<b>Ricavi gestione caratteristica</b>	<b>76.596</b>	<b>100%</b>	<b>68.260</b>	<b>100%</b>	<b>8.336</b>	<b>12%</b>
Consumi di materie	-718	-1%	-844	-1%	126	15%
Costi di manutenzione	-3.412	-4%	-3.016	-4%	-396	-13%
Servizi da terzi	-22.569	-29%	-18.638	-27%	-3.931	-21%
Utenze e simili	-3.299	-4%	-3.088	-5%	-211	-7%
Costi generali	-3.740	-5%	-3.668	-5%	-72	-2%
Canoni e affitti	-4.680	-6%	-2.389	-3%	-2.291	-96%
<b>Costi esterni gestione</b>	<b>-38.418</b>	<b>-50%</b>	<b>-31.644</b>	<b>-46%</b>	<b>-6.774</b>	<b>-21%</b>
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>38.178</b>	<b>50%</b>	<b>36.616</b>	<b>54%</b>	<b>1.561</b>	<b>4%</b>
Costo del lavoro	-19.859	-26%	-19.198	-28%	-661	-3%
<b>Marg.Oper.Lordo (EBITDA)</b>	<b>18.318</b>	<b>24%</b>	<b>17.418</b>	<b>26%</b>	<b>900</b>	<b>5%</b>
Ammortamenti	-7.865	-10%	-7.266	-11%	-599	-8%
Accantonamenti operativi	-1.830	-2%	-2.530	-4%	699	28%
<b>Totale costi di struttura</b>	<b>-9.695</b>	<b>-13%</b>	<b>-9.795</b>	<b>-14%</b>	<b>100</b>	<b>1%</b>
<b>Risult.oper.caratt. (EBIT)</b>	<b>8.623</b>	<b>11%</b>	<b>7.623</b>	<b>11%</b>	<b>1.001</b>	<b>13%</b>
<b>Saldo gestione finanziaria</b>	<b>-582</b>	<b>-1%</b>	<b>-767</b>	<b>-1%</b>	<b>185</b>	<b>24%</b>
<b>Saldo gestione partecipate</b>	<b>-320%</b>	<b>0%</b>	<b>-13</b>	<b>0%</b>	<b>-307</b>	<b>-2340%</b>
<b>Saldo gestione straordinaria</b>	<b>-3.472</b>	<b>-5%</b>	<b>355</b>	<b>1%</b>	<b>-3.828</b>	<b>-1077%</b>
<b>Risultato Prima Imposte</b>	<b>4.248</b>	<b>6%</b>	<b>7.197</b>	<b>11%</b>	<b>-2.948</b>	<b>-41%</b>
Imposte sul reddito	-2.376	-3%	-2.691	-4%	315	12%
<b>UTILE DI ESERCIZIO</b>	<b>1.872</b>	<b>2%</b>	<b>4.506</b>	<b>7%</b>	<b>-2.633</b>	<b>-58%</b>

l'altro i costi dell'attività di marketing territoriale finanziati interamente dalla Società. Tra gli altri scostamenti più significativi si segnala la crescita:

- dei costi di manutenzione (396 mila Euro; 13%) dovuta prevalentemente agli interventi di sistemazione della viabilità e della segnaletica per l'area speditionieri, per il nuovo Terminal Est ed agli interventi di manutenzione conseguenti alle opere di riqualifica del Terminal Merci. Vi sono stati poi maggiori oneri di manutenzione degli impianti tra cui ascensori, tappeti e scale mobili;
  - della voce "servizi da terzi" (3.931 mila Euro, 21%), che oltre alla crescita dei costi di sviluppo del traffico aeroportuale già illustrati, accoglie l'aumento dei costi per servizi professionali vari (348 mila Euro, 27%) dovuto principalmente agli oneri dovuti al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan aeroportuale. All'interno di questa categoria si registrano, inoltre, maggiori costi per il servizio *de-icing* affidato alla controllata Marconi Handling Srl e quelli legati a due nuovi contratti sottoscritti con l'altra controllata Tag Bologna Srl, per l'erogazione di servizi ai passeggeri del flusso crocieristico e per il riconoscimento di oneri relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del terminal Aviazione Generale dedicate al processo di imbarco e sbarco dei passeggeri, in seguito alla ridefinizione tariffaria del Contratto di Programma (complessivamente 444 mila Euro). Parallelamente, in questa categoria, si registra il decremento dei costi di sgombero neve dovuti alle miti condizioni meteorologiche della stagione invernale (-503 mila Euro, -58%);
  - dei costi delle utenze prevalentemente dovuti all'aumento delle tariffe dell'energia elettrica (242 mila Euro; 12%) nonostante la riduzione dei consumi;
  - della voce "canoni ed affitti" per l'aumento del canone di concessione aeroportuale (2.107 mila Euro; 262%) per effetto dell'entrata in vigore del Contratto di Programma che ha fatto decadere la riduzione del 75% disposta dalla Legge Cd Requisiti di Sistema oltre che per la crescita del traffico.
2. Il maggior **costo del lavoro** (661 mila Euro; 3%) deriva in gran parte dall'incremento dell'organico medio (+12 Equivalenti Full Time) in quanto l'impatto del nuovo CCNL di settore siglato nel mese di gennaio 2010 che ha previsto un'ultima tranche di adeguamento dei minimi con decorrenza 01/01/2011 è stato parzialmente assorbito da risparmi conseguiti tramite la riduzione del lavoro straordinario (-15%) e dal minor costo del lavoro ordinario derivante dall'utilizzo delle ferie pregresse (-7%). La crescita del costo del lavoro ha assorbito parzialmente l'aumento del Valore Aggiunto determinando un Margine Operativo Lordo, pari a 18.318 mila Euro, in aumento del 5% sul 2010.
  3. I **costi di struttura** presentano una crescita di 100 mila Euro (1%) per effetto dell'aumento degli ammortamenti (599 mila Euro; 8%) determinati dall'avanzamento del piano investimenti mentre si registrano minori accantonamenti (699 mila Euro; -28%) al fondo svalutazione crediti e al fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili. Per effetto di quanto sopra, il **Risultato Operativo Caratteristico** si attesta a 8.623 mila Euro evidenziando una crescita del 13% sul 2010.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

4. Il sensibile peggioramento nel saldo **della gestione "accessoria" ovvero finanziaria, delle partecipate e straordinaria**, dovuto alle partite straordinarie determina un **Risultato Ante Imposte** pari a 4.248 mila Euro, in calo del 41%. Nel dettaglio:
- il miglioramento del saldo della gestione finanziaria (185 mila Euro; 24%), iscritto per -582 mila Euro, è dovuto alla diminuzione del debito verso le banche legato alla restituzione delle rate dei mutui scadute nell'esercizio che ha più che compensato l'aumento dei tassi di interesse sul debito determinando una contrazione degli oneri finanziari da 1.173 mila Euro del 2010 a 1.141 del 2011. In parallelo, si è registrato un incremento degli interessi attivi sulle disponibilità il cui risultato, al netto degli oneri finanziari diversi da quelli sui mutui, è aumentato da 405 a 559 mila Euro;
  - il saldo della gestione delle società partecipate è peggiorato da -13 mila Euro a -320 mila Euro per effetto, principalmente, della svalutazione della controllata Marconi Handling Srl in conseguenza delle perdite registrate;
  - infine, il saldo negativo della gestione straordinaria, pari a -3.472 mila Euro (-3.828 mila) è dovuto prevalentemente all'accantonamento straordinario legato al rischio garanzia Seaf (4.820 mila Euro). Di segno contrario, il parziale rimborso di una sanzione irrogata alla Società dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel 2003 per violazione della Legge 287/90 (682 mila Euro compresi interessi); per approfondimenti si rimanda al capitolo su "Il Contenzioso" della Relazione sulla Gestione".
5. Infine, la voce **imposte sul reddito** per 2.376 mila Euro (-12% sul 2010) costituita per 4.291 mila Euro da imposte correnti e per -1.914 mila Euro dall'iscrizione di imposte anticipate. Al netto delle imposte ed in conseguenza della maggiore incidenza di queste ultime sul **risultato ante imposte**, passata dal 37% del 2010 al 56% dell'esercizio in esame, l'**utile di esercizio** evidenzia un decremento di 2.633 mila Euro sul 2010 totalmente attribuibile all'impatto dell'accantonamento per il rischio garanzia Seaf (3.494 mila Euro).

## 3.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario di cassa 2011 a confronto con l'esercizio precedente.

## Rendiconto finanziario di cassa

	2011	2010
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio	1.872	4.506
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	7.865	7.266
+ Variazione TFR	10	-162
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	4.985	-515
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	397	164
<b>Cash Flow Operativo Lordo</b>	<b>15.130</b>	<b>11.260</b>
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	-293	2.003
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	3.835	5.140
<b>Cash Flow di Esercizio = Flusso monetario netto della gestione reddituale</b>	<b>18.672</b>	<b>18.403</b>
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-15.027	-12.711
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-727	-575
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	93	-4.283
<b>Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento</b>	<b>-15.660</b>	<b>-17.569</b>
<b>Liquidità generata/Utilizzo liquidità = variazione finale di cassa</b>	<b>3.012</b>	<b>834</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>14.460</b>	<b>13.626</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>3.012</b>	<b>834</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>17.472</b>	<b>14.460</b>

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 15.130 mila Euro, in crescita del 34% rispetto al 2010 mentre minore, anche se positivo, è stato il contributo del circolante; i crediti e le altre attività a breve termine, in particolare l'aumento dei crediti per imposte anticipate, hanno determinato impieghi per 293 mila Euro mentre l'aumento dei debiti e delle passività a breve hanno determinato fonti per 3.835 mila Euro risultando un cash flow di esercizio di 18.672 mila Euro, in lieve aumento (1%) sul 2010.

Quest'ultimo è stato utilizzato prevalentemente per la copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (15.027 mila Euro) cresciuti del 18% mentre le uscite per la restituzione delle rate sul mutuo (5.404 mila Euro) e per gli impieghi finanziari a breve della liquidità eccedente (12.500 mila Euro) hanno sostanzialmente pareggiato gli incassi per impieghi giunti a scadenza nel corso del 2011 (17.998 mila Euro).

### 3.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2011 a confronto con l'esercizio precedente.

#### Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	VAR. ASS.	VAR. %
-Crediti verso clienti	11.673	11.347	325	3%
-Crediti verso partecipate	520	538	-18	-3%
-Crediti tributari e imposte anticipate	1.927	1.348	579	43%
-Altri crediti	3.441	4.006	-565	-14%
-Ratei e risconti attivi	158	223	-66	-29%
-Rimanenze di magazzino	531	493	38	8%
-Debiti verso fornitori	-15.117	-15.433	316	2%
-Debiti verso partecipate	-557	-225	-332	-147%
-Clienti c/anticipi	-96	-108	12	11%
-Debiti tributari	-2.273	-695	-1.578	-227%
-Altri debiti	-13.136	-10.901	-2.235	-20%
-Ratei e risconti passivi	-258	-240	-18	-8%
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>-13.187</b>	<b>-9.645</b>	<b>-3.542</b>	<b>37%</b>
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	135.869	128.704	7.165	6%
- Immobilizzazioni finanziarie	10.027	10.500	-473	-5%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	2.057	1.339	718	54%
- Fondi rischi e oneri	-9.128	-4.241	-4.888	-115%
- TFR	-4.484	-4.474	-10	0%
<b>Immobilizzazioni strutturali nette</b>	<b>134.340</b>	<b>131.829</b>	<b>2.512</b>	<b>2%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>121.154</b>	<b>122.184</b>	<b>-1.030</b>	<b>-1%</b>

FONTI	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	VAR. ASS.	VAR. %
Debiti verso banche	35.752	41.156	-5.404	-13%
- Attività finanziarie liquide	-12.500	-18.015	5.514	31%
- Denaro e valori in cassa	-17.472	-14.460	-3.012	-21%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>5.779</b>	<b>8.681</b>	<b>-2.902</b>	<b>-33%</b>
-Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
-Riserve	39.503	34.996	4.506	13%
-Utile dell'esercizio	1.872	4.506	-2.635	-58%
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>115.374</b>	<b>113.503</b>	<b>1.872</b>	<b>2%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>121.154</b>	<b>122.184</b>	<b>-1.030</b>	<b>-1%</b>

Il modesto incremento degli impieghi di circolante per 293 mila Euro è determinato dall'aumento dei crediti per imposte anticipate al netto della diminuzione dei crediti tributari per saldo Ires e Irap dell'esercizio a debito (579 mila Euro) oltre alla crescita dei crediti verso clienti e verso Società partecipate (307 mila Euro), crescita modesta considerato il significativo aumento di fatturato e confermata dalla ulteriore diminuzione rispetto al 2010 dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali. D'altro lato si registra una diminuzione degli altri crediti legata principalmente alla definizione dell'atto transattivo relativo al contenzioso originato dalle riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI Coopcostruttori – CCC (per approfondimenti si rimanda al capitolo sul Contenzioso) e all'incasso di rimborsi assicurativi. Dal lato dei debiti correnti, la crescita registrata (3.835 mila Euro) è dovuta prevalentemente a:

- incremento del debito (2.292 mila Euro) per il saldo del canone di concessione aeroportuale di competenza del 2011, tenuto conto della crescita dell'importo dovuto per l'entrata in vigore del Contratto di Programma e per il contributo al Fondo Servizio Antincendio, disposto a carico del Gestore aeroportuale dalla Legge Finanziaria 2007, per il cui pagamento si 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 Contenzioso di questa Relazione;
- maggiori debiti tributari (1.578 mila Euro) per l'aumento del carico fiscale dell'esercizio che ha determinato un saldo Ires e Irap a debito contro un saldo a credito registrato nell'esercizio precedente.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Le immobilizzazioni strutturali nette hanno comportato maggiori impieghi di liquidità per 2.512 mila Euro prevalentemente a causa della crescita degli investimenti (7.165 mila Euro) sulle infrastrutture ed, in generale, legati al Master Plan aeroportuale, oltre all'aumento del credito per imposte anticipate esigibili oltre l'esercizio successivo all'interno della voce "altre immobilizzazioni commerciali e tributarie" (722 mila Euro).

La posizione finanziaria netta è migliorata di 2.902 mila Euro per effetto della riduzione del debito verso banche per la restituzio-

ne delle rate di mutuo scadute nell'esercizio (-5.404 mila Euro), riduzione superiore alla contrazione delle disponibilità (2.502 mila Euro) allocate in minori investimenti finanziari a breve (-5.514 mila Euro) e maggiori disponibilità liquide (3.012 mila Euro) rispetto all'esercizio precedente.

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 2011	%	ESERCIZIO 2010	%	VAR. ASS.	VAR. %
LIQUIDITÀ IMMEDIATE	17.472	9%	14.460	8%	3.012	21%
LIQUIDITÀ DIFFERITE	30.061	15%	35.238	19%	-5.176	-15%
DISPONIBILITÀ	689	0%	733	0%	-45	-6%
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	147.953	75%	140.543	74%	7.410	5%
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>196.175</b>	<b>100%</b>	<b>190.974</b>	<b>100%</b>	<b>5.200</b>	<b>3%</b>

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2011	%	ESERCIZIO 2010	%	VAR. ASS.	VAR. %
PASSIVITÀ CORRENTI	36.956	19%	33.006	17%	3.950	12%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	43.844	22%	44.466	23%	-622	-1%
PATRIMONIO NETTO	115.374	59%	113.503	59%	1.872	2%
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>196.175</b>	<b>100%</b>	<b>190.974</b>	<b>100%</b>	<b>5.200</b>	<b>3%</b>

Dall'analisi trova conferma la riduzione delle attività correnti tra liquidità immediate, differite e disponibilità di 2.209 mila Euro, per i fattori precedentemente esposti. Nel complesso le attività correnti passano dal 26% al 25% delle attività complessive con parallelo incremento delle attività immobilizzate per effetto prevalentemente degli investimenti in immobilizzazioni al netto del normale processo di ammortamento (+7.165 mila Euro) e la crescita dei crediti per impo-

ste anticipate esigibili oltre l'esercizio successivo (+722 mila Euro). In crescita le passività correnti (19% del passivo totale contro il 17% del 2010) per l'aumento dei debiti precedentemente commentati ed, in parallelo, in diminuzione le passività consolidate (22% del passivo totale contro il 23% del 2010) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (30.232 mila Euro contro 35.752 mila del 2010).

## 3.4 Investimenti

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati, comprensivo dell'importo di 2.376 mila Euro capitalizzato nell'esercizio a seguito della sottoscrizione dell'atto transattivo con l'ATI CoopCostruttori - CCC per i cui approfondimenti si rimanda al capitolo sul Contenzioso, è stato di 15.033 mila Euro dei quali quasi 6.000 mila Euro riferiti a progetti di MasterPlan ed oltre 2,5

milioni riferiti ad acquisizioni di terreni. La parte rimanente è da imputare principalmente ad investimenti per l'operatività.

Di seguito il valore degli investimenti complessivi ed il valore di quelli entrati in funzione nel 2011 a confronto con l'annualità precedente ed il commento ai principali interventi a completamento di quanto già esposto in Nota Integrativa:

	2011	2010	%
Investimenti realizzati	15.033	12.717	18%
Investimenti entrati in funzione	21.121	4.179	405%

Tra i principali investimenti portati a termine nel corso dell'anno vi sono:

- 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 è consistito nell'interramento di un fosso a cielo aperto che attraversava l'area aeroportuale che permetterà 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;

- nuovo Varco Ovest e nuovo parcheggio: nel 2011 sono stati conclusi i lavori di realizzazione di un nuovo varco doganale, della relativa viabilità e di un nuovo parcheggio per operatori

- aeroportuali in area Ovest;
- sistemazione viabilità area est: nel 2011 si è concluso il primo lotto di lavori dei tre complessivamente previsti con conclusione nel 2013. L'obiettivo di questo progetto è la riconfigurazione del sistema viario land side per le mutate esigenze dell'area Merci, del nuovo terminal Est e dei lavori di riqualifica del terminal passeggeri;
- riqualifica area Merci: sono terminati i lavori di ristrutturazione del fabbricato precedentemente denominato Merci Import nel quale è stato realizzato il nuovo Terminal dedicato ai passeggeri Ryanair durante i lavori di riqualifica del terminal passeggeri e del fabbricato precedentemente denominato Merci Export e che ora ospita tutto il traffico merci;
- viabilità Comune di Calderara di Reno: sempre nel 2011 sono stati portati a termine i lavori sulla viabilità limitrofa all'aeroporto conseguenti all'intervento di interramento della ferrovia e prolungamento della pista di volo.

Lo stato di avanzamento dei progetti principali è il seguente:

- Riqualifica Aerostazione: rappresenta il progetto più importante della prima fase di MasterPlan. Nel corso del 2011, pur con varie e impreviste difficoltà principalmente attinenti la fase di gara che hanno causato un ritardo di circa 7 mesi sull'inizio dei lavori, questi ultimi sono stati avviati a fine novembre e avranno una durata di due anni. La prima fase dei lavori prevede interventi che coinvolgono tre aree: l'Area 2 (Piano terra) per la realizzazione della prima parte della nuova area Check-in unificata, la sala imbarchi per i lavori di ampliamento degli spazi esistenti e l'area Arrivi per l'ampliamento e la riqualificazione delle sale Schengen ed extra-Schengen. La prima fase sarà ultimata nel 2012. Per preparare gli utenti agli inevitabili disagi legati ai lavori la Società ha promosso una campagna di informativa al pubblico. In concomitanza con l'apertura del cantiere, è stato aperto un Terminal Remoto, denominato Terminal Est,

per la consegna dei bagagli da stiva e il visa check dei passeggeri Extra-UE Ryanair. Il Terminal Est è collegato al Terminal principale mediante un percorso pedonale o un "trenino" denominato BLQ Express.

- Pontili di imbarco: l'aggiudicazione dei lavori è avvenuta a fine luglio ed i lavori sono stati avviati a fine febbraio 2012.
- Edificio BHS: il ritiro della ditta vincitrice della gara ha costretto la Società ad avviare le pratiche di rescissione del contratto ed a valutare le altre imprese partecipanti alla gara. A novembre 2011 la seconda classificata ha accettato di eseguire i lavori che ripartiranno nel 2012 con un ritardo di circa 8 mesi.
- Impianto BHS: la produzione dell'impianto, pur se posticipata in conseguenza del ritardo dell'Edificio BHS, è stata comunque completata nel corso del 2011 e la relativa installazione avverrà nel corso dell'autunno 2012.
- Riqualifica area merci import: il progetto definitivo è stato completato ma, a seguito di nuove valutazioni sulla fattibilità dell'opera, si è deciso di anticipare la realizzazione della futura area Cargo prevista a MasterPlan per il 2016. Nel corso del 2012 inizierà la progettazione preliminare e tra il 2014 ed il 2016 è prevista sia la gara dei lavori che la realizzazione.
- People Mover: la progettazione della parte di lavoro a carico della Società, ovvero la realizzazione della passerella di collegamento tra la stazione e il terminal, è ultimata.
- Piazzale 1° Lotto: nel 2011 è stata approvata la progettazione esecutiva.
- Piazzola de-icing ed edificio. Il progetto definitivo è stato approvato da ENAC ed è stato redatto il progetto esecutivo: l'avvio dei lavori è previsto per il 2012.
- Riqualifica parcheggio P3 e parcheggio area autostrade; nel corso dell'anno si sono conclusi i rispettivi iter tecnici di progettazione.

### 3.5 Il personale

	2011	2010	Var. %
Organico medio equivalenti full-time	346	334	4%
Costo del lavoro totale	19.859	19.198	3%

L'incremento del costo del lavoro è dovuto sostanzialmente all'incremento dell'organico medio (12 equivalenti full-time) per far fronte al maggior volume di traffico gestito e per maggiori esigenze di alcune aree di staff. Inoltre da novembre 2011 sono state inserite nuove risorse a tempo determinato in relazione ai lavori di riqualifica del Terminal e all'apertura provvisoria del nuovo Terminal Est. In aumento anche il costo legato all'utilizzo di personale somministrato (18%) in particolare per l'area security, i parcheggi e per il servizio di assistenza ai passeggeri a inizio lavori di riqualifica del terminal. L'incremento previsto dall'ultimo rinnovo del CCNL (ultima tranche di adeguamento dei minimi con decorrenza dal 1/1/2011, diverse percentuali e modalità di calcolo delle maggiorazioni di lavoro straordinario e notturno e incremento dell'indennità di presenza) è stato parzialmente assorbito dalla riduzione dello straordinario (-15% rispetto al 2010) e dal minor costo per salari e stipendi derivante dall'utilizzo delle ferie pregresse (-7% rispetto

al 2010), indotti dall'avvio di un programma di maggior attenzione e rigore sui due parametri. In aumento il costo della mensa (10%) determinato dall'incremento del prezzo unitario del pasto mensa che è passato dal gennaio 2011 da 8,16 a 9,00 Euro.

Per quanto riguarda la formazione, si segnala che a fronte di un incremento delle ore pro capite, da 28,4 a 30,2, il costo per partecipazione a corsi è calato del 10%. Ciò è principalmente dovuto al fatto che nel 2011 si è scelto di organizzare corsi in-house, che oltre ad avere il vantaggio di coinvolgere un elevato numero di persone contemporaneamente, ha consentito una riduzione dei costi. Un investimento rilevante in termini economici e di tempo è stato effettuato in particolare, sui processi di cambiamento culturale e sulle competenze necessarie per facilitare il cambiamento e migliorare l'efficacia personale: leadership per il top management e responsabilità individuale per il middle management.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Ore di formazione per tipologia

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Formazione manageriale	5.703	4.919	4.738	15,9%
Formazione funzionale al ruolo tecnico / specialistica	1.845	1.444	2.885	27,8%
Formazione sulla Safety	928	776	1.152	19,6%
Formazione Security	1.122	2.362	2.496	-52,5%
<b>Totale</b>	<b>9.598</b>	<b>9.501</b>	<b>11.271</b>	<b>1,0%</b>

Ore medie di formazione per dipendente

	2011	2010	2009	Var. % 2011/2010
Ore medie di formazione per dipendente	30,2	28,4	31,8	6,2%

### La sicurezza e igiene sul lavoro

Nel maggio 2011 è stata conseguita la certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza in conformità alla norma *BS OHSAS 18001*, integrata con i sistemi di gestione Qualità (ISO 9001) ed Ambiente (ISO 14001), già in essere. Sia la verifica di certificazione che la successiva verifica semestrale di mantenimento avvenuta nel dicembre 2011 hanno confermato l'impegno dell'organizzazione sugli aspetti di salvaguardia della salute e sicurezza dei lavoratori e sul rispetto delle norme generali e speciali in materia antinfortunistica, di sicurezza ed igiene delle condizioni di lavoro.

Oltre all'aggiornamento, a seguito delle modifiche organizzative ed in-

frastrutturali, del documento di valutazione del rischio e delle relative azioni preventive e protettive la Società ha rivisto sia la *valutazione rischio rumore* con una campagna di misure per ambienti di lavoro e per mansione, sia quella relativa al *rischio chimico*, realizzando monitoraggi della qualità dell'aria attraverso il posizionamento di strumenti di campionamento sugli addetti follow me ed addetti parcheggio, mansioni che comportano un impiego prevalentemente presso le aree esterne (piazze aeromobili, parcheggi autovetture). Le analisi realizzate hanno confermato l'idoneità e l'efficacia delle misure preventive adottate da SAB verso gli addetti impiegati nelle aree a rischio.

### 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 quali ricerca e sviluppo.

## 4. Analisi dei principali risultati non economici

Anche per l'annualità 2011 la Società ha proseguito il progetto, avviato nel 2009, di redazione del Bilancio di Sostenibilità 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 continuità con la prima edizione, il documento è stato

### 4.1 L'ambiente

Come previsto dal programma internazionale Airport Carbon Accreditation, promosso da ACI-Europe per la misurazione e la riduzione delle emissioni atmosferiche, nel 2011 la Società ha ottenuto l'accreditamento di secondo livello come riconoscimento non solo dei risultati conseguiti in termini di riduzione della carbon footprint - vale a dire le emissioni di anidride carbonica relativa - ma anche della propria capacità di implementare adeguati strumenti gestionali per controllare le emissioni dirette di CO<sub>2</sub>. Nell'ambito del percorso di accreditamento è stato sviluppato un Piano di Gestione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (Carbon Management Plan) che, integrato con gli altri sistemi di gestione, consente di controllare in via preventiva i consumi energetici e le emissioni di anidride carbonica. Dal punto di vista organizzativo, nel 2011 è stato istituito l'Energy Management Team (EMT) incaricato di valutare interventi, in eventuale coordinamento con altre funzioni, atti a ottimizzare i consumi energetici, ai fini della riduzione della carbon footprint.

### 4.2 La sicurezza in aeroporto

#### Safety Management System (SMS)

Il processo di implementazione del Safety Management System, terminato nel 2010 con lo scopo di garantire il raggiungimento e il continuo miglioramento degli obiettivi di Safety nelle attività aeroportuali, nel 2011 si è avvalso di un nuovo software di reporting per la gestione delle segnalazioni di safety. Il nuovo strumento permette agli operatori di registrare direttamente nel sistema gli

#### Security

Al fine di rendere più scorrevoli le file d'attesa ai controlli di security, nel dicembre 2011 è stato installato un sistema di nastri e plexiglas a valle delle macchine radiogene che ha consentito di incrementare in modo significativo la velocità dei flussi passeggeri. È stato inoltre completato l'impianto di controllo accessi ai varchi doganali con l'implementazione aggiuntiva del controllo delle targhe dei mezzi in

### 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.

Per il 2011, nonostante l'aumento dei passeggeri e l'inizio dei lavori di riqualifica, la soddisfazione per le infrastrutture ha sostanzialmente mantenuto i buoni livelli raggiunti nel tempo: la Carta dei Servizi 2011 si è mantenuta coerente con le disposizioni ENAC in

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.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali ed impiantistici volti al miglioramento dell'efficienza energetica si citano:

- l'installazione di luci led nei corridoi e nelle sale degli uffici del terminal che, restando in funzione per gran parte della giornata, consentono un notevole risparmio;
- l'intervento di efficientamento elettrico degli Inverter UTA (Unità di Trattamento Aria);
- installazione di temporizzatori nelle torri faro.

Tra gli altri interventi volti, più in generale, alla tutela delle risorse naturali e alla prevenzione di possibili impatti ambientali di origine aeroportuale si menzionano:

- nuovo sistema di monitoraggio dei consumi energetici;
- ulteriori interventi volti alla riduzione delle perdite idriche e agli sprechi d'acqua;
- intervento di riqualificazione dell'area di stoccaggio rifiuti.

eventi che verranno poi analizzati e validati dal Safety Manager.

Per quanto riguarda la sicurezza sulla pista di volo, in particolare delle manovre di atterraggio e di decollo, è stata apportata una revisione sostanziale nelle modalità di effettuazione dei rilevamenti della contaminazione della pista di volo, intendendo per quest'ultima la presenza di acqua, neve o ghiaccio sulla superficie di volo.

uscita al fine di conoscere in ogni momento quali siano effettivamente i mezzi all'interno dell'area sterile aeroportuale. Infine, è stato adeguato il sistema informatico per il rilascio delle carte d'identità aeroportuali al fine di rendere conforme l'intera procedura alle nuove norme introdotte dal Regolamento EU 185.

materia e riporta gli obiettivi di qualità del servizio al passeggero in una prospettiva di miglioramento e in coerenza con il Contratto di Programma.

Risultati significativi sono stati ottenuti relativamente ai tempi: la riconsegna bagagli è migliorata sensibilmente, grazie all'internalizzazione del servizio di carico e scarico bagagli da parte dei due handler operanti sullo scalo, così come l'attesa in coda ai varchi e in biglietteria. La soddisfazione per la cortesia e la professionalità dello staff si mantiene molto elevata, così come nello specifico, per

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

l'assistenza alle persone a ridotta mobilità. Alta anche la soddisfazione complessiva per il servizio ricevuto in aeroporto e parimenti elevata la percezione di sicurezza in aeroporto. I dati meno brillanti, ma ancora negli obiettivi della Carta dei Servizi, sono quelli sui

quali hanno maggiore influenza i limiti dell'infrastruttura, come la soddisfazione per il comfort e quella per l'efficienza degli impianti di trasferimento.

## 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 interna-

mente 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.

		2011	2010	2009
Attesa in coda in Biglietteria	Tempo nel 90% dei casi	5'41"	5'45"	7'44"
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	15'21"	14'28"	15'04"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'07"	6'35"	5'40"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. nel 90% dei casi	4'01"	3'36"	3'31"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	18'34"	19'36"	19'49"
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	23'25"	24'44"	25'42"
Bagagli disguidati complessivi	N° bagagli disguidati/1.000 pax in partenza (‰)	0,48‰	0,84‰	0,82‰

La **biglietteria** ha dato avvio ad una serie di iniziative di miglioramento per snellire i tempi di attesa: sono state introdotte alcune migliorie di carattere tecnologico (nuovi verificatori banconote, monitor informativi) ed è stato implementato un software per la trasmissione di informazioni tra check-in e biglietteria.

Un ulteriore miglioramento del servizio è stato rappresentato dall'entrata a regime del sistema di monitoraggio delle file ai **varchi**, che riporta su un monitor i tempi medi di attesa.

Per quanto riguarda la **riconsegna dei bagagli**, SAB ha attivato un processo correttivo che a febbraio 2011 ha consentito agli handler che operano sullo scalo bolognese di internalizzare il servizio, in precedenza affidato ad una cooperativa esterna.

Per quanto riguarda la comunicazione, nel 2011 è entrato a regime il **Sistema Informativo Evoluto** (SIE), uno strumento dinamico e di grande flessibilità per la pubblicazione di informazioni integrate sull'operatività aeroportuale (voli, banchi check, gate, tempi di attesa in coda ai varchi di sicurezza, oltre che informazioni spot su specifici eventi), sulla viabilità del comune di Bologna, i tempi di transito dell'aerobus, informazioni sulle autostrade e informazioni di servizio e commerciali. Inoltre, è stato avviato un progetto di *"social media strategy"*, focalizzato sulla comunicazione tramite social network (**Twitter**) delle tematiche relative alla "riqualifica", per informare sui lavori ed iniziare a lanciare spunti di discussione agli utenti.

Anche nel 2011 le attività di monitoraggio e di benchmark sui prezzi rispetto agli altri aeroporti e operatori nel territorio hanno mostrato un sostanziale allineamento e un'assenza di rincari. A questo si aggiunge il servizio di **"mystery client"** presso tutti i punti vendita, finalizzato ad approfondire il monitoraggio delle performance dell'area commerciale, che prevede anche la condivisione con i retailer, ai quali sono stati presentati i primi risultati aggregati. Inoltre, nel 2011 è stata estesa l'indagine di **Customer Satisfaction** coinvolgendo, oltre ai vettori, anche gli handler e i retailer presenti sullo scalo.

Si è riconfermata nel 2011 l'ottima qualità del servizio ai **passaggeri a ridotta mobilità**; come per gli anni precedenti i valori raggiunti sono stati di gran lunga al di sopra degli obiettivi, con un servizio erogato entro 10 minuti dalla presentazione in aeroporto dei passeggeri prenotati nel 95,3% dei casi e nel 99,9% dei casi comunque inferiore ai 30'.

Il **Customer Satisfaction Index** è rimasto sostanzialmente invariato a fronte di un forte aumento del volume di traffico. Anche l'indicatore relativo al TPHP (Typical Peak Hour Passenger), che esprime la capacità del terminal di accogliere i flussi di passeggeri, nel 2011, è rimasto sugli stessi livelli dell'anno precedente, dando atto del fatto che la capacità del terminal ha raggiunto la saturazione.

## 5. Il quadro normativo

### 5.1 Il regime concessorio

È stato perfezionato con apposito verbale di consegna, sottoscritto in data 20 luglio 2011, 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 sedime aeroportuale alla data del provvedimento di concessione totale aeroportuale.

### 5.2 Il contratto di programma

Il Contratto di Programma è l'atto che regola i rapporti economici e patrimoniali tra ENAC e SAB. L'iter autorizzativo, alquanto lungo e complesso e che ha visto coinvolti molteplici soggetti, ha impiegato 844 giorni concludendosi l'8 marzo con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 55 del Decreto n. 981 del 10 Dicembre 2010 che ha reso applicabili, dopo 20 giorni, le nuove tariffe sullo scalo bolognese.

Gli obiettivi del contratto di programma riguardano:

- a) individuazione dei servizi regolamentati;
- b) indicazione del livello iniziale dei corrispettivi regolamentati;
- c) definizione, in via programmatica, della dinamica dei corrispettivi regolamentati per ciascuna annualità del Periodo regolatorio;

- d) definizione delle modalità di rilevazione annuale dello stato degli adempimenti gravanti sulla Società in forza del contratto;
- e) individuazione delle penali applicabili in caso di ritardato o mancato adempimento degli obblighi previsti dal contratto.

Le implicazioni per SAB sono principalmente di carattere economico dal momento che la prima e più importante conseguenza è l'aggiornamento del livello tariffario. Altre implicazioni, non meno importanti, attengono alla semplificazione tariffaria con il passaggio da 16 tariffe a 11 e alla stabilità dei rapporti con i terzi in quanto si elimina ogni elemento di incertezza relativamente ai corrispettivi applicati che sono stati esaminati ed approvati da un Ente Statale.

#### 1) Nuova struttura tariffaria

Con il contratto di Programma, ENAC ha stabilito una nuova struttura tariffaria così articolata:

- 1) Diritti di approdo e decollo aeromobili;
- 2) Diritti di sosta aeromobili;
- 3) Diritti di imbarco passeggeri;
- 4) Diritti di imbarco e sbarco merci;
- 5) Sicurezza passeggero e bagaglio a mano;
- 6) Sicurezza 100% bagaglio da stiva;
- 7) Assistenza PRM (passeggeri a ridotta mobilità);
- 8) Banchi check-in;
- 9) Locali/spazi operativi;
- 10) Fuel;
- 11) *De-icing*.

#### 2) Accorpamento di alcune tariffe

Sono state quindi eliminate le tariffe **Infrastrutture centralizzate**, che comprendevano l'impianto di smistamento bagagli, il sistema informatico di scalo, il sistema di informativa al pubblico, il depuratore e Smaltimento rifiuti di bordo: queste tariffe sono state

assorbite **nel diritto di imbarco passeggeri**.

La tariffa per i **beni di uso comune** è stata invece accorpata in parte nel **diritto di approdo e partenza** ed in parte nel **diritto di sosta**.

#### 3) Ampliamento del perimetro

Con l'esame approfondito di ogni tariffa, ENAC ha stabilito, oltre all'eliminazione ed accorpamento delle precedenti tariffe, anche di rivedere il perimetro di attività di alcune tariffe.

In particolare:

- i **diritti di imbarco passeggeri** comprendono, in estrema sintesi, i costi sostenuti nell'aerostazione e nel terminal Aviazione Generale. Per quest'ultimo, analogamente a quanto avviene per l'aerostazione, le aree interessate sono quelle funzionali

alle operazioni di imbarco e di sbarco (per esempio gli uffici della security, Polizia, Finanza, gli atri arrivi e partenze, ecc.).

- I **corrispettivi della security** comprendono anche i controlli effettuati nel Terminal Aviazione Generale.
- Il **diritto merce** è comprensivo anche dei controlli di security ai merci per cui è cessata la fatturazione del relativo ricavo (colli merci).

Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Nella tabella sottostante si evidenzia la Contabilità Analitica Regulatoria relativa all'esercizio 2010:

**CONTABILITÀ REGOLATORIA 2010**

CONTABILITÀ REGOLATORIA	SERVIZI REGOLAMENTATI (1)										TOTALE ALTRO / NON PERTINENTE	TOTALE GENERALE	
	DIRITTI	SICUREZZA	INFRASTR. CENTR.	BENI USO ESCLUSIVO	BUC	FUELING	ASSISTENZA PRIM	SECURITY MERCI	TAG	TOTALE REGOLAMENTATO			ATTIVITÀ COMMERCIALI
A) Valore di consuntivo della produzione:	24.866.518	9.881.942	3.585.749	610.648	269.887	732.461	1.356.379	86.664	385.100	41.775.348	25.275.423	1.594.572	68.645.343
B) Costi della produzione ammessi a fini regolatori:	-15.801.711	-8.319.874	-2.319.169	-349.657	-2.951.509	-230.493	-2.357.399	-323.696	-403.093	-33.036.599	-26.758.205	-1.297.398	-61.112.202
1) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-421.530	-70.308	-16.079	-581	-60.866	-1.106	-10.923	-2.934	-10.709	-595.036	-312.388	-73.294	-980.719
2) per servizi	-5.232.588	-1.263.632	-1.255.773	-13.796	-1.341.448	-1.205.16	-949.104	-47.194	-172.629	-10.396.682	-16.281.818	-459.202	-27.137.702
3) per godimento di beni di terzi (inclusi canone concessionario)	-415.593	-324.521	-57399	-4.388	-98.286	-7870	-81.419	-11.338	-10.603	-1.011.418	-1.011.054	-366.619	-2.389.091
4) per il personale	-3.413.274	-5.758.374	-229.407	-85.452	-993.905	-86.311	-1.193.750	-244.988	-88.673	-12.094.134	-6.093.211	-377.045	-18.564.390
5) ammortamenti	-5.414.879	-775.846	-720.269	-227.617	-214.928	-10.786	-88.598	-12.093	-107.510	-7572.526	-2.189.234	0	-9.761.760
6) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7) oneri diversi di gestione	-903.847	-127.192	-40.241	-1.7823	-242.075	-3.904	-33.604	-5.148	-12.968	-1.386.802	-870.500	-21.238	-2.278.540
C) Ulteriori costi ammessi a fini regolatori:	-135.200	-224.334	-8.896	-3.329	-38.676	-3.359	-45.385	-9.545	-3.449	-472.293	-353.835	-11.866	-837.994
D) Totale costi regolatori (10)	-15.937.031	-8.544.208	-2.328.065	-352.986	-2.990.185	-233.853	-2.402.783	-333.241	-406.542	-33.528.892	-27.112.040	-1.309.264	-61.950.196
E) Margine lordo (11)	8.929.487	1.337.735	1.257.684	257.662	-2.720.298	498.608	-1.046.404	-246.577	-21.442	8.246.456	-1.836.617	285.308	6.695.147
F) Capitale investito netto (12)	-108.873.587	-2.671.227	-8.552.249	-2.597.472	-4.241.556	-190.327	-614.608	-111.304	-2.068.359	-129.920.689	-27.469.407	-579.045	-157.969.142
G) Remunerazione del capitale investito netto	-8.159.416	-200.192	-640.939	-194.665	-317.879	-14.264	-46.061	-8.342	-155.011	-9.736.769	-2.058.666	-43.396	-11.838.831
H) Totale costi regolatori + mark up (21)	-24.096.448	-8.744.400	-2.969.004	-547.650	-3.308.064	-248.116	-2.448.844	-341.582	-561.553	-43.265.661	-29.170.706	-1.352.660	-73.789.027
M) Totale margine netto contributivo (26)	770.071	1.137.542	616.744	62.997	-3.038.176	484.344	-1.092.465	-254.919	-176.453	-1.490.313	-3.895.283	241.912	-5.143.684

### 5.3 La regolazione economica di settore

Oltre al Contratto di Programma, tra le novità del 2011 in tema di diritti aeroportuali si segnala anche la Direttiva Comunitaria che gli Stati membri avrebbero dovuto recepire entro 24 mesi dalla sua pubblicazione. L'Italia, non avendo ottemperato a tale obbligo nei tempi previsti, è stata sottoposta nel 2011 a procedura di infrazione.

Le prime versioni del Decreto di recepimento sono state rese note prima dell'estate 2011, frutto del lavoro del Parlamento e delle Commissioni parlamentari con il contributo degli organi tecnici dei Ministeri competenti e l'azione fattiva da parte di Assaeroporti; pur con diverse aree di miglioramento, queste presentavano alcuni elementi di sicuro interesse e novità, non ultima l'introduzione del concetto di concorrenza e la possibilità di attivare negoziati diretti con gli utenti, con l'autorità che interverrebbe "se necessario" in qualità di "arbitro", in linea con le migliori pratiche a livello europeo. Le successive bozze emanate dal Governo, non confermavano purtroppo le buone premesse iniziali, rischiando di definire una normativa di fatto in palese contrasto con la Direttiva europea in quanto:

- avrebbe consentito una maggiore flessibilità di manovra per gli aeroporti con traffico minore di 5 milioni di passeggeri, i quali avrebbero avuto la facoltà di scegliere tra il regime attuale e uno appunto più flessibile ma "responsabilizzante", di confronto con gli utenti e con ruolo di vigilanza da parte dell'autorità indipendente (ENAC), nello spirito della suddetta Direttiva;
- avrebbe mantenuto il regime attuale, Legge 248/05, delibera CIPE 38/2007 (vere e proprie "camicie di forza" con iter farraginoso, interlocutori diversi e necessità di decreti attuativi interministeriali con verifiche multiple della Corte dei Conti, da cui gli 844 giorni per l'iter autorizzativo di Bologna) per gli aeroporti oltre i 5 milioni di passeggeri, fermo restando la possibilità per quelli oltre gli 8 milioni di applicare il percorso "semplificato" dei c.d. Contratti "in deroga".

L'effetto paradossale è quindi che gli aeroporti nella fascia tra 5 e 8 milioni, tra cui Bologna, si sarebbero trovati nella condizione di fatto peggiore possibile, avendo una regolazione economica più sfavorevole rispetto a quelli "in deroga" e tempi incerti e più lunghi rispetto sia a quelli sotto i 5 milioni sia oltre gli 8 milioni di passeggeri, con evidente asimmetria competitiva e distorsione della concorrenza.

Per questi motivi SAB è stata ed è impegnata attraverso l'associazione di categoria Assaeroporti, nel fornire un contributo attivo finalizzato a migliorare per quanto possibile la versione finale del

suddetto Decreto attuativo, riservandosi peraltro ogni eventuale azione successiva qualora la normativa che entrerà in vigore sarà valutata ragionevolmente in contrasto con i principi ispiratori della Direttiva Comunitaria e contraria agli interessi di SAB.

Allo stato l'evoluzione della normativa, ancora in corso di definitiva finalizzazione, con il DL n. 201/11 c.d. "Salva Italia", come convertito con modificazioni con la legge n. 214/11, nonché il DL n. 216/11, c.d. "Milleproroghe", come convertito con modificazioni dalla legge n. 14/12, il DL n. 1/12, c.d. "Liberalizzazioni", come convertito con modificazioni dalla legge n. 14/12 e il DL n. 5/12, c.d. "Semplificazioni" in fase finale di conversione in legge, presenta elementi di miglioramento rispetto al quadro sopra delineato, in quanto sembra evolversi nella direzione di:

- definizione di un'Autorità unica e pienamente indipendente che svolga anche le funzioni di Autorità di Vigilanza e definisca non solo i modelli tariffari ma anche i livelli delle tariffe;
- riforma del sistema di regolazione tariffaria per tutti gli aeroporti, non solo quelli sopra la soglia di cinque milioni, con previsione di più modelli tariffari corrispondenti alle diverse dimensioni e tipologie aeroportuali, da individuarsi sulla base del traffico annuo passeggeri;
- definizione dei futuri modelli tariffari attraverso un confronto tra la nuova Autorità ed il gestore aeroportuale;
- definizione di una tempistica per l'approvazione delle tariffe da parte dell'Autorità;
- salvaguardia delle norme attuali in via transitoria (Contratti in deroga e sui requisiti di sistema per iter in via di definizione).

In questa ottica nel corso del 2012 dovranno definirsi tutta una serie di aspetti atti a completare il processo di recepimento della Direttiva Comunitaria, rispetto al quale la Società continuerà a monitorarne l'evoluzione partecipando attivamente all'attività di Assaeroporti e valutando se del caso eventuali azioni specifiche a tutela dei suoi interessi specifici.

Si segnala, infine, che 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, era prevista pari a 1,5%.

Tale misura dei diritti ha avuto efficacia fino al 28 marzo 2011, data di entrata in vigore del Contratto di Programma.

### 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, la Società 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

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Decreto Legislativo 231/2001.

L'implementazione del Modello 231 è proseguita nel corso del 2010 con la definizione, da parte dei vari "process owner", di specifici Protocolli diretti a programmare la formazione e l'attuazione delle decisioni dell'ente in relazione ai reati da prevenire (protocolli di decisione), 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 avvenuta nel primo semestre 2011. Indi la Società ha effettuato, nella seconda parte dell'anno, un'aggiornata risk analysis, che ha avuto come obiettivo l'identificazione delle attività nel cui ambito possono essere commessi i reati, che costituirà, nel 2012, il punto di partenza per l'aggiornamento del Modello 231.

### 6. Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i principali - fondamentali in termini economici - contenziosi e quelli che nel corso dell'esercizio 2011 hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito dei fondi rischi contenziosi.

Nel 2011 si è perfezionata la transazione in merito al contenzioso originato dalle 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. In particolare, si segnala la sottoscrizione in data 31 ottobre 2011 di un atto transattivo a completa chiusura del contenzioso con incarico ai legali delle Parti di procedere, nelle forme di rito, all'estinzione del processo.

Si ricorderà al riguardo che il contenzioso era stato radicato avanti il Tribunale Civile di Bologna con atto di citazione del 27 novembre 2004 con cui l'ATI promosse causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in 23.234 mila 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, presentò domanda riconvenzionale per 23.813 mila 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 iscrisse ulteriori riserve nel registro di contabilità per 34.457 mila di Euro mai trasposte in sede processuale. L'atto transattivo di cui sopra ha concluso la lite definendo un versamento all'ATI per un complessivo importo di 3.500 mila di Euro a saldo e stralcio di ogni pretesa e senza riconoscimento alcuno delle pretese di controparte. Tale importo, al netto di quanto già risultava iscritto in bilancio quale debito risultante dalla differenza tra il monte lavori contrattuale e gli stati avanzamento lavori emessi, è stato capitalizzato nell'esercizio in esame quale onere accessorio ai lavori relativi (2.376 mila di Euro).

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 mila 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, nonostante le difese argomentate dai legali della Società tese a richiedere di rigettare totalmente qualsivoglia pretesa risarcitoria, oltre alla riconvenzio-

nale per debiti ancora da saldare da parte di Aviapartner, è stato prudenzialmente ritenuto di mantenere l'accantonamento a fondo contenziosi stanziato nell'esercizio 2009.

In aggiunta si segnala la pronuncia del Consiglio di Stato n. 710/2011 nell'ambito del contenzioso avviato dalla scrivente con ricorso al Tribunale Amministrativo del Lazio contro la sanzione irrogata alla Società nel 2003 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per violazione dell'art.3 della Legge 287/90. Tale sentenza 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; a seguito di questa pronuncia che ha rideterminato in via definitiva la sanzione riducendola di oltre due terzi per i motivi suesposti, la Società ha ottenuto il parziale rimborso (682 mila Euro compresi interessi) della sanzione a suo tempo pagata.

Con riferimento al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli scali nazionali, la Società ha promosso una specifica azione di accertamento innanzi il Tribunale Civile di Roma, conferendo apposito mandato legale in data 19/12/2011. Sostanzialmente la domanda verte sull'accertamento dell'obbligo o meno della società di contribuire al Fondo in parola successivamente alla data del 1 gennaio 2009, ovvero in seguito al cambio di destinazione del Fondo stesso, il quale attualmente provvede a generali esigenze di soccorso pubblico, nonché al finanziamento dei rinnovi del c.c.n.l. dei V.V.F. Si rammenta in materia il rilevante precedente rappresentato dalla sentenza del 20 dicembre 2010 della Commissione Tributaria delle Province di Roma, la quale ha sancito la non doverosità del contributo da parte delle società di gestione aeroportuali a seguito del mutamento di destinazione di detto Fondo. La proposizione della domanda giudiziale di accertamento trova, inoltre, opportuna ragione di essere con riferimento al fondato rischio di notifica di decreti ingiuntivi richiesti dal Dipartimento Nazionale dei Vigili del Fuoco per il recupero degli asseriti crediti rappresentati dai contributi non versati, tenuto conto della possibile sospensione di ogni procedimento, vertente sulla stessa materia, ed avviato in data successiva all'atto di citazione che la Società ha provveduto a notificare in data 29 marzo 2012. La Società, nelle more dell'accertamento giudiziale avviato, in attesa di una definizione del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento ed in continuità con gli esercizi precedenti, ha proceduto ad iscrivere il contributo 2011, per 1.178 mila Euro, tra gli oneri diversi di gestione.

Si ricorda che nel 2010 è stata perfezionata la conciliazione, in parte in sede sindacale ed in parte in sede giudiziale, con gli ex dipendenti Gesticoop soc.coop. a r.l. (consorzata di Doro Group). Nell'ambito delle correlate cause giudiziali, successivamente estinte, veniva, in particolare, invocato dai legali dei lavoratori ricorrenti il principio di responsabilità solidale, ex art. 29 D.Lgs. n. 276/2003, della società appaltatrice/datore di lavoro e delle società committenti dell'appalto, dunque: Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., Marconi Handling s.r.l. e Bas S.p.A.. Gli importi corrisposti agli ex dipendenti Gesticoop soc. coop. a r.l. trovarono copertura nel fondo rischi per contenziosi appositamente stanziato negli esercizi precedenti. Tale fondo accoglie tuttora delle somme residue, le quali sono stimate come ancora adeguate rispetto ad un eventuale riconoscimento delle richieste di rimborso - per ora solo stragiudiziali - di Inps ed Inail. Inoltre, con specifico riferimento al procedimento penale innanzi il Tribunale di Bologna (nr. 19346/07 R.G.N.R. - nr. 19397/07 R. G.G.I.P.) in cui tra i rinviati a giudizio vi è anche l'ex Amministratore Delegato della controllata Marconi Handling s.r.l., nel corso del 2011, si è arrivati alla fase di merito e controllante e controllata (entrambe tra le persone offese del giudizio), hanno avviato, assieme ai propri legali a mandato, le valutazioni relative alla costituzione quali parti civili, stanti le possibili richieste di risarcimento nei confronti di Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. e l'avvenuta notifica a Marconi Handling s.r.l., in data 29.12.2011, di un'istanza per la citazione del responsabile civile, atto con il quale il curatore del Fallimento Doro Group, il Segretario Generale del sindacato FILT-CGIL e 38 lavoratori chiedono il risarcimento dei danni materiali e morali che asseriscono derivare dai reati contestati, nonché in via anticipatoria ed immediata, il pagamento di una provvisoria di oltre 700 mila Euro. Anche con riferimento a questi ultimi specifici profili di rischio pur avendo conferito appositi mandati ai legali per un'adeguata difesa giudiziale, controllata e controllante ritengono di non procedere ad ulteriori accantonamenti rispetto a quanto già stanziato negli esercizi precedenti nei fondi appositamente predisposti.

Nel 2007 il fornitore Coopservice otteneva nei confronti della Società un decreto ingiuntivo per il pagamento di 107 mila Euro, oltre interessi al tasso di "mora commerciale" dalla data di presentazione del ricorso sino al saldo effettivo, in relazione ad asseriti ritardati pagamenti su corrispettivi di forniture prestate. Con atto di citazione in opposizione, Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. si costituiva in giudizio avverso il predetto provvedimento di ingiunzione, sostenendo che fosse stato concordato tra le parti un preciso piano di rientro per taluni corrispettivi che, tuttavia, venivano riconosciuti in un minor importo rispetto a quello preteso da Coopservice. Inoltre, la Società, oltre ad eccepire in via preliminare l'esistenza di una clausola compromissoria e dunque l'invalidità del giudizio promosso da Coopservice innanzi il Tribunale di Bologna, presentava una domanda riconvenzionale per il recupero di un proprio differente credito, pari a 24 mila Euro, nei confronti della controparte. Con ordinanza in data 15 aprile 2011, il Giudice sostituto incaricato del procedimento al posto dell'originario magistrato innanzi a cui era pendente la causa, sciogliendo la riserva pronunciata da quest'ultimo all'udienza del 14 ottobre 2010, sorprendentemente respingeva ogni richiesta istruttoria e fissava per la precisazione delle conclusioni l'udienza del 19 settembre 2013, concedendo, altresì, la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, previo rilascio in favore della Società di fideiussione bancaria ex art. 648, Il comma, c.p.c.. Nelle more, Coopservice ha,

dunque, depositato in atti la fideiussione bancaria, notificando ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. atto di precetto in forza del decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo. Avverso tale precetto, nel corso del 2011, la Società ha proposto apposita opposizione, contestando che la fideiussione bancaria prestata da Coopservice costituisca idonea cauzione e, dunque, negando conseguentemente il diritto in capo a Coopservice di procedere ad esecuzione forzata. All'udienza del 16.2.2012 il Giudice, ritenendo che i motivi di opposizione a precetto dedotti dalla Società meritassero un'attenta valutazione, in accoglimento dell'istanza cautelare, ha sospeso l'efficacia esecutiva del titolo, fissando per la precisazione delle conclusioni l'udienza del 12.4.2012, udienza nella quale la causa è stata trattenuta in decisione, con concessione alle parti dei termini di cui all'art. 190 c.p.c. (60 gg. + 20 gg) per il deposito di comparse conclusionali e repliche. Allo stato, pertanto, è inibita a Coopservice l'azione esecutiva per l'importo ingiunto, oltre accessori. All'esito della decisione della causa di opposizione a precetto, qualora il Giudice dovesse accogliere la domanda di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., ogni eventuale ulteriore azione esecutiva da parte di Coopservice dovrà essere preceduta dal rilascio di idonea fideiussione che garantisca il rimborso integrale, in caso di accoglimento dell'opposizione a decreto ingiuntivo, delle somme eventualmente versate. Il profilo complessivo di rischio connesso alla posizione e stimato in circa il 50% del petitum dell'azione monitoria, nonostante gli sviluppi processuali, non pare essere sostanzialmente mutato, ragione per la quale gli accantonamenti approntati nei precedenti esercizi a tale titolo rimangono invariati.

Per quanto attiene alla procedura di amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29/8/08, già in sede di domanda di ammissione allo stato passivo, è stata avanzata domanda di privilegio speciale sugli aeromobili e di pagamento in prededuzione dei crediti maturati successivamente al 29 agosto 2008 sino al 20 ottobre 2008 (data di deposito dell'insinuazione), in quanto crediti sorti per la continuazione dell'impresa dopo il decreto di ammissione all'amministrazione straordinaria. Tali richieste sono state integrate con i crediti sorti successivamente al deposito della detta insinuazione e fino alla data del 14 gennaio 2010, data di efficacia della cessione del ramo aziendale da Alitalia a CAI. Nel luglio 2011 Alitalia in Amministrazione Straordinaria ha notificato a SAB un atto di citazione avanti il Tribunale di Roma al fine di ottenere l'inefficacia, e quindi la restituzione dei pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti l'ammissione all'amministrazione straordinaria per un importo totale di 495 mila Euro. La Società si è costituita ritualmente eccependo tra l'altro, l'irrevocabilità dei pagamenti effettuati dopo il cd. prestito ponte disposto dal Consiglio dei Ministri con decreto avente efficacia dal 23 aprile 2008, per espresso dettato normativo. La prima udienza è stata rinviata a giugno 2012. Atto di citazione di analogo contenuto avanti il Tribunale di Busto Arsizio è stato notificato alla Società in data 6 aprile 2011 da parte della Amministrazione Straordinaria del vettore Livingston al fine di sentire dichiarare l'inefficacia dei pagamenti effettuati a favore della Società nei sei mesi antecedenti l'ammissione all'amministrazione straordinaria per un importo totale pari a circa 277 mila Euro. I presupposti dell'azione revocatoria sono di tipo soggettivo, ovvero la conoscenza dello stato di insolvenza del debitore, e di tipo oggettivo, ovvero l'utilizzo di mezzi anormali per l'estinzione dei debiti. La Società si è costituita

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

in giudizio ritualmente contestando integralmente le affermazioni attee circa la sussistenza dei presupposti citati. La causa è stata rinviata per l'espletamento dell'attività istruttoria. Per far fronte al rischio di causa conseguente alle due azioni revo-

catorie suddette, la Società, con l'ausilio dei legali incaricati, ha ritenuto prudente stanziare nel presente esercizio apposito fondo per contenziosi in corso.

## 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.



## 8. Rapporti infragruppo e con parti correlate

Il 2011 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 invariata rispetto al 2010. Al 31/12/2011 la Società detiene pertanto tre partecipazioni di controllo, oltre a Airports & Travel Srl 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 e cogliere opportunità di sviluppo sinergico tra traffico aereo e crocieristico.

Nel penultimo anno del Piano Industriale 2008-2012 che vedeva tra le linee guida un percorso di razionalizzazione e risanamento a livello di gruppo i risultati sono in linea con le attese per quanto riguarda il settore dell'handling, dove Marconi Handling, dopo avere registrato nel 2010 per la prima volta nella sua storia un utile di esercizio, nel 2011, complice una mancata crescita dei volumi e maggiori costi legati alla decisione, condivisa con SAB, di internalizzare i servizi di carico e scarico bagagli, presenta una nuova perdita a livello di bilancio, pur potendo contare su un Margine Operativo Lordo positivo. Nel corso del 2012 si metteranno in atto tutte le azioni finalizzate a riportare la società in una condizione di equilibrio, pur in un contesto di mercato e congiunturale non favorevole.

Per quanto concerne la società Fast Freight Marconi, il 2011 è particolarmente importante in quanto rappresenta la fine del primo triennio di attività della società con un importante percorso di risanamento realizzato: per la prima volta il Margine Operativo Lordo è stato positivo e ciò ha consentito, in anticipo sulle previsioni, un parziale rilascio del fondo per copertura perdite future appostato all'atto di conferimento del ramo handling merce, in fase di costituzione della società.

Anche per TAG, attiva nella gestione del terminal e dell'handling di Aviazione Generale, il 2011 è stato un anno significativo in termini di risultati, con il raggiungimento di un utile di bilancio dopo alcuni anni di perdita e il raggiungimento di una redditività operativa in linea con i benchmark di settore, grazie in particolare alle azioni di efficientamento già avviate negli anni precedenti e il cui impatto si continuerà a evidenziare anche nel 2012.

Per quanto concerne, infine, la società Ravenna Terminal Passeggeri, il 2011 rappresenta il secondo anno di operatività e il primo di piena attività: i risultati raggiunti anche in questo caso sono stati superiori alle attese, con un utile netto dell'anno che consentirà di coprire le perdite pregresse realizzate nei precedenti esercizi.

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 intersocietari 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 2011:

Società	Ricavi	Costi	Crediti	Debiti
Marconi Handling	993	954	350	427
Fast Freight Marconi	424	18	132	18
Tag Bologna	57	176	38	112
<b>Totale</b>	<b>1.474</b>	<b>1.148</b>	<b>520</b>	<b>557</b>

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Marconi Handling Srl

Nel 2011, complice la stagnazione del traffico espresso in movimenti (indicatore significativo per il settore handling più che i passeggeri) ed i maggiori costi legati alla fase di avvio del processo di internalizzazione dei servizi di carico e scarico bagagli (maggior costo del lavoro conseguente alla crescita dell'organico medio di 38 unità e alla sostituzione del personale impegnato nella formazione delle nuove risorse), la società, pur confermando un Margine Operativo Lordo positivo pari a 618 mila Euro, chiude con una perdita di esercizio di 424 mila Euro.

Sul fronte del traffico Marconi Handling ha gestito 42.127 movimenti (0% vs 2010) con una quota di mercato pari al 65,7%, invariata rispetto all'anno precedente; per contro, i passeggeri gestiti sono aumentati dell'8,5% a 2.067 mila, con impatto non trascurabile in termini di costi di gestione, mentre l'invarianza dei movimenti assistiti si è riflessa come sopra richiamato in una contrazione dei ricavi. In particolare, i ricavi di handling sono rimasti stabili rispetto al 2010, mentre gli "altri ricavi" hanno subito una contrazione del 10% in relazione a minore attività di sghiacciamento aeromobili per diversa intensità della stagione invernale e minori richieste da parte dei clienti di attività "extra" in relazione alla loro tendenza crescente al contenimento ove possibile dei costi "aero-

portuali" in senso lato. Per quanto riguarda i costi di gestione, si evidenzia una contrazione del 20% dei costi esterni e un incremento del 15% di quelli del personale in relazione al processo di internalizzazione dei servizi di carico e scarico bagagli avvenuto nel febbraio 2011. Sul fronte investimenti, la società ha acquistato attrezzature operative (cargo loader, trattori e carrelli) per 1.436 mila Euro per adeguare il parco mezzi alle richieste quantitative e qualitative del servizio prestato.

Relativamente ai rapporti economici intercorsi con Marconi Handling nel corso del 2011, l'importo dei ricavi, per un totale di 993 mila Euro attiene prevalentemente ai proventi di subconcessione delle aree ad uso esclusivo oltre al recupero dei costi di conduzione delle aree aeroportuali per complessivi 586 mila Euro, al noleggio mezzi *de-icing* (61 mila Euro) nell'ambito del contratto in base al quale la controllante 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, ai corrispettivi per i beni uso comune fino al 27 marzo 2011 (14 mila Euro) oltre ai proventi per contratti di service infragruppo (264 mila Euro).

Ricavi	2011	2010	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	693	672	3%
Altri ricavi e proventi	300	253	19%
<b>Totale</b>	<b>993</b>	<b>925</b>	<b>7%</b>

Quanto ai costi per servizi prestati da Marconi Handling a SAB sono state effettuate transazioni per 954 mila Euro relative ai servizi per l'assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (409 mila Euro), al corrispettivo per il servizio di assistenza H24 (266 mila Euro), a quello

per il servizio *de-icing* suddetto (251 mila Euro) e per il servizio d'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 (18 mila Euro).

Costi	2011	2010	VAR.
Costi per servizi	954	764	25%
Oneri diversi di gestione	0	5	-100%
<b>Totale</b>	<b>954</b>	<b>769</b>	<b>25%</b>

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2011 ammontano rispettivamente a 350 mila Euro e a 427 mila Euro, come meglio dettagliato in Nota Integrativa.

## Fast Freight Marconi SpA - Società Unipersonale

Le principali aree di attività di Fast Freight Marconi sono quelle 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 2011 ha rappresentato per FFM un anno di sviluppo significativo in un mercato in parziale ripresa a livello globale. La società ha servito un traffico pari a 18.247 tonnellate di merce (+22% sul 2010) nell'ambito del quale si è assistito ad una forte crescita sia dell'export (+20%) sia dell'import (+24%).

L'importante crescita dei volumi è dovuta all'effetto positivo delle operazioni ad hoc effettuate per i voli All Cargo e Crociere Pullmantur, che hanno processato un totale di oltre 1,8 tonnellate; al netto di questi volumi l'anno si sarebbe chiuso con una crescita del 9%.

Sul fronte economico, il risultato operativo della gestione ha presentato nel 2011 un EBITDA per la prima volta positivo di 97 mila Euro rispetto ai -16 mila Euro del 2010, grazie alla crescita dei ricavi del 12% e dei costi operativi del 9% rispetto al 2010. Grazie al risanamento realizzato con anticipo rispetto a quanto ipotizzato al momento del conferimento, è stato possibile un rilascio parziale del fondo per copertura perdite future costituito al momento del conferimento del ramo d'azienda, con conseguente provento straordinario che ha generato per il 2011 un utile di esercizio di 762 mila Euro.

Analizzando peraltro in prospettiva i risultati raggiunti, si osserva come nel triennio 2009-2011 a fronte di un aumento del traffico (kg merce) del 15,7% medio annuo i ricavi si siano incrementati più che proporzionalmente (19,5% medio annuo) mentre i costi siano rimasti quasi stabili (-0,4% medio annuo). Di conseguenza l'EBITDA

è passato dai -634 mila Euro del 2009 ai +97 mila Euro del 2011. L'azione di risanamento ha riguardato pertanto un recupero sul versante dei ricavi grazie ad una crescente focalizzazione commerciale e alla ricerca di ogni opportunità di sviluppo, mentre sul versante dei costi le azioni di efficientamento hanno riguardato tutti i fattori produttivi e le risorse impiegate, a partire dalla riorganizzazione del personale, la cui produttività (kg merce/FTE) si è incrementata del 61% nell'arco del triennio.

Nel corso del 2011 è stato avviato un progetto finalizzato alla identificazione di un partner industriale per FFM, con l'obiettivo di dare ulteriore impulso allo sviluppo commerciale attraverso l'apporto di un operatore "globale" del settore. L'operazione si è realizzata attraverso una procedura ad evidenza pubblica con una prima fase nella quale due operatori hanno presentato una manifestazione di interesse cui però non ha fatto seguito nella fase successiva alcuna offerta vincolante. È attualmente in corso da parte di SAB una valutazione delle opzioni strategiche alla luce della congiuntura economica negativa che ha mutato il quadro di riferimento.

Per quel che riguarda i ricavi delle vendite e delle prestazioni, per complessivi 424 mila Euro, trattasi prevalentemente di proventi per subconcessione aree ed uffici e relativi oneri condominiali (174 mila Euro) e per servizi di sicurezza (28 mila Euro) mentre gli altri ricavi e proventi accolgono principalmente corrispettivi di fornitura dei servizi di staff (servizi amministrativi, finanziari, contabili, informatici, di controllo e supporto legale per 83 mila Euro) e di distacco del personale (129 mila Euro).

Ricavi	2011	2010	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	204	234	-13%
Altri ricavi e proventi	220	223	-1%
<b>Totale</b>	<b>424</b>	<b>457</b>	<b>-7%</b>

I costi per servizi prestati da FFM a SAB sono relativi principalmente al corrispettivo per l'onere di servizio pubblico per la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia ed altre *essential facilities* dell'aer

roporto di Bologna; la crescita sull'esercizio precedente è dovuta al fatto che il consuntivo 2010 dell'attività non ha raggiunto i parametri definiti contrattualmente per la maturazione del corrispettivo.

Costi	2011	2010	VAR.
Costi per servizi	18	7	157%
Oneri diversi di gestione	0	2	-100%
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>100%</b>

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2011 ammontano rispettivamente a 132 mila Euro ed a 18 mila Euro come dettagliatamente esposto in Nota Integrativa.

Si segnala, infine, che sussiste un co-obbligo di SAB sulle garanzie fideiussorie di 881 mila Euro rilasciate su richiesta di FFM in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## TAG Bologna Srl

Tag Bologna Srl, società per l'Aviazione Generale controllata al 51% con i soci Sirio e B.Group ciascuno al 24,5% è stata costituita 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.

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 con durata fino alla scadenza del ventesimo anno dalla data di operatività del terminal stesso decorrente dal 2008.

Il traffico, dopo la leggera contrazione del 2010, ha registrato una ripresa nel 2011 con una crescita del 5,5% in termini di movimenti e soprattutto del 17,4% in termini di tonnellaggio.

Sul fronte economico, il 2011 ha confermato e rafforzato il percorso di risanamento intrapreso e già manifestatosi nel 2010 con il raggiungimento di un Margine Operativo Lordo positivo. Nel 2011 il MOL è cresciuto del 207% a 597 mila Euro e per la prima volta la società ha prodotto un utile di esercizio, pari a 236 mila Euro, dovuto peraltro ad una sopravvenienza attiva straordinaria di circa 326 mila Euro. Quest'ultima è riferita all'iscrizione di imposte anticipate connesse ai benefici fiscali che la società prevede di ottenere nei prossimi anni a fronte delle perdite fiscali realizzate negli esercizi precedenti all'adesione al consolidato fiscale con SAB e riportabili a nuovo senza limiti temporali grazie alle nuove disposizioni di cui al D.L. 98/2011 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria).

In sintesi, dopo alcuni anni di sostanziale criticità il 2011 ha rappresentato un anno importante sul versante del risanamento della società grazie alle azioni effettuate sul versante dell'efficientamento dei costi di gestione, tra le quali in *primis* quelli del personale. La razionalizzazione della struttura ha infatti consentito di fare fronte ai maggiori volumi con un minor numero di risorse rispetto all'anno precedente, con impatto significativo sui margini.

Grazie al flusso di cassa generato nell'esercizio, pari a 338 mila Euro, la società è stata in grado di rimborsare la rata del mutuo ventennale in corso, riducendo quindi la sua posizione finanziaria netta da -6.815 mila Euro a -6.619 mila Euro.

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.

La società continua a porre particolare attenzione alla qualità del servizio offerto ai clienti di Aviazione Generale anche grazie alle

politiche di formazione del personale in quanto ritenute alla base dell'alta qualità richiesta dal particolare target di clientela.

Si segnala, infine, che l'Assemblea dei Soci TAG, in data 9 maggio 2011 nell'ambito dell'assunzione dei provvedimenti di cui all'art.2482-bis del C.C., ha deliberato di procedere alla copertura delle perdite subite per complessivi 984 mila Euro comprensivi delle perdite maturate nella frazione di esercizio 01/01-31/03/2011 mediante:

- completo utilizzo per 300 mila Euro della riserva "versamenti in conto capitale" accantonata negli esercizi precedenti tramite versamenti effettuati dai soci in proporzione alle quote di partecipazione;
- riduzione parziale del Capitale Sociale di 684 mila Euro portando lo stesso da 1.000 mila Euro a 316 mila Euro;
- riporto a nuovo, per esigenze contabili di arrotondamento, della residua perdita di 97 Euro.

I rapporti commerciali intrattenuti nell'esercizio con la controllata TAG hanno prodotto ricavi delle vendite e delle prestazioni per 57 mila Euro relativi, prevalentemente, ai servizi di sicurezza svolti a favore del terminal Aviazione Generale e al provento della relativa subconcessione. Il decremento rispetto al 2010 è dovuto alla definizione di un nuovo contratto avente ad oggetto i servizi di *security* a seguito dell'entrata in vigore del Contratto di Programma. Quest'ultimo ha infatti incluso nelle nuove tariffe *aviation* applicate da SAB sia la remunerazione diretta dei servizi di sicurezza svolti presso il Terminal Aviazione Generale sia la remunerazione attraverso i diritti passeggeri dei costi sostenuti da TAG per la gestione e manutenzione delle aree destinate all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri presso il Terminal stesso. In conseguenza di ciò, a far data dal 28 marzo 2011 è venuto meno il corrispettivo diretto prima riconosciuto da TAG per il servizio di sicurezza svolto dalla controllante e, parallelamente, SAB ha riconosciuto alla controllata un corrispettivo per la copertura dei costi di gestione del Terminal che hanno trovato copertura nella base di calcolo dei nuovi diritti di imbarco passeggeri introitati direttamente da SAB. Tale importo, variabile e determinato secondo i parametri della contabilità regolatoria, per l'anno 2011 è stato fissato in 127 mila Euro ed è una delle componenti della crescita dei costi sostenuti verso la controllata. L'altra componente è dovuta al corrispettivo per il nuovo servizio di sbarco dei passeggeri da voli crociera effettuato per conto di SAB (48 mila Euro).

Ricavi	2011	2010	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	56	167	-66%
Altri ricavi e proventi	1	0	100%
<b>Totale</b>	<b>57</b>	<b>167</b>	<b>-66%</b>

Costi	2011	2010	VAR.
Costi per servizi	175	4	4275%
<b>Totale</b>	<b>175</b>	<b>4</b>	<b>4275%</b>

I crediti e debiti al 31/12/2011 ammontano rispettivamente a 38 mila Euro ed a 112 mila Euro; di quest'ultimo importo 39 mila Euro sono determinati dall'adesione all'istituto del consolidato fiscale. Per maggiori informazioni si rimanda al relativo commento in Nota Integrativa.

Si ricorda, infine:

- a lettera di patronage impegnativa a favore di TAG rilasciata nell'esercizio 2006 da parte dei soci a garanzia del mutuo di 7.181 mila Euro al 31/12/2011, 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 3.662 mila Euro;

- la fidejussione di 1.020 mila 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 fideiussione i soci di minoranza di TAG hanno rilasciato a favore della scrivente una controgaranzia fidejussoria per complessivi 500 mila Euro al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione.

## 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 2011 la Società ha chiuso con un utile di 149 mila Euro che consente di coprire le perdite pregresse dovute alla fase di avviamento dell'attività. Nel 2011 non vi sono state transazioni tra SAB e la collegata Ravenna Terminal Passeggeri.

## 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 2011 la Società ha realizzato un risultato in contrazione sul 2010, con un utile che è passato da 4.458 mila Euro del 2010 a 3.496 mila, pur a fronte della crescita del traffico pas-

seggeri (4,2%) e del MOL (7,4%) a 21.945 mila Euro per effetto, principalmente, di maggiori costi di struttura. La Società detiene, inoltre, la partecipazione del 10% in Bologna Congressi Spa che chiude il 2011 con risultati positivi.

## 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

Come già anticipato nelle premesse, nelle settimane successive al 23 aprile 2012, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del progetto di bilancio 2011 riportante un utile di esercizio di 5.366 mila Euro (+19% sul 2010), le forti minacce alla continuità aziendale di Seaf ma, soprattutto, la volontà dei soci Seaf espressa in occasione della delibera del 14 maggio u.s. che ha decretato la messa in liquidazione della Società con nomina contestuale del liquidatore, hanno reso necessaria la redazione di un nuovo progetto di bilancio da sottoporre all'approvazione dei Soci SAB al fine di accogliere lo stanziamento al fondo rischi per garanzia Seaf. Come già ricordato in premessa, la società, nel 2007, ha rilasciato lettera di patronage su mutuo di iniziali 9 milioni di Euro concesso in pool dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì, residuando, al 31 dicembre 2011, per una quota capitale di 7.650 mila Euro, impegno che al verificarsi di determinate condizioni, quali la messa in liquidazione della società, determina l'insorgere di un obbligo solidale di pagamento. La garanzia SAB ammonta al 63% dell'importo del finanziamento erogato al netto delle quote capitale già restituite da Seaf, ed è quindi pari a 4.820 mila Euro al 31/12/2011.

Tutto ciò considerato, gli amministratori della Società, supportati dai legali a mandato, hanno ritenuto opportuno stanziare un fondo rischi pari all'onere che la scrivente Società sarebbe tenuta a pagare nel caso di escussione della garanzia con conseguente azione di regresso, ai sensi dell'art.1950 del C.C., nei confronti di Seaf stessa, debitore principale, per capitale, interessi e spese. Ferma restando l'intenzione della scrivente Società di esperire tutte le azioni necessarie al recupero del credito, qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere sarebbe pari all'importo accantonato al 31/12/2011, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente.

Per quanto attiene alle società controllate, si segnala che l'Assemblea dei Soci di Marconi Handling, in data 16 aprile 2012, ha deliberato di procedere alla copertura delle perdite degli esercizi 2009 e 2011 per complessivi 647 mila Euro mediante:

- utilizzo per 4 mila Euro della riserva legale e per 83 mila Euro della riserva iscritta alla voce "altre riserve";
- riduzione del Capitale Sociale di 560 mila Euro con conseguente eliminazione delle perdite residue accertate e contestuale aumento di pari importo al fine di riportare il Capitale Sociale a 4.200 mila Euro, ai sensi del D.Lgs.18/1993.

L'aumento di capitale sopradescritto è stato immediatamente sottoscritto e liberato dai soci.

Per quanto riguarda il traffico, nelle prime due settimane di febbraio una serie di eventi meteorologici nevosi dalle caratteristiche eccezionali hanno colpito l'Italia ed in particolare l'Emilia Romagna. A causa di ciò il territorio del comune di Bologna è stato interessato, nell'arco di tutto il periodo, da un volume di nevicate che hanno portato a valori puntuali del manto nevoso pari a 94 cm totali (dati Arpa), superando il record del 1985 per neve concentrata in più giorni (75 cm) e la più abbondante nevicata in 24 ore del 2004 (42 cm). In queste condizioni, pertanto, lo scalo è stato caratterizzato da uno stato di crisi che ha visto l'attivazione di tutte le procedure connesse con il tipo di evento, a partire dal Piano Neve. Grazie al lavoro incessante di tutto il personale impegnato, nel periodo in questione, dal 31 gennaio al 13 febbraio, si è registrata una sola chiusura

dell'aeroporto tra il giorno 1 (ore 10:15) e il giorno 2 (ore 09:00) febbraio, quando l'evento ha raggiunto il suo apice, caratterizzando un deposito al suolo pari a 5 cm/ora. Le eccezionali condizioni operative hanno comportato costi molto superiori e ricavi inferiori associati alle minori attività: complessivamente l'impatto negativo è stato stimato pari a oltre 1,4 milioni di Euro.

Nel periodo gennaio-aprile 2012, vi è stato un lieve decremento del traffico rispetto allo stesso periodo del 2011; nonostante la flessione fosse prevista, la sua reale misura è stata peggiore delle aspettative a causa degli eventi meteorologici. Si sono registrati cali sia sul traffico passeggeri (-4,6%) che su quello movimenti (-6,9%). Ciò va ricondotto essenzialmente ad una serie di fattori: le riduzioni tattiche di attività Alitalia per la stagione invernale su alcune tratte nazionali (Catania, Bari, Palermo e Lamezia), le cancellazioni Meridianafly sulla Sicilia e su Mosca, la sospensione dei collegamenti operati da CSA per Praga, la revoca della licenza di volo alla Albanian Airlines. Permane inoltre la criticità sul traffico charter outgoing verso il Nord Africa (Egitto, Tunisia).

Viceversa vi sono buoni segnali per quanto riguarda aprile, mese in cui si è tornati a registrare un incremento del traffico passeggeri (+6%). Infatti sono positive le prospettive di traffico per la stagione estiva e più in generale per il 2012, evidenziando un investimento di alcune compagnie aeree sullo scalo, sia low cost che tradizionali. Ryanair conferma la sua crescita su Bologna: da fine marzo gli aeromobili basati sono passati a 5 contro i 3 della stagione *winter*, con l'apertura congiunta di nuove destinazioni quali Budapest, Poznan, Palma de Mallorca, Salonico, Chania (Creta). Importanti da segnalare anche le novità introdotte dai vettori tradizionali, non solo verso i loro hub di riferimento, ma anche per ciò che concerne il traffico point-to-point.

Un altro importante vettore inizierà ad operare dal nostro scalo: Aeroflot da settembre attiverà un collegamento giornaliero di linea Bologna - Mosca con un Airbus 320.

Lufthansa ha introdotto da fine marzo un volo giornaliero per Düsseldorf e da giugno un volo giornaliero per Berlino (oltre alle 8 frequenze giornaliere per gli hub di Francforte e Monaco).

British Airways ha incrementato l'attività, aggiungendo ai 3 voli giornalieri operati su Londra Gatwick un volo giornaliero su Londra Heathrow, offrendo in questo modo alla clientela un'eccezionale panorama di connessioni verso il resto del mondo.

Dopo appena due anni di attività la Turkish Airlines raddoppia l'operatività su Bologna, garantendo con due voli giornalieri per Istanbul comode coincidenze, in particolare per le principali destinazioni orientali.

A ciò si aggiungono a partire da giugno i due voli settimanali per Chisinau operati dal vettore di bandiera moldavo Air Moldova e il collegamento per la stagione estiva per Helsinki (2 frequenze settimanali) da parte del vettore finlandese.

## 11. Evoluzione prevedibile della gestione

Sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, nel corso del 2012 proseguirà la fase realizzativa dell'importante progetto di riqualifica del Terminal, il cui completamento è previsto alla fine 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. Sul versante del mercato, i segnali dei primi mesi dell'anno non sono incoraggianti: si assiste ad un rallentamento generalizzato a livello europeo e nazionale legato all'incertezza della crisi economica e finanziaria globale, il cui impatto si inizia a manifestare sui consumi e nel rallentamento delle dinamiche di crescita dell'aeroporto, dopo un biennio nel quale il Marconi è cresciuto ben oltre la media nazionale.

Sul versante economico il 2012 vedrà inoltre l'impatto importante sui conti derivante, oltre che dall'eccezionale evento neve già commentato, dai sopracitati lavori di riqualifica del Terminal, che porteranno una contrazione dei ricavi "commerciali" per minori aree

da mettere a reddito e maggiori costi "straordinari" legati all'operatività in condizioni "critiche". La Società e il management saranno comunque impegnati per minimizzare gli impatti negativi e porre le basi per una pronta ripresa cogliendo le opportunità offerte dal mercato e rispettando i tempi di consegna delle nuove opere in corso di realizzazione.

Una prospettiva di sviluppo del traffico riguarda il mondo delle crociere e consiste nel porsi come interlocutori con le Compagnie che fanno interporting, per cui 1/3 degli imbarchi/sbarchi avviene su 3 porti. Si tratterebbe, infatti, di sviluppare l'attività crocieristica di RTP non più soltanto con il sistema "fly-and-cruise" già attivo con Pullmantur, ma anche con vettori di linea. Inoltre la crescita futura dell'aeroporto di Bologna guarda all'avvento di nuove realtà con forte orientamento verso l'Asia ed i mercati emergenti. In questo senso si sta lavorando per attrarre nuovi vettori che possano incrementare l'offerta voli da e verso questi mercati.

---

## 12. Proposta di destinazione dell'utile di esercizio

Signori Azionisti,  
il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile d'esercizio pari a 1.871.929,02 Euro 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 93.596,45 Euro;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per 1.778.332,57 Euro.

**Il Presidente**  
*del Consiglio di Amministrazione*  
*(D.ssa Giada Grandi)*

*Bologna, 28 maggio 2012*

## Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio d'Esercizio 2011





## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>				
<b>B) Immobilizzazioni:</b>				
<b>I) Immobilizzazioni immateriali:</b>				
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	514.466	1.022.402	-507.936	-50
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	228.394	155.925	72.469	46
7) Altre	906.217	757.242	148.975	20
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>1.649.077</b>	<b>1.935.569</b>	<b>-286.492</b>	<b>-15</b>
<b>II) Immobilizzazioni materiali:</b>				
1) Terreni e fabbricati	7.558.323	2.791.043	4.767.280	171
2) Impianti e macchinari	2.165.080	1.945.983	219.097	11
3) Attrezzature industriali e commerciali	267.488	460.332	-192.844	-42
4) Altri beni materiali	1.139.714	1.129.642	10.072	1
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	110.943.308	102.882.961	8.060.347	8
b) Impianti e macchinari	6.075.700	5.327.641	748.059	14
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	6.070.059	12.230.757	-6.160.698	-50
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>134.219.672</b>	<b>126.768.359</b>	<b>7.451.313</b>	<b>6</b>
<b>III) Immobilizzazioni finanziarie</b>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	3.875.840	4.349.286	-473.446	-11
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	55.055	58.851	-3.796	-6
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>10.081.985</b>	<b>10.559.227</b>	<b>-477.242</b>	<b>-5</b>
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>145.950.734</b>	<b>139.263.155</b>	<b>6.687.579</b>	<b>-5</b>
<b>C) Attivo circolante:</b>				
<b>I) Rimanenze:</b>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	530.964	492.929	38.035	8
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
<b>Totale rimanenze</b>	<b>530.964</b>	<b>492.929</b>	<b>38.035</b>	<b>8</b>

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>II) Crediti:</b>				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	11.672.785	11.347.380	325.405	3
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	519.965	538.296	-18.331	-3
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	151.066	752.404	-601.338	-80
b) Esigibile oltre esercizio successivo	41.173	41.173		
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.776.037	595.593	1.180.444	198
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.948.529	1.226.677	721.852	59
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	3.440.762	20.003.855	-16.563.093	-83
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
<b>Totale crediti</b>	<b>19.550.317</b>	<b>34.505.378</b>	<b>-14.955.061</b>	<b>-43</b>
<b>III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>				
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	16.965	-16.965	-100
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni				
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	12.500.479	2.000.000	10.500.479	525
<b>Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>	<b>12.500.479</b>	<b>2.016.965</b>	<b>10.483.514</b>	<b>520</b>
<b>IV) Disponibilità liquide</b>				
1) Depositi bancari e postali	17.452.684	14.438.488	3.014.196	21
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	19.566	21.971	-2.405	-11
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>17.472.250</b>	<b>14.460.459</b>	<b>3.011.791</b>	<b>21</b>
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>50.054.010</b>	<b>51.475.731</b>	<b>-1.421.721</b>	<b>-3</b>
<b>D) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	67.324	126.110	-58.786	-47
2) Risconti	102.716	109.467	-6.751	-6
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>170.040</b>	<b>235.577</b>	<b>-65.537</b>	<b>-28</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>196.174.784</b>	<b>190.974.463</b>	<b>5.200.321</b>	<b>3</b>

## Stato Patrimoniaale Passivo

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Patrimonio netto</b>				
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	3.961.969	3.736.647	225.322	6
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	21.190.567	16.909.449	4.281.118	25
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo				
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio	1.871.929	4.506.440	-2.634.511	-58
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>115.374.465</b>	<b>113.502.536</b>	<b>1.871.929</b>	<b>2</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite				
3) Altri	9.128.440	4.240.594	4.887.846	115
<b>Totale Fondi per rischi ed oneri</b>	<b>9.128.440</b>	<b>4.240.594</b>	<b>4.887.846</b>	<b>115</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>4.483.841</b>	<b>4.474.038</b>	<b>9.803</b>	<b>0</b>
<b>D) Debiti</b>				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	5.520.084	5.404.578	115.506	2
b) Esigibili oltre esercizio successivo	30.232.003	35.751.621	-5.519.618	-15
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	95.538	107.544	-12.006	-11
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	15.116.675	15.432.514	-315.839	-2
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	556.523	225.010	331.513	147
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	2.273.348	695.123	1.578.225	227
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	916.890	902.282	14.608	2
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	12.218.902	9.998.826	2.220.076	22
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
<b>Totale debiti</b>	<b>66.929.963</b>	<b>68.517.498</b>	<b>-1.587.535</b>	<b>-2</b>
<b>E) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	184.742	210.251	-25.509	-12
2) Risconti	73.333	29.546	43.787	148
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>258.075</b>	<b>239.797</b>	<b>18.278</b>	<b>8</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>196.174.784</b>	<b>190.974.463</b>	<b>5.200.321</b>	<b>3</b>

## Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>I) Garanzie prestate</b>	<b>6.313.942</b>	<b>12.016.827</b>	<b>-5.702.885</b>	<b>-47</b>
<b>II) Impegni: beni in concessione</b>	<b>57.412.235</b>	<b>57.412.235</b>		
<b>III) Garanzie ricevute</b>	<b>18.275.884</b>	<b>10.374.502</b>	<b>7.901.382</b>	<b>76</b>
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>82.002.061</b>	<b>79.803.564</b>	<b>2.198.497</b>	<b>3</b>

## Conto Economico

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	75.488.375	67.144.062	8.344.313	12
2) Variaz. riman. prodotti in lavoraz., semilav. e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	38.895	54.381	-15.486	-28
5) Altri ricavi e proventi	2.001.658	1.630.619	371.039	23
- di cui contributi c/esercizio	0	3.400	-3.400	-100
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>77.528.928</b>	<b>68.829.062</b>	<b>8.699.866</b>	<b>13</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	880.779	1.048.526	-167.747	-16
7) Per servizi	31.202.341	26.600.453	4.601.888	17
8) Per godimento di beni di terzi	4.679.613	2.389.091	2.290.522	96
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	13.930.014	13.501.775	428.239	3
b) Oneri sociali	3.862.926	3.747.781	115.145	3
c) Trattamento di fine rapporto	1.167.773	1.094.351	73.422	7
d) Trattamento di quiescenza e simili	157.335	156.651	684	0
e) Altri costi	34.108	17.722	16.386	92
<i>Totale costo del personale</i>	<i>19.152.156</i>	<i>18.518.280</i>	<i>633.876</i>	<i>3</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	1.021.815	1.115.470	-93.655	-8
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	6.843.048	6.150.284	692.764	11
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	433.735	1.155.206	-721.471	-62
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>8.298.598</i>	<i>8.420.960</i>	<i>-122.362</i>	<i>-1</i>
11) Var. rimanenze mat. prime, sussidiarie, consum.	-38.035	-77.088	39.053	-51
12) Accantonamenti per rischi	5.382.338	69.400	5.312.938	7.656
13) Altri accantonamenti	833.528	1.304.975	-471.447	-36
14) Oneri diversi di gestione	2.663.837	2.540.089	123.748	5
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>73.055.155</b>	<b>60.814.686</b>	<b>12.240.469</b>	<b>20</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>4.473.773</b>	<b>8.014.376</b>	<b>-3.540.603</b>	<b>-44</b>
<b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	170.522	170.522		
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	364.049	373.660	-9.611	-3
d) Proventi finanziari diversi	289.257	63.185	226.072	358
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>653.306</i>	<i>436.845</i>	<i>216.461</i>	<i>50</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-1.204.023	-1.179.067	-24.956	2
17-bis) Utile e perdite su cambi	-486	-1.536	1.050	-68
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-380.681</b>	<b>-573.236</b>	<b>192.555</b>	<b>-34</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>				
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	-490.411	-183.632	-306.779	167
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>-490.411</b>	<b>-183.632</b>	<b>306.779</b>	<b>167</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	714.128	2.723	711.405	26.126
d) Proventi straordinari diversi	10.474	64.664	-54.190	-84
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>724.602</i>	<i>67.387</i>	<i>657.215</i>	<i>975</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze passive	-74.702	-49.064	-25.638	52
d) Oneri straordinari diversi	-4.445	-13.093	8.648	-66
e) Imposte di esercizi precedenti	0	-65.253	-65.253	-100
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-79.147</i>	<i>-127.410</i>	<i>48.263</i>	<i>-38</i>
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>645.455</b>	<b>-60.023</b>	<b>705.478</b>	<b>-1.175</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.248.136</b>	<b>7.197.485</b>	<b>-2.949.349</b>	<b>-41</b>
a) Imposte correnti	4.290.503	2.661.045	1.629.458	61
b) Imposte differite/anticipate	-1.914.296	30.000	-1.944.296	-6.481
<b>22) Imposte sul reddito d'esercizio, correnti e differ.</b>	<b>2.376.207</b>	<b>2.691.045</b>	<b>-314.838</b>	<b>-12</b>
<b>23) Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>1.871.929</b>	<b>4.506.440</b>	<b>-2.634.511</b>	<b>-58</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**Bilancio d'Esercizio 2011**





## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**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 statuiti 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 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.

Come già segnalato nella Relazione sulla Gestione, i risultati dell'esercizio 2011 sono fortemente impattati dall'accantonamento di 4.820 mila Euro a fronte del rischio di escussione connesso agli impegni di pagamento solidale contenuti nella lettera di patronage rilasciata a favore di Seaf, società di gestione dell'aeroporto di Forlì, su mutuo concesso in pool a Seaf dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì per una quota capitale residua di 7.650 mila Euro. Visto il progressivo e persistente squilibrio economico-finanziario di Seaf, unitamente all'esito negativo dello studio di fattibilità sul progetto di integrazione regionale cui gli amministratori e Soci Seaf hanno subordinato la continuità aziendale, nonché la conseguente messa in liquidazione di quest'ultima, la scrivente società ha ritenuto prudenziale stanziare in apposito fondo rischi l'ammontare della garanzia, pari al 63% dell'importo del finanziamento erogato al netto delle quote capitale già restituite. Qualora SAB fosse chiamata ad adempiere tale garanzia, l'onere sarebbe pari al suddetto importo oltre agli interessi ed oneri accessori eventualmente maturati e dovuti a quella data. L'escussione della garanzia determinerebbe un conseguente diritto di regresso ex art. 1950 del C.C.. Qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, porterebbe ad un onere commisurato all'importo predetto, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente. Conseguentemente, l'accantonamento operato (4.820 mila Euro), al netto del credito per imposte anticipate (1.325 mila Euro), ha determinato un peggioramento del risultato 2011, risultato che, in assenza di tale accantonamento, sarebbe stato pari a 5.366 mila, invece di 1.872 mila Euro (-3.494 mila Euro), come si evince dal prospetto di bilancio.

**II. Criteri di formazione**

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011, 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 2011 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%).

## 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.

Nel luglio 2011 si è concluso il procedimento formale, previsto dall'art.9 della Concessione di Gestione Totale, di consegna in uso alla Società dei beni gratuitamente devolvibili da parte di Enac, 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. In esito al procedimento, come già segnalato nei precedenti bilanci, si è reso necessario operare alcune riclassifiche dei cespiti presenti nell'attivo patrimoniale tra beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili. Tali spostamenti di categoria non hanno comportato 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 alcuni terreni in proprietà sui quali sono state realizzate opere demaniali la cui riclassificazione tra i beni gratuitamente devolvibili, comporta, a partire dall'esercizio in esame, un ammontare di maggiori ammortamenti per il periodo residuo della concessione.

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

La voce "altre immobilizzazioni immateriali" accoglie le migliori 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. La voce "altre immobilizzazioni immateriali" accoglie infine i lavori di installazione di guard rail e dissuasori di traffico presso Via dell'Aeroporto previo accordo con il Comune di Bologna, la cui durata è stimata in 20 anni.

Si precisa, infine, che non sono state operate svalutazioni o rivalutazioni delle immobilizzazioni immateriali iscritte nel presente e nei precedenti bilanci.

*de-icing*. Per tali beni, già dal precedente esercizio, è stato 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 2011 ammonta a 103 mila 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.

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%
Mobili e arredi fissi	12%
Macchine elettroniche info accettazione	25%
Impianti pubblicitari	25%

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

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/segnalazione	25%
Altri impianti	10%
Apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista	31,5%

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

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, infine, il contenzioso originato dalle 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 segnala la sottoscrizione in data 31 ottobre 2011 di un atto transattivo a chiusura del contenzioso.

Si ricorda che con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI promosse causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in 23.234 mila 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, presentò domanda riconvenzionale per 23.813 mila 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 iscrisse ulteriori riserve nel registro di contabilità per 34.457 mila Euro mai trasposte in sede processuale. Le parti hanno sottoscritto un atto transattivo che ha comportato a carico della Società l'importo di 3.500 mila Euro a saldo e stralcio di ogni pretesa e senza riconoscimento alcuno delle pretese di controparte. Tale importo, al netto di quanto già risultava iscritto in bilancio quale debito risultante dalla differenza tra il monte lavori contrattuale e gli stati avanzamento lavori emessi, è stato capitalizzato nell'esercizio in esame quale onere accessorio ai lavori relativi (2.376 mila Euro).

## 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

Le imposte sul reddito Ires e Irap sono calcolate applicando le disposizioni fiscali in base alla stima del reddito tassabile. 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;
- le Società controllate che apportano eccedenze di ACE (Aiuto alla Crescita Economica introdotto a far tempo dal bilancio 2011) sono remunerate, ove emergenti, nella misura in cui trovano compensazione nel reddito imponibile di Gruppo.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## Imposte sul reddito differite

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 differenze temporanee deducibili generano attività per imposte anticipate da registrare nella voce C.II.4-ter dell'attivo. Le differenze temporanee imponibili, che si manifestano in presenza di componenti positivi di reddito tassabili in un esercizio successivo rispetto a quello nel quale hanno rilevanza civilistica ovvero componenti negativi di reddito dedotti in un esercizio precedente rispetto a quello d'iscrizione in conto economico passività per imposte differite da registrare nella voce B.2 del passivo.

La fiscalità differita è determinata sulla base delle aliquote IRES e IRAP attualmente in vigore ritenute applicabili nei prossimi esercizi,

rispettivamente 27,5% e 4,2%. Si segnala l'incremento dal 3,9% al 4,2% dell'aliquota IRAP applicabile ai soggetti che esercitano attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori, introdotto dal decreto legge n. 98 del 2011.

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 mila Euro, non fu iscritto in bilancio 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

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Immobilizzazioni immateriali	1.649	1.936	-287

## Immobilizzazioni immateriali

CATEGORIE	SALDO 01/01/2011	INCREM.TO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	AMM.TO	SALDO 31/12/2011
Diritto brevetto ind.le opere ingegno	1.023	483	0	-991	515
Immobilizz. in corso e acconti	156	232	-160	0	228
Altre (migliorie su beni di terzi)	757	180	0	-31	906
<b>Totale</b>	<b>1.936</b>	<b>895</b>	<b>-160</b>	<b>-1.022</b>	<b>1.649</b>

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 "Sistema Informativo Evoluto" (155 mila Euro), software per l'informativa al pubblico di diversa natura (orario voli e treni, meteo, viabilità, pubblicità ecc), oltre ad alcuni applicativi gestionali per la gestione delle risorse umane (29 mila Euro); per la Marconi Business Lounge (17 mila Euro) e per il sito Internet Mobile (23 mila Euro). Sempre nel 2011 sono stati implementati software per i controlli di sicurezza (24 mila Euro), per l'analisi dello stato d'uso delle pavimentazioni delle aree di volo e di manovra - Pavement Management System (11 mila Euro) ed un sistema di monitoraggio dei consumi energe-

tici (9 mila Euro). Infine, l'acquisto di licenze d'uso software ammon-  
tano a 188 mila Euro.

La crescita delle migliorie su beni di terzi attiene ai lavori di installazione di un sistema di guard rail nella viabilità di accesso al sedime aeroportuale.

Tra le immobilizzazioni in corso al 31/12/2011 si evidenziano i costi sostenuti per lo studio, lo sviluppo e la realizzazione di un prototipo di apparecchiatura per il controllo automatico delle dimensioni e peso dei bagagli a mano ancora in fase di sperimentazione, oltre che ai costi legati alla seconda fase del progetto di sviluppo del sistema informativo aziendale denominato Baisys la cui prima fase si è conclusa nel 2007.

## B. II. Immobilizzazioni materiali

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Immobilizzazioni materiali	134.220	126.768	7.452

### 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 01/01/2011	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIFIC.	SALDO 31/12/2011
Terreni	7.288	2.809	-4.530	5.567
Fabbricati	3.278	1.896	-3.278	1.896
Costruzioni leggere	2.529	73	0	2.602
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>13.095</b>	<b>4.778</b>	<b>-7.808</b>	<b>10.065</b>
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.147	452	0	4.599
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	162	106	0	268
Impianti di info accettazione	0	26	663	689
Impianti pubblicitari	0	19	321	340
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>4.309</b>	<b>603</b>	<b>984</b>	<b>5.896</b>
Attrezzatura officina	301	0	-1	300
Attrezzatura varia aerostazione	1.733	35	-187	1.581
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>2.034</b>	<b>35</b>	<b>-188</b>	<b>1.881</b>
Autovetture	152	0	-21	131
Autoveicoli da trasporto	196	214	0	410
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.774	69	-5	1.838
Mobili e arredi fissi	0	56	1.034	1.090
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.505	86	-184	2.407
<b>Altri beni materiali</b>	<b>4.627</b>	<b>425</b>	<b>824</b>	<b>5.876</b>
<b>Totali</b>	<b>24.065</b>	<b>5.841</b>	<b>-6.188</b>	<b>23.718</b>

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

- nelle categorie "terreni" e "fabbricati" l'acquisto di terreni e relativi fabbricati legato alla fase di avvio del progetto di sviluppo infrastrutturale aeroportuale secondo quanto previsto nel Master Plan (complessivamente per 4.705 mila Euro di cui 2.115 mila in corso al 31/12/2010);
- nella categoria "mezzi di carico e scarico sollevamento e trasporto", l'acquisto di un Mezzo De lcer per 378 mila Euro;
- nella categoria "apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista" l'acquisto di un friction tester per la misurazione del coefficiente di attrito della pista di volo (106 mila Euro);
- nella categoria "autoveicoli da trasporto" l'acquisto di una navetta per il trasporto dei passeggeri a ridotta mobilità nel nuovo Terminal Est (34 mila Euro) e di un "trenino" su gomma sempre per il trasporto dei passeggeri al nuovo terminal (180 mila Euro).

Si evidenziano, infine, le riclassifiche operate relativamente al valore lordo dei beni materiali in proprietà al 31/12/2010 in esito al contraddittorio con Enac di cui all'art.9 della Convenzione di Gestione Totale, al fine di consentire un omogeneo confronto dei dati bilancio rispetto all'esercizio precedente:

- da "terreni" e "fabbricati" in proprietà rispettivamente 4.530 mila e 3.278 mila Euro alle categorie "piste, piazzali, parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie" per 3.620 mila Euro, "parcheggi e viabilità" per 910 mila Euro e "fabbricati" per

3.278 mila Euro. La riclassifica ha complessivamente determinato un aumento della voce di bilancio "Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili" di 7.808 mila Euro a fronte di un parallelo decremento della voce "Terreni e fabbricati in proprietà". Trattasi di terreni e fabbricati acquistati in passato sui quali sono state realizzate nel corso degli anni opere demaniali che sono state riclassificate tra i beni gratuitamente devolvibili.

- da "impianti di comunicazione e segnalazione gratuitamente devolvibili" per 984 mila Euro alle categorie "impianti di info/accettazione" e "impianti pubblicitari" rispettivamente per 663 mila e 321 mila Euro. Tale riclassifica ha complessivamente determinato un aumento della voce di bilancio "Impianti e macchinari in proprietà" di 984 mila Euro a fronte di un parallelo decremento della voce "Impianti e macchinari gratuitamente devolvibili". In particolare in riferimento alla categoria "impianti di info accettazione" si precisa che si tratta di apparati per i sistemi di informazione e accettazione quali, ad esempio, computer, monitor, stampanti etichette bagagli, carte d'imbarco, lettori per passaporti e per impronte.
- da "mobili e arredi fissi gratuitamente devolvibili" a "mobili e arredi fissi in proprietà" per 1.034 mila Euro con corrispondente aumento della voce di bilancio "Altri beni materiali in proprietà" e parallela diminuzione della voce "Altri beni materiali gratuitamente devolvibili". Si riferiscono per la maggior parte ad arredi funzionali all'attività di accettazione come, ad esempio, banchi check in e sedute per aerostazione passeggeri.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Immobilizzazioni materiali in proprietà – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2011	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2011
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	1.907	-1.907	0	0
Costruzioni leggere	2.497	0	10	2.507
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>4.404</b>	<b>-1.907</b>	<b>10</b>	<b>2.507</b>
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	2.513	0	252	2.765
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	162	0	17	179
Impianti di info accettazione	0	613	32	645
Impianti pubblicitari	0	59	83	142
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>2.675</b>	<b>672</b>	<b>384</b>	<b>3.731</b>
Attrezzatura officina	268	-1	5	272
Attrezzatura varia aerostazione	1.306	-187	223	1.342
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>1.574</b>	<b>-188</b>	<b>228</b>	<b>1.614</b>
Autovetture	123	-21	12	114
Autoveicoli da trasporto	123	0	49	172
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.491	-5	105	1.591
Mobili e arredi fissi	0	857	46	903
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	1.937	-181	201	1.957
<b>Altri beni materiali</b>	<b>3.674</b>	<b>650</b>	<b>413</b>	<b>4.737</b>
<b>Totali</b>	<b>12.327</b>	<b>-773</b>	<b>1.035</b>	<b>12.589</b>

Le riclassifiche operate relativamente al valore dei fondi dei beni materiali in proprietà al 31/12/2010 in esito al contraddittorio con Enac di cui all'art.9 della Convenzione di Gestione Totale, al fine di consentire un omogeneo confronto dei dati di bilancio rispetto all'esercizio precedente sono:

– dalla voce “fabbricati” in proprietà per 1.907 mila Euro alla corrispondente voce dei beni gratuitamente devolvibili;

– da “impianti di comunicazione e segnalazione gratuitamente devolvibili” per 672 mila Euro a “impianti di info/accettazione” e “impianti pubblicitari” rispettivamente per 613 mila e 59 mila Euro;

– da “mobili e arredi fissi gratuitamente devolvibili” a “mobili e arredi fissi in proprietà” per 857 mila Euro.

Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

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

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2011	FONDO AMM.TO 31/12/2011	SALDO DI BILANCIO
Terreni	5.567	0	5.567
Fabbricati	1.896	0	1.896
Costruzioni leggere	2.602	-2.507	95
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>10.065</b>	<b>-2.507</b>	<b>7.558</b>
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.599	-2.765	1.834
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	-179	89
Impianti di info accettazione	689	-645	44
Impianti pubblicitari	340	-142	198
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>5.896</b>	<b>-3.731</b>	<b>2.165</b>
Attrezzatura officina	300	-272	28
Attrezzatura varia aerostazione	1.581	-1.342	239
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>1.881</b>	<b>-1.614</b>	<b>267</b>
Autovetture	131	-114	17
Autoveicoli da trasporto	410	-172	238
Mobili macchine ordinarie d' ufficio	1.838	-1.591	247
Mobili e arredi fissi	1.090	-903	187
Macchine uff. elettron. ed elettromec.	2.407	-1.957	450
<b>Altri beni materiali</b>	<b>5.876</b>	<b>-4.737</b>	<b>1.139</b>
<b>Totali</b>	<b>23.718</b>	<b>-12.589</b>	<b>11.129</b>

## 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 01/01/2011	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2011
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	91.964	9.032	3.615	104.611
Parcheggi e viabilità	5.220	1.923	910	8.053
Fabbricati	57.383	1.256	3.278	61.917
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>154.567</b>	<b>12.211</b>	<b>7.803</b>	<b>174.581</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	3.114	265	0	3.379
Imp.comunicazione/segnalazione	5.374	874	-1.284	4.964
Altri impianti	10.542	794	0	11.336
App.segnalazione e attr. di pista	159	474	5	638
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>19.189</b>	<b>2.407</b>	<b>-1.279</b>	<b>20.317</b>
Mobili e arredi fissi	1.034	0	-1.034	0
<b>Altri beni materiali</b>	<b>1.034</b>	<b>0</b>	<b>-1.034</b>	<b>0</b>
<b>Totali</b>	<b>174.790</b>	<b>14.618</b>	<b>5.490</b>	<b>194.898</b>

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

- nella categoria "piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie" la realizzazione dell'ampliamento del piazzale aeromobili II lotto per complessivi 3.838 mila Euro. Tale opera era iscritta tra le immobilizzazioni materiali in corso al 31/12/2010 in quanto 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. Sempre all'interno di questa categoria si segnala il completamento dell'intervento relativo al tombamento di un canale superficiale di scolo denominato "Fosso Canocchia" per 1.289 mila Euro, anch'esso in corso al 31/12/2010 come alcuni lavori conclusivi sulla viabilità limitrofa all'aeroporto conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo per 1.477 mila Euro. In ultimo, sempre quale onere accessorio ai lavori di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo si è attribuito a questa categoria l'importo dovuto in esito alla definizione transattiva del contenzioso con l'ATI – Coopcostruttori – CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interrimento della linea di cintura, al netto di quanto già capitalizzato in precedenza (2.376 mila Euro) come illustrato nel capitolo sui criteri di valutazione delle immobilizzazioni materiali;
- nella categoria "parcheggi e viabilità" sono stati capitalizzati i lavori di realizzazione e sistemazione della viabilità legati sia alla realizzazione di un nuovo varco doganale in zona ovest (1.000 mila Euro) sia al nuovo Terminal Est (143 mila Euro) oltre alla realizzazione di un nuovo parcheggio per operatori aeroportuali (458 mila Euro) e di un'area attrezzata per la raccolta differenziata dei rifiuti (11 mila Euro);
- nella categoria "fabbricati" la crescita è dovuta agli interventi di ristrutturazione del fabbricato precedentemente denominato Merci Import nel quale è stato realizzato il nuovo Terminal

- dedicato ai passeggeri Ryanair (Terminal Est) durante i lavori di riqualifica dell'aerostazione (569 mila Euro), del fabbricato precedentemente denominato Merci Export e che ora ospita tutto il traffico merci (120 mila Euro) e la realizzazione del fabbricato che ospita il nuovo varco doganale ovest (192 mila Euro);
- nella categoria "impianti di comunicazione/segnalazione" oltre alla realizzazione di impianti TVCC, rete dati, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora, (435 mila Euro), si segnala l'investimento di riqualifica dell'impianto di esazione dei parcheggi (217 mila Euro) oltre alla fornitura di monitor di informativa voli al pubblico con tecnologia avanzata, resosi necessaria per la sostituzione dei monitor esistenti oramai obsoleti per complessivi 116 mila Euro;
- nella categoria "altri impianti" oltre alla realizzazione degli impianti meccanici di riscaldamento, condizionamento di nuova realizzazione all'interno dei fabbricati già esistenti (92 mila Euro) e nuovi impianti finalizzati alla riduzione degli sprechi d'acqua (82 mila Euro), si segnala la realizzazione di nuovi impianti meccanici conseguenti alla realizzazione del nuovo Terminal Est (292 mila Euro) e riqualifica del fabbricato Merci Export (86 mila Euro). Tale categoria accoglie anche l'importo relativo ai lavori di ristrutturazione dei servizi igienici del terminal passeggeri, centrale tecnologica e magazzino per complessivi 135 mila Euro;
- infine nella categoria "apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista" si segnala, a seguito dell'effettiva entrata in funzione del piazzale aeromobili II lotto, la capitalizzazione dei nuovi dispositivi luminosi, anch'essi in corso al 31 dicembre 2010, denominati Impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) per complessivi 474 mila Euro.

Relativamente alle riclassifiche operate relativamente al valore lordo e ai fondi dei beni gratuitamente devolvibili al 31/12/2010 in esito al contraddittorio con Enac di cui all'art.9 della Convenzione di Gestione Totale, al fine di consentire un omogeneo confronto dei dati bilancio rispetto all'esercizio precedente, si rimanda al commento esposto relativamente ai beni materiali in proprietà.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Beni gratuitamente devolvibili – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2011	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE DI AMM.TO	FONDO 31/12/2011
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	17.488	0	2.493	19.981
Parcheggi e viabilità	3.693	0	118	3.811
Fabbricati	36.404	1.907	1.535	39.846
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>57.585</b>	<b>1.907</b>	<b>4.146</b>	<b>63.638</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	2.479	0	269	2.748
Imp.comunicazione/segnalazione	4.202	-971	439	3.670
Altri impianti	6.712	0	876	7.588
App.segnalazione e attrezzature di pista	156	0	79	235
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>13.549</b>	<b>-971</b>	<b>1.663</b>	<b>14.241</b>
Mobili e arredi fissi	857	-857	0	0
<b>Altri beni materiali</b>	<b>857</b>	<b>-857</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totali</b>	<b>71.991</b>	<b>79</b>	<b>5.809</b>	<b>77.879</b>

Beni gratuitamente devolvibili – valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2011	FONDO AMM.TO 31/12/2011	SALDO DI BILANCIO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	104.611	-19.981	84.630
Parcheggi e viabilità	8.053	-3.811	4.242
Fabbricati	61.917	-39.846	22.071
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>174.581</b>	<b>-63.638</b>	<b>110.943</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	3.379	-2.748	631
Imp.comunicazione/segnalazione	4.964	-3.670	1.294
Altri impianti c/concessione	11.336	-7.588	3.748
App.segnalazione e attrezzature di pista	638	-235	403
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>20.317</b>	<b>-14.241</b>	<b>6.076</b>
Mobili e arredi fissi	0	0	0
<b>Altri beni materiali</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totali</b>	<b>194.898</b>	<b>-77.879</b>	<b>117.019</b>

## 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 2011 oltre

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

CATEGORIE	SALDO 01/01/2011	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2011
Imm. materiali in corso	12.231	8.959	-15.120	6.070

Gli altri investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2011 sono riferiti ai seguenti interventi:

- progetto di realizzazione del nuovo impianto smistamento bagagli BHS e relativo fabbricato (3.160 mila Euro);
- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione esistente e opere ac-

- cessorie per 875 mila Euro;
- opere di riqualifica del parcheggio P3 (370 mila Euro);
- nuova centrale di cogenerazione e relativo edificio (262 mila Euro).

## B. III. Immobilizzazioni finanziarie

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	10.082	10.559	-477

## B. III. 1a) Partecipazioni in imprese controllate

Le partecipazioni di controllo al 31 dicembre 2011, a confronto con il valore al 31 dicembre 2010, sono rappresentate nel seguente prospetto:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Marconi Handling Srl	84,62%	3.080	3.554	-474
Fast Freight Marconi SpA	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	51%	198	198	0
<b>Totale controllate</b>		<b>3.875</b>	<b>4.349</b>	<b>-474</b>

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 dal 2010 ed il cui valore di carico è stato azzerato nell'esercizio in esame in quanto ritenuto non recuperabile in esito alla procedura.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2011	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2011
Marconi Handling Srl - Bologna Via Triumvirato, 84	4.200	3.640	-424	84,62%	3.080	3.080
Fast Freight Marconi SpA - Bologna Via Triumvirato, 84	520	1.566	762	100,00%	1.566	597
Tag Bologna Srl - Bologna Via Triumvirato, 84	316	624	236	51,00%	318	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.

Al 31 dicembre 2011 il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato, ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 474 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

Si segnala che l'Assemblea dei Soci di Marconi Handling, in data 16 aprile 2012, ha deliberato di procedere alla copertura delle perdite degli esercizi 2009 e 2011 per complessivi 647 mila Euro mediante:

- utilizzo per 4 mila Euro della riserva legale e per 83 mila Euro della riserva iscritta alla voce "altre riserve";
- riduzione del Capitale Sociale di 560 mila Euro con conseguente eliminazione delle perdite residue accertate e contestuale aumento di pari importo al fine di riportare il Capitale Sociale a 4.200 mila Euro, ai sensi del D.Lgs.18/1993.

L'aumento di capitale sopradescritto è stato immediatamente sottoscritto e liberato dai soci.

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 10 mila Euro successivamente aumentato a 520 mila 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 segmen-

to 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.

Si segnala che l'Assemblea dei Soci TAG, in data 9 maggio 2011 nell'ambito dell'assunzione dei provvedimenti di cui all'art.2482-bis del C.C., ha deliberato di procedere alla copertura delle perdite subite per complessivi 984 mila Euro comprensivi delle perdite maturate nella frazione di esercizio 01/01-31/03/2011 mediante:

- completo utilizzo per 300 mila Euro della riserva "versamenti in conto capitale" accantonata negli esercizi precedenti tramite versamenti effettuati dai soci in proporzione alle quote di partecipazione;
- riduzione parziale del Capitale Sociale di 684 mila Euro portando lo stesso da 1.000 mila Euro a 316 mila Euro;
- riporto a nuovo, per esigenze contabili di arrotondamento, della residua perdita di 97 Euro.

A seguito di quanto sopra il Capitale Sociale TAG è attualmente di 316 mila Euro.

Relativamente alle partecipazioni di controllo in Marconi Handling, FFM e Tag Bologna si è operato il consolidamento dei dati di bilancio 2011. Si rimanda all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione per approfondimenti.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**B. III. 1b) Partecipazioni in imprese collegate**

La partecipazione di collegamento al 31 dicembre 2011, invariata rispetto all'esercizio precedente, è rappresentata di seguito:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2011	31/12/2010	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 e alla fine di luglio 2010 le sono state consegnate le strutture.

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.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2011	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2011
Ravenna Terminal Passeggeri Srl - Ravenna Viale L.C. Farini, 14	300	303	149	24,00%	73	83

**B. III. 1d) Partecipazioni in altre imprese**

Si riporta il dettaglio delle partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2011 e nell'esercizio precedente:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Sagat SpA	4,13%	5.961	5.961	0
Bologna Congressi SpA	10,00%	104	104	0
I.D.C. Srl	6,70%	2	2	0
CAAF dell'Industria SpA	0,07%	1	1	0
<b>Totale altre partecipazioni</b>		<b>6.068</b>	<b>6.068</b>	<b>0</b>

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

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2011	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2011
Sagat SpA - Torino Strada San Maurizio 12 Caselle Torinese	12.911	64.582	3.496	4,13%	5.961
Bologna Congressi SpA - Bologna Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.352	216	10,00%	104

*I dati Sagat e Bologna Congressi si riferiscono ai progetti di bilancio al 31/12/2011 approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione.*

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

**B. III. 2d) Crediti verso altri**

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Crediti vs. altri oltre eserc. successivo	55	59	-4

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

## C. Attivo circolante

### C. I. 1) Rimanenze

RIMANENZE	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	531	493	38

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	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Crediti vs. clienti esigibili entro es. successivo	11.673	11.347	326

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:

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	13.439	13.488	-49
Fondo svalutazione crediti	-1.766	-2.141	375
<b>Crediti netti verso clienti</b>	<b>11.673</b>	<b>11.347</b>	<b>326</b>

I crediti verso clienti sono esposti al netto del relativo fondo rettificativo di 1.766 mila Euro e sono rappresentati da crediti relativi alla gestione aeroportuale per servizi propri del gestore aeroportuale, diritti aeroportuali ed attività commerciali compresi 2.243 mila Euro di crediti verso i vettori per l'addizionale comunale diritti di imbarco passeggeri di cui alla Legge 350/03 e successive integrazioni. Si segnala 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 della costante ed attenta gestione delle politiche di concessione e recupero crediti.

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

#### Movimentazione del fondo svalutazione crediti vs. clienti

Valore al 01/01/2011	<b>2.141</b>
Utilizzo fondo per crediti inesigibili	-180
Svincolo fondo per crediti incassati	-447
Incremento per accantonamento 2011	252
<b>Totale</b>	<b>1.766</b>

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 2011 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	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Crediti vs. Marconi Handling Srl	350	358	-8
Crediti vs. Fast Freight Marconi SpA	132	110	22
Crediti vs. Tag Bologna Srl	38	70	-32
<b>Totale</b>	<b>520</b>	<b>538</b>	<b>-18</b>

## 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 238 mila Euro oltre a 61 mila Euro per fatture da emettere relative a servizi di competenza dell'esercizio 2011. Il credito complessivo include, infine, 50 mila 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 2011. Tra questi ultimi si segnala, per quanto a FFM, il credito per rimborso di personale distaccato e per l'imposta IRES dovuta dalla controllata sul reddito fiscale trasferito.

Al 31/12/2011 non vi sono crediti verso la controllata Airports & Travel Srl in liquidazione.

## C. II. 4-bis) Crediti tributari

CREDITI TRIBUTARI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
a) Crediti Tributari entro es. successivo	151	752	-601
b) Crediti Tributari oltre es. successivo	41	41	0
<b>Totale</b>	<b>192</b>	<b>793</b>	<b>-601</b>

La diminuzione dei crediti tributari a breve, costituiti prevalentemente dal credito annuale Iva (133 mila Euro), è dovuta all'assenza di crediti per saldo Ires/Irap dell'esercizio; tale posta nel precedente bilancio ammontava a 615 mila Euro. I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo accolgono esclusivamente il credito per rim-

borso 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	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.776	596	1.180
Imposte Anticipate oltre es. successivo	1.949	1.227	722
<b>Totale</b>	<b>3.725</b>	<b>1.823</b>	<b>1.902</b>

I crediti per imposte anticipate sono relativi alle differenze temporanee tra imponibile fiscale e civilistico per 3.713 mila Euro e al credito Ires per risparmio energetico di cui alla Legge 296/2006 per 12 mila, di cui 6 mila in scadenza oltre l'esercizio successivo, relativo ad un intervento effettuato nel corso dell'esercizio 2009.

La rilevante crescita rispetto all'esercizio precedente è dovuta prevalentemente all'iscrizione del credito per imposte anticipate sull'accantonamento a fronte del rischio patronage Seaf precedentemente commentato.

Le movimentazioni dell'esercizio relativamente ai crediti per imposte

anticipate come richiesto dall'art. 2427, comma 1 n.14 del Codice Civile sono espresse a commento della voce E.22 Imposte sul reddito.

Nella tabella seguente si riportano le movimentazioni complessive dei crediti per imposte anticipate dell'esercizio, compreso l'incremento dovuto all'aumento dell'aliquota Irap dal 3,9% al 4,20% a partire dall'esercizio in esame, come disposto da decreto legge n. 98 del 2011 per i soggetti esercenti attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori, e il credito Ires per risparmio energetico:

## Movimentazione crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2011	1.823
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-781
Incremento per variazione aliquota Irap	12
Incremento per imposte anticipate anno 2011	2.671
<b>Totale</b>	<b>3.725</b>

## C. II. 5) Crediti verso altri

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Vs. altri entro esercizio successivo	3.441	20.004	-16.563

La voce è esposta al netto di apposito fondo rettificativo, stanziato dall'esercizio precedente e pari a 544 mila Euro al 31/12/2011, 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:

<b>CREDITI VS. ALTRI ESIGIBILI ENTRO ES. SUCC.</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Verso banche per PCT	0	15.998	-15.998
Enac per deposito cauzionale ex art.17 L.135/97	3.628	3.628	0
Altri crediti	130	530	-400
Costi anticipati	166	172	-6
Crediti vs. casse parcheggi, biglietteria, ecc.	61	39	22
<b>Totale crediti lordi vs. altri</b>	<b>3.985</b>	<b>20.367</b>	<b>-16.382</b>
Fondo svalutazione crediti vs. altri	-544	-363	-181
<b>Totale crediti netti vs. altri</b>	<b>3.441</b>	<b>20.004</b>	<b>-16.563</b>

La diminuzione della voce in esame è dovuta prevalentemente all'incasso del credito verso banche per Pronti Contro Termine in essere al 31/12/2010 oltre alla contrazione della voce "altri crediti" dovuta prevalentemente alla diminuzione di:

- credito per anticipi a fornitori (-80 mila Euro);
- crediti diversi per la definizione dell'atto transattivo relativo al contenzioso originato dalle riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI Coopcostruttori-CCC per cui si rimanda al commento della voce "Immobilizzazioni materiali" (-232 mila Euro);
- crediti per rimborsi assicurativi in seguito all'incasso(-86 mila 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 precedente e nel presente bilancio un fondo svalutazione di 544 mila Euro al fine di adeguare il valore nominale del credito (3.628 mila Euro) al rischio di parziale inesigibilità.

### C. III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Partecipazioni in imprese controllate	0	17	-17
Altri titoli	12.500	2.000	10.500
<b>Totale</b>	<b>12.500</b>	<b>2.017</b>	<b>10.483</b>

La prima voce che al termine del 2010 accoglieva il valore di carico della partecipazione del 51% nella Airports & Travel Srl è stata azzerata in quanto non è stato ritenuto recuperabile dall'esito della procedura di liquidazione volontaria.

La voce "altri titoli", infine, attiene alle somme impiegate in:

- Certificato di Deposito di 7.000 mila Euro scaduto il 28 gennaio 2012;
- Certificato di Deposito di 3.000 mila Euro in scadenza il 28 aprile 2012;

- Prodotto Finanziario di Capitalizzazione di 2.500 mila Euro di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tenuto conto della finalità dell'investimento la cui durata è subordinata all'eventuale necessità di reimpiego dei fondi per far fronte al piano degli investimenti della Società, l'orizzonte temporale dell'investimento non è stato considerato a lungo termine.

### C. IV. Disponibilità liquide

<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Depositi bancari e denaro in cassa	17.472	14.460	3.012

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	17.445
Depositi Postali	7
Denaro in cassa	20
<b>TOTALE</b>	<b>17.472</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Le disponibilità liquide crescono di 3.012 mila Euro in seguito ad una differente allocazione rispetto al 2010 tra investimenti finanziari a breve termine (PCT e titoli) e liquidità. La liquidità totale, data

dalla somma tra disponibilità liquide ed investimenti finanziari, è diminuita di 2.502 mila Euro.

## D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Interessi attivi	67	126	-59
<b>Totale ratei attivi</b>	<b>67</b>	<b>126</b>	<b>-59</b>
Affitti passivi	18	21	-3
Assicurazioni	7	6	1
Tasse	1	1	0
Altri	65	70	-5
Pluriennali	12	12	0
<b>Totale risconti attivi</b>	<b>103</b>	<b>110</b>	<b>-7</b>
<b>Totale</b>	<b>170</b>	<b>236</b>	<b>-66</b>

I ratei attivi sono composti da interessi attivi di competenza del prossimo esercizio su investimenti finanziari in essere al 31/12/2011. 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 mila Euro attengono a risconti attivi pluriennali.



## Passivo Patrimoniale

### A. Patrimonio netto

PATRIMONIO NETTO	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	3.962	3.737	225
Altre riserve: riserva straordinaria	21.190	16.909	4.281
Utile d'esercizio	1.872	4.506	-2.634
<b>Totale</b>	<b>115.374</b>	<b>113.502</b>	<b>1.872</b>

Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale, pari a 74.000 mila 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 2011 è evidenziata nella tabella seguente.

Composizione del capitale al 31/12/2011

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%
<b>Totale</b>	<b>29.600.000</b>	<b>100,00%</b>

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 22 luglio 2011 che ha deliberato la

destinazione dell'utile dell'esercizio 2010 per 225 mila Euro a Riserva Legale e, per la restante parte di 4.281 mila 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:

	31/12/2011	Incrementi	Decrementi	31/12/2010
Cap. Sociale	74.000	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	14.350
Riserva legale	3.962	225	0	3.737
Altre riserve: riserva straordinaria	21.190	4.281	0	16.909
Risultato di esercizio	1.872	1.872	-4.506	4.506
<b>Totale</b>	<b>115.374</b>	<b>6.378</b>	<b>-4.506</b>	<b>113.502</b>

Natura/Descrizione	Importo al 31/12/2011	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi
Cap. Sociale	74.000			
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	A/B	/	/
Riserva legale	3.962	B	/	/
Altre riserve: riserva straordinaria	21.190	A,B,C	21.190	/

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

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## B. Fondi per rischi ed oneri

## B. 3) Altri

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Altri fondi	9.128	4.241	4.887

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

Altri fondi	31/12/2011	Accantonam.ti	Utilizzi	31/12/2010
Fondo rischi patronage Seaf	4.820	4.820	0	0
Fdo ripristino beni gratuitamente devolvibili	1.971	677	-927	2.221
Fondi rischi contenziosi in corso	1.429	563	-203	1.069
Fondo ex L. 248/05 "Requisiti di Sistema"	748	0	-177	925
Fondo oneri futuri	160	156	-22	26
<b>Totale</b>	<b>9.128</b>	<b>6.216</b>	<b>-1.329</b>	<b>4.241</b>

Nel dettaglio:

- il fondo rischi patronage Seaf di 4.820 mila è stato accantonato nell'esercizio a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata dalla Società il 26 luglio 2007 a Unicredit Banca Intesa Spa e alla Cassa di Risparmio di Forlì e della Romagna, parallelamente al Comune di Forlì per la restante quota a complemento integrale della garanzia, in ordine al mutuo concesso in pool a Seaf per una quota capitale residua, come risultante dal bilancio Seaf al 31/12/2011, pari a 7.650 mila Euro. La garanzia SAB ammonta al 63% di tale importo che si è ritenuto prudente accantonare a causa del progressivo e persistente squilibrio economico-finanziario di Seaf e dell'assenza di prospettive di continuità aziendale della società di gestione dell'aeroporto di Forlì confermate, da un lato, dall'esito negativo dello studio di fattibilità promosso dalla stessa SAB e commissionato a primario e qualificato advisor esterno per verificare tutte le condizioni, anche economiche, per l'integrazione regionale degli aeroporti e, dall'altro, dalla delibera dell'Assemblea dei Soci del 14 maggio 2012 che ha sancito la "non continuità aziendale" con la messa in liquidazione della Società Seaf concessionaria dell'aeroporto di Forlì (L. Ridolfi). Pertanto, con l'Assemblea dei Soci del 14 maggio 2012, la Società Seaf è stata posta in liquidazione con contestuale nomina del liquidatore. Tutto ciò considerato, gli Amministratori della Società, supportati dai legali a mandato, hanno ritenuto opportuno stanziare un fondo rischi corrispondente all'obbligazione di garanzia espressa dalla lettera di patronage e pari all'onere che la scrivente Società sarebbe tenuta a pagare nel caso di escussione della garanzia, ancorché titolata ad esperire immediata - e conseguente - azione di regresso, ai sensi dell'art.1950 del C.C., nei confronti di Seaf stessa, debitore principale, per capitale, interessi e spese. Ferma restando l'intenzione della scrivente Società di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero del credito (ad oggi non oggettivamente e ragionevolmente quantificabile), qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere sarebbe pari all'importo accantonato al 31/12/2011, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente;
- 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 313 mila Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per 614 mila Euro per interventi di ripristino della Pista di Volo. L'accantonamento di 677 mila Euro è stato effettuato, come di consueto, 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 nuova campagna di indagini tecniche svolte 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'aggiornamento ha riguardato prevalentemente lo slittamento dal 2012 al 2013 della pianificazione degli interventi sulla via di rullaggio tenuto conto dei lavori di riqualifica del terminal e di realizzazione dei pontili di imbarco. Per quanto riguarda, infine, gli altri beni gratuitamente devolvibili, individuati come da inventario sottoscritto con Enac il 20 luglio 2011 nel quale è stata individuata la consistenza dei beni trasferiti in uso da Enac alla Società ai sensi e per gli effetti dell'art.9 della Concessione di Gestione Totale, gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati nell'esercizio hanno consentito di mantenere i beni in efficiente stato d'uso e alla data di redazione del presente bilancio, in aggiunta a dette opere, non sono previsti piani quinquennali per il ripristino o la sostituzione di detti beni/impianti;

- il fondo contenziosi in corso è stato utilizzato nel 2011 in esito alla sottoscrizione di un atto transattivo con due subappaltatori in seguito al fallimento dell'appaltatore (55 mila Euro), per la conciliazione con un dipendente (4 mila Euro), per le spese legali di alcuni contenziosi in corso (16 mila Euro) ed, infine, è stato liberato per 128 mila Euro a fronte della cessazione del rischio su alcune contestazioni tariffarie. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 563 mila Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società su nuovi contenziosi avviati nel 2011 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. Tra i nuovi contenziosi si segnalano gli atti di revocatoria notificati alla Società relativi agli incassi delle fatture emesse per servizi resi a due importanti clienti. Per approfondi-

dimenti si rimanda all'apposito commento della Relazione sulla Gestione;

- il fondo ex L.248/05 "Requisiti di Sistema", 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), è stato parzialmente rilasciato nel 2011 (177 mila Euro) in seguito all'entrata in vigore del Contratto di Programma e ne è previsto il riassorbimento nei

quattro anni di vigenza di quest'ultimo;

- infine, il fondo oneri futuri è stato accantonato nell'esercizio principalmente a fronte della stima di componenti negativi di reddito rilevati nell'esercizio 2011 ma con probabile manifestazione numeraria in esercizi successivi. Si tratta, prevalentemente, della miglior stima possibile dell'onere che potrebbe derivare alla Società dall'applicazione dell'art.2-duodecies del D.L. 564/94 in materia di raddoppio dei diritti di decollo e approdo aeromobili dell'Aviazione Generale con decorrenza dalla data di concessione della gestione totale.

### C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

TRATTAMENTO FINE RAPPORTO	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Trattamento fine rapporto	4.484	4.474	10

Il saldo del TFR rappresenta il debito al 31/12/2011 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 01/01/2011	4.474
Incrementi	227
Utilizzi	-217
<b>Totale</b>	<b>4.484</b>

Gli incrementi comprendono l'accantonamento 2011 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	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Vs. banche entro esercizio successivo	5.520	5.404	116
Vs. banche oltre esercizio successivo	30.232	35.752	-5.520
<b>Totale</b>	<b>35.752</b>	<b>41.156</b>	<b>-5.404</b>

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 31/12/2011 di 20.690 mila Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 17.931 mila Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2012, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;

- mutuo decennale, per un residuo complessivo di 15.062 mila Euro erogato dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 12.301 mila Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.761 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2012, 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 2012	5.520
Rate in scadenza 2013-2016	23.335
Rate in scadenza 2017-2019	6.897

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## D. 6) Acconti

ACCONTI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Acconti esigibili entro es. successivo	96	108	-12

Trattasi di anticipi da clienti incassati al 31/12/2011.

## D. 7) Debiti verso fornitori

DEBITI VS. FORNITORI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Debiti vs. fornitori entro esercizio successivo	15.117	15.433	-316

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, 5.545 mila Euro sono costituiti da fatture da ricevere, 35 mila Euro da note di credito da ricevere e 34 mila Euro da debiti per ritenute a garanzia.

## D. 9) Debiti verso imprese controllate

DEBITI VS. CONTROLLATE	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Debiti vs. Marconi Handling Srl	427	111	316
Debiti vs. Fast Freight Marconi SpA	18	3	15
Debiti vs. Tag Bologna Srl	112	111	1
<b>Totale</b>	<b>557</b>	<b>225</b>	<b>332</b>

Nel dettaglio:

- i debiti verso MH attengono a debiti di natura commerciale per servizi resi per 386 mila Euro oltre a 41 mila Euro corrispondenti al credito verso l'Erario per il rimborso IRAP ex D.L.n°185/2008, iscritto in precedenti esercizi ed in vigore del contratto di consolidato fiscale con la controllata;
- i debiti verso FFM attengono prevalentemente a fatture da ricevere per l'onere di servizio pubblico riconosciuto alla controllata per la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia ed altre essential facilities dell'aeroporto di Bologna;
- i debiti verso Tag sono costituiti da 72 mila Euro da fatture per servizi resi e da 40 mila Euro da debiti da consolidato fiscale corrispondenti alla quota di risparmio Ires realizzato in capo alla consolidante SAB per il trasferimento delle perdite fiscali direttamente utilizzate nella determinazione del reddito di Gruppo e delle ritenute di acconto subite dalla controllata.

Al 31/12/2011 non sussistono debiti verso la controllata Airports & Travel Srl in liquidazione.

## D. 12) Debiti tributari

DEBITI TRIBUTARI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Debiti tributari entro es. successivo	2.273	695	1.578
Debiti tributari oltre es. successivo	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>2.273</b>	<b>695</b>	<b>1.578</b>

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 il saldo Ires/Irap dell'esercizio (1.636 mila Euro); la variazione registrata nel saldo della voce è prin-

cipalmente riconducibile alla rilevazione nell'esercizio 2011, di un debito a fronte della rilevazione di una posizione creditoria nell'esercizio 2010;

- debito verso l'Erario per ritenute IRPEF afferenti i dipendenti e i lavoratori autonomi versate nel mese di gennaio e febbraio 2012 (602 mila Euro).

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

DEBITI VS. ISTIT. PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Debiti vs. Istit. Previdenza/Sic. Sociale en. es.	917	902	15

Attengono a debiti nei confronti degli enti di previdenza e di assistenza per contributi di competenza dell'anno 2011, così costituiti principalmente: verso Inps per 772 mila Euro, verso Inail su retri-

buzioni differite per 18 mila Euro, verso fondi di previdenza per 81 mila Euro e verso INPS per Fondo Tesoreria per 43 mila Euro.

## D. 14) Altri debiti

ALTRI DEBITI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Altri debiti entro es. successivo	12.219	9.999	2.220

Di seguito si fornisce il dettaglio:

ALTRI DEBITI ESIGIBILI ENTRO ES. SUCCESSIVO	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Enac per canoni concessione/debiti vari vs. Stato	5.054	2.763	2.291
Addizionale diritti imbarco L.350/03 e succ.integr.	3.537	3.616	-79
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	2.263	2.341	-78
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	678	609	69
Debiti diversi	357	342	15
Depositi cauzionali da terzi	327	120	207
Ricavi anticipati	3	208	-205
<b>Totale</b>	<b>12.219</b>	<b>9.999</b>	<b>2.220</b>

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

- per 3.463 mila 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 1.561 mila Euro il debito per canone di concessione aereo-

portuale.

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a 2.243 mila Euro dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2011 e quanto a 1.294 mila Euro dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2012.

## E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Ratei passivi	185	210	-25
Risconti passivi	73	30	43
<b>Totale</b>	<b>258</b>	<b>240</b>	<b>18</b>

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 2011;

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

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	2.651	2.550	101
b) Terzi per nostre lettere di patronage	3.662	9.467	-5.805
<b>I) Totale Garanzie Prestate</b>	<b>6.313</b>	<b>12.017</b>	<b>-5.704</b>
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	35.257	35.257	0
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
<b>II) Totale Impegni</b>	<b>57.412</b>	<b>57.412</b>	<b>0</b>
a) Fidejussioni	18.272	10.371	7.901
b) Libretti a risparmio terzi a garanzia	4	4	0
<b>II) Totale Garanzie Ricevute</b>	<b>18.276</b>	<b>10.375</b>	<b>7.901</b>
<b>Totale Conti d'Ordine</b>	<b>82.002</b>	<b>79.804</b>	<b>2.198</b>

I conti d'ordine si articolano in:

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

- garanzia fidejussoria di 1.020 mila 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 mila 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 881 mila Euro;
- fidejussione di 691 mila Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale.

Al 31/12/2011 le lettere di patronage a favore di terzi sono rappresentate unicamente dall'impegno di 3.662 mila Euro su mutuo concesso alla controllata Tag dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta pari a 7.181 mila Euro. L'impegno di cui alla lettera di patronage a favore di Seaf è stato portato, rispetto all'esercizio precedente, "sopra la riga" per effetto delle condizioni di "non continuità aziendale" sancite con la messa in liquidazione della società Seaf avvenuta in data 14 maggio u.s. e nomina contestuale del liquidatore, come esposto nei paragrafi che precedono.

2. gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:

- 35.257 mila 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 mila Euro quale conferimento iniziale, da 931 mila Euro per le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 e da 32.690 mila 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 mila 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 10.172 mila Euro, di fornitori per 7.093 mila Euro e di parti correlate così composte:

- 500 mila 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 mila 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;
- 107 mila Euro quale fidejussione rilasciata da un ex-fornitore con il quale è in corso un contenzioso giudiziale per il preteso pagamento di interessi di mora ai sensi del D.lgs. n. 231/2002. Per ogni approfondimento si rimanda al capitolo sui Contenziosi in corso della Relazione sulla Gestione.

## Conto Economico

### A. Valore della produzione

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Valore della produzione	77.529	68.829	8.700

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	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Diritti imbarco passeggeri	19.645	16.792	2.854
Diritti di approdo decollo e sosta aa/mm	12.641	7.573	5.069
Diritti sicurezza passeggeri	7.402	4.917	2.484
Diritti controllo 100% bagagli da stiva	4.213	4.964	-752
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.005	501	504
<b>TOTALE DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>44.906</b>	<b>34.747</b>	<b>10.159</b>
Corrispettivo PRM	2.148	1.356	792
Corrispettivi beni uso esclusivo	1.404	1.343	61
Infrastrutture centralizzate	971	3.586	-2.615
Servizi di sicurezza a richiesta e <i>de-icing</i>	317	452	-135
Corrispettivi beni uso comune	23	270	-247
<b>TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI</b>	<b>4.863</b>	<b>7.007</b>	<b>-2.144</b>
Parcheggi	11.313	11.779	-465
Subconcessione locali/serv. commerciali	9.039	8.879	160
Altri ricavi commerciali	4.407	3.810	597
Biglietteria	960	923	37
<b>TOT. ATT. COMM.LI/NON AERONAUT.</b>	<b>25.719</b>	<b>25.390</b>	<b>329</b>
<b>Totale</b>	<b>75.488</b>	<b>67.144</b>	<b>8.344</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni 2011 presentano una crescita del 12% dovuta sia al positivo andamento del traffico sull'aeroporto di Bologna sia alle nuove tariffe aviation conseguenti all'entrata in vigore del Contratto di Programma a decorrere dal 28 marzo 2011. Le nuove tariffe, invariate dall'annualità 2000 fatto salvo il recupero del tasso di inflazione disposto per legge nelle ultime annualità, sono state da un lato aumentate per consentire il recupero degli investimenti realizzati e dei costi del gestore e dall'altro, sono state semplificate grazie all'eliminazione di alcuni corrispettivi (infrastrutture centralizzate, corrispettivo beni uso comune).

Da qui la crescita dei diritti aeroportuali (29%), del corrispettivo PRM – Passeggeri a Ridotta Mobilità (58%) e dei ricavi per la

subconcessione dei beni ad uso esclusivo (5%) e il decremento dei ricavi delle infrastrutture centralizzate (-73%) e del corrispettivo beni uso comune (-92%), questi ultimi in vigore solo fino al 27 marzo 2011 ad eccezione dell'infrastruttura *de-icing*.

Passando ai ricavi commerciali, si evidenzia il decremento dei ricavi dei parcheggi (-4%) anche a causa della forte concorrenza del settore e la crescita delle subconcessioni commerciali (2%) grazie, prevalentemente, al buon andamento dei ricavi da *operational offices* commerciali.

Infine, gli altri ricavi commerciali evidenziano un aumento del 16% dovuto prevalentemente ai proventi pubblicitari (10%) ed al buon andamento dei ricavi della Marconi Business Lounge (21%).

### A. 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

INCR. IMMOB. PER LAVORI INTERNI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	39	54	-15

La voce in esame accoglie principalmente i costi sostenuti internamente per l'attività di Project Management dell'Impianto di Tri-generazione, investimento in corso di implementazione al 31/12/2011.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Proventi diversi	926	761	165
Sopravvenienze attive	827	526	301
Indennizzi e rimborsi	152	311	-159
Plusv. Patrimoniali / Insussistenze attive	97	30	67
Contributi c/esercizio	0	3	-3
<b>Totale</b>	<b>2.002</b>	<b>1.631</b>	<b>371</b>

I "proventi diversi" che accolgono, tra gli altri, i ricavi per contratti di service, evidenziano una crescita del 22% dovuta principalmente all'addebito di una penale contrattuale per rinuncia ad un appalto lavori e ai proventi legati all'organizzazione dell'evento SUG (Sap Users Group). La voce "sopravvenienze attive" è composta, per 752 mila Euro, dal rilascio di fondi in esubero, in particolare del fondo

svalutazione crediti (447 mila Euro), dal fondo contenziosi in corso (128 mila Euro) e dal fondo cd "Requisiti di sistema" (177 mila Euro) come descritto nei corrispondenti paragrafi. Infine, il decremento della voce "indennizzi e rimborsi" (-51%) è legata a minori rimborsi assicurativi.

## B. Costi della produzione

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Costi della produzione	73.055	60.815	12.240

I costi della produzione, in crescita del 20%, si articolano nelle seguenti poste:

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

COSTI PER MATERIE PRIME, SUS., CONSUMO E MERCI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Beni di consumo scalo e officina	332	482	-150
Gasolio da riscaldamento	311	299	12
Cancelleria e stampati	97	104	-7
Carburanti	82	75	7
Vestiaro di consumo/divise	60	89	-29
<b>Totale</b>	<b>881</b>	<b>1.049</b>	<b>-168</b>

Questa categoria di costi registra una diminuzione del 16% dovuta prevalentemente al minor costo per l'acquisto del liquido *de-icing* per la pista (-81%), all'interno della voce "beni di consumo scalo e officina", causato dalle miti condizioni climatiche della stagione invernale 2011.

## B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	15.280	11.717	3.563
Spese di manutenzione	3.412	3.016	396
Utenze	2.990	2.789	201
Facchinaggi/trasporti/prest.di terzi	2.609	3.153	-544
Altre spese per servizi	2.133	1.525	608
Studi e ricerche/consulenze/prestaz. profes.	1.654	1.306	348
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.204	1.094	109
Spese per il personale e servizi accessori	879	896	-17
Assicurazioni	597	571	25
Compensi Organi Statutari	192	262	-70
Servizi in MBL	185	171	13
Spese di rappresentanza	45	64	-18
Rimborsi spese Organi Statutari	22	35	-13
<b>Totale</b>	<b>31.202</b>	<b>26.600</b>	<b>4.602</b>

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento del 17% rispetto all'esercizio 2010 dovuto prevalentemente alla crescita di:

- costi di pubblicità e promozione (30%) legati allo sviluppo del traffico aeroportuale;
- costi di manutenzione (13%), esposti al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per 313 mila Euro, a causa principalmente dei lavori di sistemazione della viabilità per l'area spedizionieri, dell'implementazione della segnaletica orizzontale e verticale del nuovo Terminal Est, terminal dedicato all'assistenza ai passeggeri Ryanair durante i lavori di riqualifica dell'aerostazione passeggeri ed, in generale, dei lavori di sistemazione conseguenti alle opere di riqualifica dei Terminal Merce. Si registrano, inoltre, maggiori oneri di manutenzione di alcuni impianti tra cui ascensori, tappeti e scale mobili;
- utenze (7%) legate prevalentemente all'aumento delle tariffe dell'energia elettrica;
- "altre spese per servizi" (40%) per:
  - le provvigioni su vendite legate ad un nuovo contratto per consentire la prenotazione dei parcheggi direttamente dal sito di un vettore;
  - i maggiori costi per il servizio *de-icing* affidato alla controllata Marconi Handling e per due nuovi contratti sottoscritti con la controllata Tag per l'erogazione di servizi ai passeggeri del

traffico crocieristico e per il riconoscimento di costi relativi alla gestione e manutenzione delle infrastrutture del Terminal Aviazione Generale dedicate al processo di imbarco e sbarco passeggeri, in seguito alla ridefinizione tariffaria del Contratto di Programma. Per approfondimenti si rimanda ai capitoli sul Contratto di Programma e sui rapporti con le Società del gruppo della Relazione sulla Gestione;

- costi per studi e ricerche/consulenze e prestazioni professionali (27%) legati prevalentemente a consulenze tecniche sugli investimenti, tra cui gli oneri corrisposti al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale del nuovo MasterPlan aeroportuale.

Sul fronte dei risparmi si segnala tra tutti il risparmio alla voce "facchinaggi/trasporti/prestazioni di terzi" dovuto prevalentemente ai minori costi del servizio di sgombero neve per le miti condizioni climatiche della winter season 2011 (-58%).

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. Il risparmio sull'esercizio 2010 è dovuto alla riduzione del numero dei componenti dei due organi, come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 9 agosto 2010.

COMPENSI ORGANI STATUTARI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Compensi Amministratori	107	141	-34
Compensi Collegio Sindacale	84	121	-37
<b>Totale</b>	<b>192</b>	<b>262</b>	<b>-70</b>

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	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	27	26	1
Corrispettivi per altri servizi di verifica	14	17	-3
<b>Totale</b>	<b>41</b>	<b>43</b>	<b>-2</b>

## B. 8) Costi per godimento di beni di terzi

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Canoni di concessione	3.116	995	2.121
Spese per elaborazione dati	696	666	30
Affitti passivi	428	400	28
Canoni di noleggio	403	292	111
Altri	37	37	0
<b>Totale</b>	<b>4.680</b>	<b>2.389</b>	<b>2.291</b>

Il canone di concessione aeroportuale è aumentato di 2.107 mila Euro per effetto dell'aumento del traffico e, principalmente, dell'entrata in vigore del Contratto di Programma che ha fatto venir meno la riduzione del 75% disposta dalla Legge cd. Requisiti di Sistema. All'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per 203

mila Euro, in crescita del 7% rispetto al 2010 per effetto dell'incremento del traffico.

I canoni di noleggio sono aumentati del 38% principalmente per effetto di un nuovo contratto di noleggio di due apparecchiature per il controllo dei bagagli da stiva installate presso il nuovo Terminal Est.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## B. 9) Costi per il personale

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Costi per il personale	19.152	18.518	634

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, ammonta a complessivi 19.152 mila Euro ed evidenzia una crescita del 3% sul 2010.

L'aumento è dovuto ai seguenti fattori:

- incremento dell'organico medio annuo del 3% (+12 risorse equivalenti full-time) per far fronte al maggior volume di traffico gestito, per maggiori esigenze di alcune aree di staff e per l'inserimento, da novembre 2011, di nuove risorse a tempo determinato in relazione ai lavori di riqualifica del Terminal e all'apertura provvisoria del nuovo Terminal Est. In aumento anche il costo legato all'utilizzo di personale somministrato (18%) in particolare per la security, i parcheggi e per il servizio

di assistenza ai passeggeri a inizio lavori di riqualifica del terminal;

- incremento dovuto alla normale dinamica salariale (scatti e passaggi di livello automatici e incrementi di merito) e all'ultimo rinnovo del CCNL che ha previsto l'erogazione di un'ultima tranche di adeguamento dei minimi dal 1/1/2011 ed è stato parzialmente assorbito dalla riduzione dello straordinario (-15%) e dal minor costo per salari e stipendi derivante dall'utilizzo delle ferie pregresse (-7%).

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

COSTI PER IL PERSONALE	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Salari e stipendi	13.930	13.502	428
Oneri sociali	3.863	3.748	115
Trattamento di fine rapporto	1.168	1.094	74
Trattamento di quiescenza e simili	157	157	0
Altri costi	34	18	16
<b>Totale</b>	<b>19.152</b>	<b>18.518</b>	<b>634</b>

Si evidenzia, nei prospetti seguenti, l'organico medio dipendente 2011 e 2010 in termini di unità e di equivalenti full-time.

ORGANICO MEDIO	2011	2010	VARIAZIONI
Dirigenti	11	10	1
Impiegati	306	297	9
Operai	51	48	3
<b>Totale n.ro dipendenti</b>	<b>368</b>	<b>355</b>	<b>13</b>
<b>Totale equivalenti full-time</b>	<b>346</b>	<b>334</b>	<b>12</b>

## B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Ammortamenti e svalutazioni	8.299	8.421	-122

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

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Ammort. imm. immateriali	1.022	1.115	-93
Ammort. imm. materiali proprietà	1.034	940	94
Ammort. imm. materiali beni grat. devol.	5.809	5.211	598
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>7.865</b>	<b>7.266</b>	<b>599</b>
Svalutazione crediti attivo circolante	434	1.155	-721
<b>Totale</b>	<b>8.299</b>	<b>8.421</b>	<b>-122</b>

## B. 11) Variazioni delle rimanenze

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Variazioni delle rimanenze	-38	-77	39

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

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	5.382	69	5.313

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

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Altri accantonamenti	834	1.305	-471

Questa voce accoglie, per 677 mila Euro l'accantonamento operato nell'esercizio a fronte del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili e per 156 mila Euro lo stanziamento al fondo oneri futuri.

## B. 14) Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione risultano composti come segue:

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Oneri diversi di gestione	2.664	2.540	124

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Contributo al servizio antincendio	1.178	1.161	17
Oneri tributari	903	882	21
Altri oneri e spese di gestione	360	354	6
Sopravvenienze passive	220	56	164
Perdite su crediti	0	77	-77
Minusv. Patrimoniali/Insussist. passive	3	10	-7
<b>Totale</b>	<b>2.664</b>	<b>2.540</b>	<b>124</b>

L'aumento della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alla crescita delle sopravvenienze passive per maggiori oneri non di competenza dell'esercizio. Sostanzialmente in linea con

il 2010 le altre voci di costi di questa categoria eccezion fatta per l'azzeramento delle perdite su crediti.

## C. Proventi ed oneri finanziari

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Proventi ed oneri finanziari	-381	-573	192

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Risultano così articolati:

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
<b>Proventi da partecipaz. in altre imprese</b>	<b>171</b>	<b>171</b>	<b>0</b>
Proventi da titoli iscritti attivo circolante	364	374	-10
Proventi finanziari diversi	289	63	226
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>824</b>	<b>607</b>	<b>217</b>
Interessi passivi ed oneri finanziari	-1.204	-1.179	-25
Utili e perdite su cambi	-1	-2	1
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-1.205</b>	<b>-1.181</b>	<b>-24</b>
<b>Totale</b>	<b>-381</b>	<b>-573</b>	<b>192</b>

Il saldo della gestione finanziaria, pur rimanendo negativo, si è ulteriormente ridotto rispetto all'anno precedente in seguito a:

– lieve diminuzione degli interessi passivi su finanziamenti più che

– compensata dalla crescita degli interessi passivi su acquisto titoli; deciso aumento degli interessi attivi sugli impieghi di liquidità anche al netto degli interessi passivi su acquisto titoli.

#### D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Svalutazione partecipazioni	-490	-184	-306

La svalutazione delle partecipazioni è costituita dalla rettifica di valore apportata al valore di carico della controllata Marconi Handling

Srl e Airports & Travel in liquidazione, ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile, rispettivamente per 474 mila Euro e per 17 mila Euro.

#### E. Proventi e oneri straordinari

I risultati della gestione straordinaria sono così composti:

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Proventi ed oneri straordinari	645	-60	705
<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Sopravvenienze attive	714	3	711
Proventi str. diversi/imposte anni precedenti	11	65	-54
<b>Totale Proventi Straordinari</b>	<b>725</b>	<b>67</b>	<b>658</b>
Sopravvenienze passive	-75	-49	-26
Oneri straordinari diversi/imposte anni precedenti	-4	-78	74
<b>Totale Oneri Straordinari</b>	<b>-79</b>	<b>-127</b>	<b>48</b>
<b>Totale</b>	<b>645</b>	<b>-60</b>	<b>705</b>

Il saldo della gestione straordinaria evidenzia una significativa crescita dovuta alla voce "sopravvenienze attive" per il parziale rimborso di una sanzione irrogata alla Società nel 2003 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per violazione dell'art.3 della Legge 287/90 (682 mila Euro compresi interessi). Contro tale provvedimento la Società presentò ricorso al Tribunale Ammi-

nistrativo del Lazio; il contenzioso si è concluso nel 2011 con la Pronuncia n.710/2011 del Consiglio di Stato che ha rideterminato in via definitiva la sanzione riducendola di oltre due terzi. Per approfondimenti si rimanda al capitolo sul "Contenzioso" della Relazione sulla Gestione.

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

	31/12/2011	31/12/2010	VARIAZIONI
Imposte sul reddito d'esercizio	2.376	2.691	-315

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 una perdita fiscale ed 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:

<b>IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Oneri da consolidato fiscale nazionale	3.113	1.638	1.475
Imposte correnti (IRAP)	1.178	1.023	155
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>4.291</b>	<b>2.661</b>	<b>1.630</b>
Imposte differite (IRES + IRAP)	-1.914	30	-1.944
<b>Totale imposte differite/anticipate</b>	<b>-1.914</b>	<b>30</b>	<b>-1.944</b>
<b>Totale</b>	<b>2.376</b>	<b>2.691</b>	<b>-315</b>

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale e tra l'onere fiscale teorico e l'onere fiscale esposto nel bilancio al 31 dicembre 2011, raffrontato con il corrispondente periodo del 2010. L'impatto derivante dall'aliquota Irap è stato determinato separatamente in quanto tale imposta non viene calcolata sulla stessa base imponi-

bile ai fini del calcolo IRES.

Si ricorda, come già segnalato, l'incremento dell'aliquota Irap dal 3,9% al 4,2% applicabile ai soggetti esercenti attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori, introdotto dal decreto legge n°98 del 2011.

<b>IRES</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>31/12/2010</b>
Risultato prima delle imposte	4.248	7.197
<b>Aliquota ordinaria</b>	<b>27,50%</b>	<b>27,50%</b>
Onere fiscale teorico	1.168	1.979
<b>Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria:</b>		
+ Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	5.926	1.327
+ Costi deducibili in esercizi successivi	2.532	278
+ Svalutazione partecipazioni	490	184
+ Altri Costi dedotti in esercizi precedenti	8	7
+ Altri Costi in deducibili	549	492
- Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	-976	-2.541
- Dividendi	-161	-162
- Costi non dedotti in esercizi precedenti	-684	-557
- Altre differenze	-612	-269
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>11.320</b>	<b>5.955</b>
Imposta	3.113	1.638
<b>Aliquota effettiva</b>	<b>73,28%</b>	<b>22,75%</b>

<b>IRAP</b>	<b>Base imponibile 2011</b>	<b>Imposta 2011 aliquota 4,20%</b>	<b>Base imponibile 2010</b>	<b>Imposta 2010 aliquota 3,90%</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>9.293</b>	<b>390</b>	<b>8.014</b>	<b>337</b>
- Costi per il personale in deducibili	18.261	767	17.716	744
- Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	883	37	1.374	58
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Commerciali	252	11	792	33
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Altri	695	29	363	15
- Perdite su Crediti	0	0	77	3
- Altre variazioni in aumento	592	25	455	19
- Utilizzo Fondi in esercizi precedenti	-964	-40	-1.853	-78
- Altre variazioni in diminuzione	-971	-41	-700	-29
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>28.041</b>	<b>1.178</b>	<b>26.239</b>	<b>1.102</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

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

COMPOSIZIONE DELLE IMPOSTE A CARICO DELL'ESERCIZIO	31/12/2011	31/12/2010
1. Imposte correnti	4.291	2.661
2. Variazione differite attive anni precedenti + acc.to differite passive	769	1.219
3. Variazione differite passive esercizi precedenti e acc.to differite attive	-2.684	-1.189
4. Imposte sul reddito dell'esercizio	2.376	2.691
% imposte correnti sul risultato prima delle imposte	<b>101%</b>	<b>37%</b>
% imposte sul reddito dell'esercizio sul risultato prima delle imposte	<b>56%</b>	<b>37%</b>

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 31/12/2010	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 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 Accantonamenti 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
<b>Totale</b>	<b>7.124</b>	<b>1.642</b>	<b>157</b>	<b>1.799</b>

Rettifica per variazione aliquota Irap	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	2	0	0	0
Quote associative deducibili per cassa	1	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	121	0	0	0
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.788	0	8	8
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	2.749	0	0	0
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.156	0	4	4
Manutenzioni eccedenti il 5%	307	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>7.124</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

Riassorbimenti Anno 2011	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	2	1	0	1
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	5	1	0	1
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	319	88	13	101
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	2.176	598	0	598
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	927	0	39	39
Manutenzioni eccedenti il 5%	97	27	2	29
<b>Totale</b>	<b>3.526</b>	<b>715</b>	<b>54</b>	<b>769</b>

<b>Incrementi Anno 2011</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Imposta IRES</b>	<b>Imposta IRAP</b>	<b>TOTALE IMPOSTE</b>
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	14	4	0	4
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	205	56	9	65
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	7.415	2.039	0	2.039
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	678	0	28	28
Manutenzioni eccedenti il 5%	1.944	535	0	535
<b>Totale</b>	<b>10.256</b>	<b>2.634</b>	<b>37</b>	<b>2.671</b>

<b>Totale Imposte anticipate al 31/12/2011</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Imposta IRES</b>	<b>Imposta IRAP</b>	<b>TOTALE IMPOSTE</b>
Spese di rappresentanza deducibili 5 esercizi	0	0	0	0
Quote associative deducibili per cassa	1	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	130	36	0	36
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.674	735	113	848
Altri Accant. fondi IRES a fiscalità differita	7.988	2.198	0	2.198
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	907	0	38	38
Manutenzioni eccedenti il 5%	2.154	592	1	593
<b>Totale</b>	<b>13.854</b>	<b>3.561</b>	<b>152</b>	<b>3.713</b>

## 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 Giada Grandi)

Bologna, 28 maggio 2012

## Relazione del Collegio Sindacale

Bilancio d'Esercizio 2011





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

*Signori Azionisti,*

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 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.

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 S.p.A, ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. N. 39 del 27.01.2010 per il triennio 2010-2012.

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 2011, sono state tenute n° 10 riunioni del Consiglio di Amministrazione e n° 1 Assemblee dei Soci.

Abbiamo ottenuto dagli Amministratori e dai loro incaricati informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior 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°5 volte per l'espletamento delle verifiche periodiche e una volta per la redazione della relazione al Bilancio d'esercizio 2010. 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 2011 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 31.12.2011, 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, oltreché 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, con riferimento all'esercizio 2011:

- relativamente al contributo al finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti, di cui all'art.1 della Legge Finanziaria 2007, la società ha promosso una specifica azione di accertamento innanzi il Tribunale Civile di Roma. La domanda verte sostanzialmente sull'accertamento dell'obbligo o meno della società di contribuire al Fondo in parola successivamente al 1 gennaio 2009, ovvero a seguito delle modifiche apportate dall'art.4 comma 3 bis della Legge 2/2009 che ha destinato le 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 gli esercizi 2009 e 2010, ad iscrivere il predetto contributo anche per l'esercizio 2011 negli oneri diversi di gestione sospendendone il pagamento, nelle more dell'accertamento giudiziale avviato, ed in attesa di una definizione del quadro normativo e giurisprudenziale in materia;
- a seguito del progressivo e persistente squilibrio economico-finanziario di Seaf, Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì, unitamente all'esito negativo dello studio di fattibilità sul progetto di integrazione regionale cui gli amministratori e Soci di Seaf hanno subordinato la continuità aziendale, nonché la conseguente messa in liquidazione di quest'ultima con assemblea dei soci del 14 maggio 2012, la società ha ritenuto prudente ed opportuno stanziare un fondo rischi corrispondente all'obbligazione di garanzia, pari a 4.820 mila Euro, a fronte del rischio di escussione connesso alla lettera di patronage rilasciata a favore di Seaf, in relazione al finanziamento che la stessa Seaf ha ricevuto dalle banche Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì. Qualora la società fosse chiamata ad adempiere alla garanzia, l'escussione della stessa garanzia determinerebbe un conseguente diritto di regresso, ai sensi dell'art. 1950 del Codice Civile, nei confronti di Seaf, debitore principale. A fronte di tale circostanza, si è resa necessaria la redazione di un nuovo progetto di bilancio da sottoporre all'approvazione dei Soci al fine di accogliere lo stanziamento al fondo rischi in argomento. L'accantonamento operato al netto del credito per imposte anticipate ha determinato un peggioramento del risultato 2011 di -3.494 mila Euro;
- ha mantenuto ed aggiornato il "Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo" ai sensi del D.Lgs.231/2001 con l'adozione dei protocolli diretti a programmare la formazione e l'attuazione delle decisioni sui reati da prevenire (protocolli di decisione) 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.231/2011 e del Modello Organizzativo stesso.

Inoltre si richiama quanto descritto dalla Società nella Relazione sulla Gestione in materia di Sicurezza ed Igiene sul lavoro e Tutela degli aspetti ambientali connessi alle attività aeroportuali ed aeronautiche. Nel maggio 2011 è stata conseguita la certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza in conformità alla norma BS OHSAS 18001, integrata con i sistemi di Gestione Qualità (ISO 9001) ed Ambiente (ISO 14001), già in essere. Questi argomenti risultano peraltro illustrati in maniera approfondita nel Bilancio di Sostenibilità 2011, redatto per il terzo anno consecutivo dalla società.

La Società di Revisione Reconta Ernst & Young incaricata del controllo contabile e della certificazione del Bilancio, ha rilasciato in data 28 maggio 2012 la relazione, di cui il Collegio ha preso atto, nella quale si attesta che il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2011 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

Per tutto quanto sopra esposto ed a seguito:

- delle verifiche periodiche;
- delle informazioni ricevute dall'Organo Amministrativo;

- delle informazioni della Società deputata al controllo contabile;
- dell'attuale stato della Società;

riteniamo di poter affermare che la Società "Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A." è in condizione di "continuità aziendale" in quanto può far fronte alle proprie obbligazioni ed agli impegni della propria normale attività.

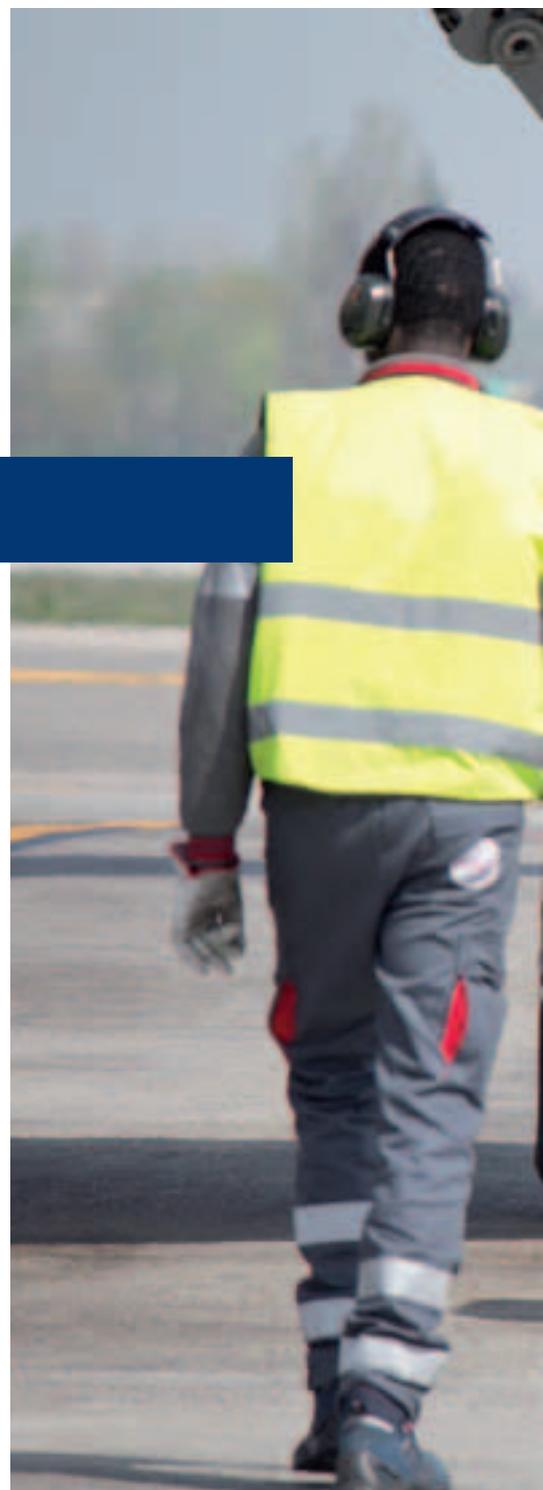
In considerazione di quanto in precedenza evidenziato, proponiamo all'Assemblea di approvare il Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2011, così come redatto dagli Amministratori, concordando con la proposta formulata dal Consiglio di amministrazione in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, lì 28 maggio 2012

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

## Relazione della Società di Revisione

Bilancio d'Esercizio 2011





**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.

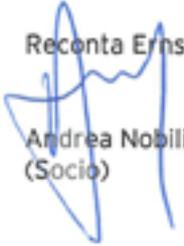
1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Aeroporto G. 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 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 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 3 giugno 2011.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2011 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. 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 d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2011.

Bologna, 28 maggio 2012

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Andrea Nobili  
(Socio)

# Partenze / Departures

10:12

Volo Flight	Destinazione Destination	Orario Sched. Est.	P/prev	Banchi Check-in	Note
RYANAIR FR 5375	MADRID CX-IN TERMINAL EST	09:20	09:50	80 - 85	TE Gate closed
RYANAIR FR 4302	PARIS BVA CX-IN TERMINAL EST	10:00		80 - 85	TE Departed
IG 1656	CAGLIARI	10:00	10:15	8 - 9	A1 Gate closed
RYANAIR FR 195	LONDON STN CX-IN TERMINAL EST	10:05	10:30	80 - 85	TE Gate closed
OS 548	VIENNA	10:25		2 - 18	A1 Boarding
RYANAIR FR 6423	VALENCIA CX-IN TERMINAL EST	10:40		80 - 85	TE Boarding
Lufthansa LH 283	FRANKFURT	10:40		2 - 18	A1 Boarding
Alitalia AZ 1314	ROMA FCO	11:25		21 - 32	A1
NO 6616	MARSA ALAM	11:25		8 - 11	A1
IB 8621	BARCELONA	11:35		2 - 18	A1
SN 3124	BRUSSELS	11:45		21 - 32	A1
OB 218	BACAU	12:00		2 - 19	A1
EZY8988	LONDON LGW	12:05		63 - 64	A3
BA 2561	LONDON LGW	12:15		6 - 7	A1
IB 8783	MADRID	12:20		2 - 18	A1
RYANAIR FR 4301	TRAPANI CX-IN TERMINAL EST	12:25		80 - 85	TE
Alitalia AZ 7740	AMSTERDAM	12:25		21 - 32	A1
Alitalia AZ 1153	LAMEZIA TERME	12:30		21 - 32	A1
TP 857	LISSON	12:30		60 - 60	A3
MK 9539	PARIS CDG	12:30		21 - 32	A1
LH 1873	MUNICH	13:25			
TK 1872	ISTANBUL	13:25			
FR 4873	ZARAGOZA CX-IN TERMINAL EST	14:35			
LH 285	FRANKFURT	14:40		2 - 18	A1
RYANAIR FR 4338	BRINDISI CX-IN TERMINAL EST	14:50		80 - 85	TE
MK 9535	PARIS CDG	15:40		21 - 32	A1
4U 839	COLOGNE	15:45		2 - 18	A1
367	GIRONA CX-IN TERMINAL EST	16:00		80 - 85	TE
	SHARM EL SHEICH	16:15		2 - 18	A1
	WROCLAW CX-IN TERMINAL EST	16:20		80 - 85	TE
		16:40		21 - 32	A1
		16:45		2 - 18	A1
		17:00		2 - 18	A1







<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<b>92</b>
<b>1. PREMESSA</b>	<b>94</b>
<b>2. IL GRUPPO</b>	<b>94</b>
<b>3. DATI DI TRAFFICO ED ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE</b>	<b>95</b>
<b>3.1 HANDLING PASSEGGERI E RAMPA AVIAZIONE COMMERCIALE</b>	<b>96</b>
<b>3.2 HANDLING MERCE E POSTA AVIAZIONE COMMERCIALE</b>	<b>96</b>
<b>3.3 AVIAZIONE GENERALE</b>	<b>97</b>
<b>4. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DEL GRUPPO</b>	<b>97</b>
<b>4.1 RISULTATI ECONOMICI</b>	<b>97</b>
<b>4.2 FLUSSI FINANZIARI</b>	<b>99</b>
<b>4.3 STRUTTURA PATRIMONIALE</b>	<b>100</b>
<b>4.4 INVESTIMENTI</b>	<b>101</b>
<b>5. IL CONTENZIOSO</b>	<b>102</b>
<b>6. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b>	<b>102</b>
<b>7. ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>103</b>
<b>ATTIVO PATRIMONIALE</b>	<b>106</b>
<b>PASSIVO PATRIMONIALE</b>	<b>108</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>	<b>109</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>109</b>
<b>NOTA INTEGRATIVA</b>	<b>112</b>
<b>I PREMESSA – PRINCIPI GENERALI</b>	<b>114</b>
<b>II CRITERI E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO</b>	<b>114</b>
<b>III CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>116</b>
<b>IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO</b>	<b>118</b>
<b>V ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>139</b>
<b>RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>140</b>



## Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2011





## Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

## 1. Premessa

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato al 31/12/2011 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 2011 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 gestire 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 mila di Euro successivamente aumentato a 520 mila 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.

Nel presente bilancio sono state effettuate alcune riclassifiche alle voci delle "immobilizzazioni finanziarie", "crediti verso altri" e "attività finanziarie non immobilizzate": per omogeneità di confronto le corrispondenti voci dell'esercizio precedente sono state parallelamente riclassificate.

Relativamente alla capogruppo si segnala che in data 23 aprile 2012 è stato approvato, in prima istanza, il progetto di bilancio

## 2. Il gruppo

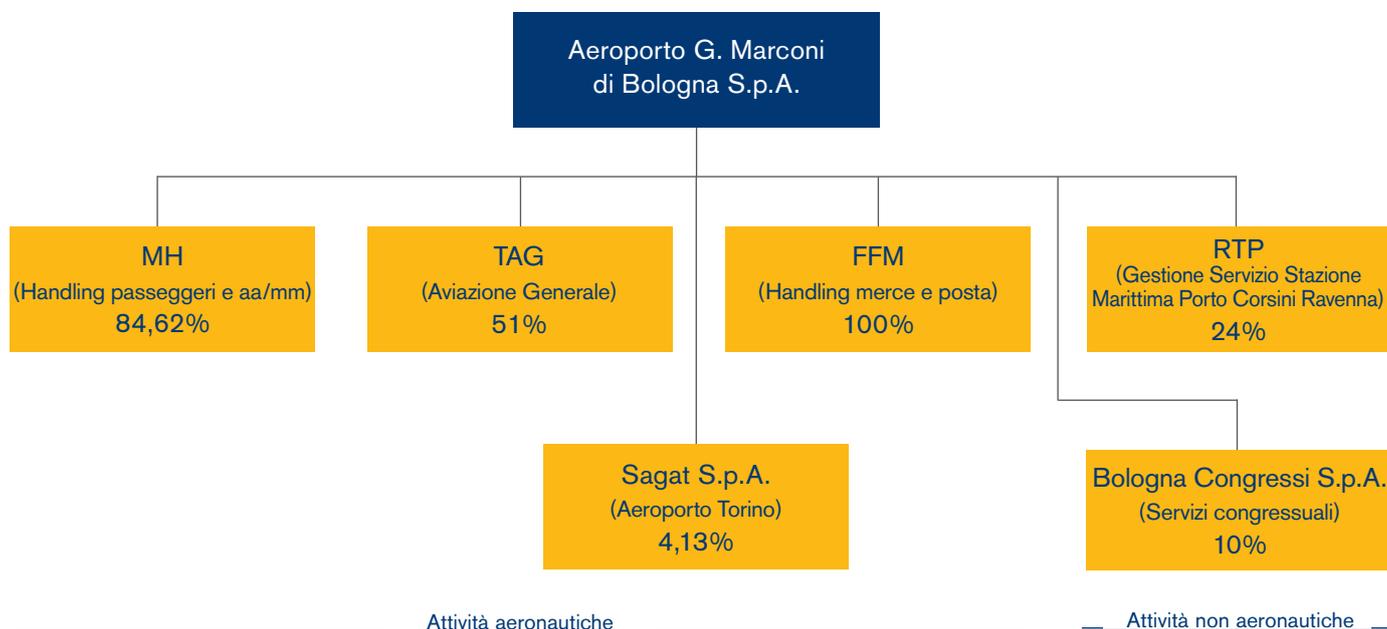
Dal 2008, per effetto dell'attuazione delle linee strategiche definite nel Piano Industriale approvato nello stesso anno, la struttura del Gruppo Sab ha avuto una significativa evoluzione; nel 2009 si sono concretizzati gli esiti delle operazioni di riorganizzazione del Gruppo, nel 2010, senza ulteriori modifiche nella struttura, si sono registrati importanti segnali di miglioramento nei risultati dei vari settori di attività ed il 2011, come approfondito nel prosieguo, rappresenta un altro anno significativo nel percorso di miglioramento della sostenibilità economica del Gruppo.

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

2011 riportante un utile di esercizio di 5.366 mila Euro, miglior risultato degli ultimi cinque esercizi. In pari data e sulla base del suddetto progetto di bilancio 2011, il Consiglio di Amministrazione Sab ha approvato il bilancio consolidato 2011 riportante un utile di gruppo di 5.655 mila Euro. Tale risultato poggiava, fra l'altro, sulle opportune valutazioni e rappresentazioni contabili espresse dal Consiglio di Amministrazione in merito agli impegni assunti a fronte della garanzia concessa a favore di Seaf spa - concessionaria dell'Aeroporto di Forlì L. Ridolfi - nel presupposto della continuità aziendale della stessa società Seaf, fondamento rafforzato peraltro, sin dal 2007 - momento del rilascio di detta garanzia - dalle diverse e susseguenti ricapitalizzazioni di quest'ultima, non da ultimo quella deliberata in sede di assemblea dei Soci Seaf del 12 Aprile 2012 che ha previsto: i) la copertura delle perdite accumulate a tutto il 29 febbraio 2012; ii) la ricostituzione (con sottoscrizione e versamento) del capitale sociale sino al limite legale; iii) nonché l'aumento del capitale sino a € 3.098.000, come imposto dai limiti dimensionali secondo i parametri del DM 521/1997. Successivamente, a seguito dell'evolversi della situazione della società di gestione dell'aeroporto di Forlì, da ultimo per effetto dell'assemblea dei Soci della stessa del 14 maggio u.s. che ha deliberato la messa in liquidazione della società ex art. 2484 del C.C. e contestuale nomina del liquidatore, gli Amministratori della scrivente hanno proceduto a riformulare il progetto di bilancio al 31 dicembre 2011, ricorrendone le condizioni. Si è proceduto, pertanto, a stanziare un apposito fondo rischi a copertura della potenziale passività scaturente dall'impegno contenuto nella lettera di patronage per le obbligazioni nascenti dal mutuo, concesso a Seaf per iniziali 9 milioni di Euro nel 2007, da un pool di banche (Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì e Cesena), e così garantito - pro quota - da SAB (per il 63%) e dal Comune di Forlì, per la restante parte del 37%. L'accantonamento di 4.820 mila Euro, pari a 63% del finanziamento residuo al 31/12/2011, al netto della relativa fiscalità differita per 1.325 mila Euro, ha comportato un abbattimento dell'utile di esercizio di 3.494 mila Euro, portando l'utile dell'esercizio 2011 della capogruppo a 1.872 mila Euro e del bilancio consolidato a 2.161 mila Euro. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo sugli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio. I valori presenti in questa Relazione sulla Gestione sono espressi in migliaia di Euro.

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 2010 con un utile passato da 4.458 mila a 3.496 mila Euro pur a fronte di una crescita del traffico passeggeri (4,2%) e del MOL (7,4%) per effetto, principalmente, di maggiori costi di struttura. Nel settore non aeronautico, Bologna Congressi Spa, partecipata al 10%, chiude il 2011 con risultati positivi.



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

Nel 2011 nonostante le difficoltà economiche che hanno interessato i principali paesi occidentali, il settore del trasporto aereo ha resistito facendo registrare performance nel complesso positive in tutte le aree geografiche, con un incremento del traffico passeggeri rispetto al 2010 del 5,9% a livello mondiale, del 9,1% a livello europeo e del 6,4% a livello italiano.

Al contrario il traffico merci, nel 2011 ha fatto registrare un calo dei volumi dello 0,7% a livello mondiale; l'Europa ha riflettuto il trend mondiale di settore con uno sviluppo del traffico merci nella prima parte dell'anno ed una contrazione negli ultimi mesi. In Italia, si è registrata una crescita, considerato sia il traffico merce via aerea che via superficie, del 2,3%.

In questo contesto Bologna ha registrato una crescita dei passeggeri del 6,8%, superiore alla media italiana e ha raggiunto, con quasi 5,9 milioni di passeggeri, il settimo posto nella classifica nazionale. Per quanto riguarda il traffico merci Bologna si conferma al quarto posto nella classifica nazionale con 43,8 mila tonnellate movimentate e una crescita del 15,8% rispetto al 2010. Questi risultati positivi sono stati raggiunti nonostante i rallentamenti del traffico evidenziati nell'ultimo trimestre dell'anno e proseguiti nei primi mesi del 2012; rallentamenti dovuti all'acuirsi della crisi economica e finanziaria, all'aumento del prezzo del petrolio che ha penalizzato pesantemente la domanda di trasporto aereo costringendo i vettori a ridimensionare i network operativi e a razionalizzare l'offerta. Si è assistito quindi ad una riduzione del numero di compagnie aeree con la fuoriuscita di vettori storici dell'aeroporto di Bologna tra i quali Jet4you, Czech Airlines, Albanian Airlines e la contrazione delle attività di altre compagnie, prima tra tutte Meridianafly che in linea con la sua recente politica commerciale di riduzione dei voli domestici, ha ridotto notevolmente i volumi sullo scalo di Bologna.

D'altro lato, la dinamicità concorrenziale prevalentemente dei vettori low cost ha portato all'ampliamento dell'offerta di collegamenti internazionali e nazionali: principalmente Ryanair ma anche

easyJet e WindJet.

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

Nel primo trimestre del 2011 si è completato l'iter autorizzativo del Contratto di Programma 2010-2013 Enac-Sab, iter durato 844 giorni e conclusosi l'8 marzo con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 55 del Decreto n. 981 del 10 Dicembre 2010 che ha reso applicabili, dopo 20 giorni, le nuove tariffe sullo scalo bolognese. Con l'applicazione del Contratto di Programma vi è stato un aggiornamento di tutte le tariffe *aviation* che sono regolamentate dall'Autorità di Vigilanza oltre ad una modifica nella modalità di determinazione. A consuntivo, questo ha comportato un incremento complessivo dei ricavi aeronautici di 5.783 mila Euro. Parallelamente all'entrata in vigore del Contratto di Programma, non si è più applicato l'abbattimento del 75% del canone di concessione aeroportuale disposto dalla Legge 248/2005 (Legge Requisiti di Sistema). Il canone di concessione viene pertanto determinato nella sua misura piena secondo la metodologia definita dall'art. 1 del decreto interdirigenziale 30 giugno 2003 (basata sul criterio del WLU -Work Load Unit) e confermata dal D.M. 23 dicembre 2009 anche per il triennio 2010-2012.

Sul fronte economico, il 2011 ha visto un miglioramento dei conti del Gruppo trainato dall'adeguamento delle tariffe *aviation*, dalla crescita dei volumi di traffico e, parallelamente, dal proseguimento dell'azione di efficientamento sui costi anche se nell'anno in esame gli effetti di quest'ultima azione risultano mitigati dall'aumento dei costi legati alla scelta di internalizzare i servizi di carico e scarico bagagli precedentemente appaltati ad un fornitore esterno. L'*insourcing* ha comportato inizialmente un maggior numero di ore di lavoro per salvaguardare i livelli di qualità dei servizi di handling nel periodo iniziale dell'ingresso del nuovo

## Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

personale che ha dovuto essere opportunamente addestrato e integrato nella filiera del processo di erogazione del servizio. Sul fronte qualitativo, tale scelta ha prodotto, già nel 2011, dei buoni risultati; il tempo di riconsegna dei bagagli si è ridotto da 19'45" a 18'49". Sul fronte economico le previsioni vedono l'assorbimento del maggior costo del lavoro conseguente all'*insourcing* nel medio periodo grazie ad interventi di miglioramento dell'efficienza operativa, alla crescita dei volumi ed all'assenza prospettica dei costi di avvio della nuova attività sostenuti interamente nel 2011. In sintesi, il percorso di risanamento delle controllate del settore handling 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 (+7% sul 2010).

Infine, nel 2011 è stato perfezionato con apposito verbale di consegna, sottoscritto in data 20 luglio 2011, 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 sedime aeroportuale alla data del provvedimento di Concessione Totale Aeroportuale.

## 3.1 Handling passeggeri e rampa aviazione commerciale

Il traffico assistito nel 2011 in termini di movimenti aeromobili non è aumentato rispetto al 2010 mentre sono stati assistiti circa l'8% di passeggeri in più (4.177.434 passeggeri 2011 contro i 3.854.877 del 2010) La quota di mercato misurata sui movimenti è rimasta sostanzialmente invariata rispetto allo scorso esercizio,

mentre quella relativa ai passeggeri è aumentata dal 70% al 71%. La crescita dei volumi di passeggeri assistiti a parità di movimenti aeromobili ha inciso negativamente sui margini dell'attività di handling in quanto a parità di ricavi, la crescita dei passeggeri, incide sull'organizzazione e sui costi di gestione dell'attività.

TRAFFICO	2011	2010	Var. %
Movimenti	42.127	42.130	-0,01%
Tonnellaggio	1.299.697	1.237.222	5,05%
Passeggeri	4.177.434	3.854.877	8,37 %

MARKET SHARE	2011	2010	Var. %
Market share sui movimenti aeromobili	65,70%	65,60%	0,15%
Market share sui passeggeri	71,10%	70,00%	1,57%

La composizione del traffico servito, in linea con la tendenza registrata sullo scalo ed in continuità con gli ultimi esercizi, ha registrato un aumento della quota low cost, passati dal 31% del 2010 al 36% del 2011 ed una riduzione dal 56% al 51% della quota dei voli di linea.

Dal punto di vista economico, l'invarianza dei movimenti assistiti si è riflessa in una contrazione dei ricavi. In particolare, i ricavi di handling sono rimasti stabili rispetto al 2010, mentre gli "altri ricavi" hanno subito una contrazione del 10% in relazione a minore attività di sghiacciamento aeromobili per diversa intensità della stagione invernale e minori richieste da parte dei clienti di attività "extra" in relazione alla loro tendenza crescente al contenimento

ove possibile dei costi "aeroportuali" in senso lato.

Per quanto riguarda i costi di gestione, si evidenzia una contrazione del 20% dei costi esterni e un incremento del 15% di quelli del personale in relazione, principalmente, al processo di internazionalizzazione dei servizi di carico e scarico dei bagagli con l'obiettivo di ottenere un maggior controllo dell'intero processo produttivo ed il miglioramento qualitativo del servizio erogato, soprattutto in termini di riduzione dei tempi di riconsegna dei bagagli. In data 15 febbraio 2011 sono stati assunti a tempo indeterminato 31 lavoratori provenienti dalla società che precedentemente svolgeva il servizio con conseguente impatto sul conto economico anche dei costi di formazione.

## 3.2 Handling merce e posta aviazione commerciale

Il traffico gestito nel 2011 in questo settore di attività ha raggiunto 18.247.043 Kg di merce con un incremento del 22% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; sul totale dei volumi proces-

sati la merce via superficie pesa per il 62% e la componente via aerea per il restante 38%.

ANNO	TOTALE TON.	di cui EXPORT	di cui IMPORT	TOTALE COLLI
2011	18.247	10.970	7.277	449.034
2010	15.003	9.116	5.887	429.914
Var %	22%	20%	24%	4%

Alle attività tradizionali, di handling agent per le attività di export e import cargo richieste dai vettori sulla merce movimentata in aeroporto via aerea e via superficie e di gestione del Magazzino Doganale di Temporanea Custodia per le merci extra-UE in arrivo, nel corso degli ultimi esercizi si sono affiancati servizi accessori come quelli di booking, agente regolamentato e sdoganamento rapido delle merci con l'obiettivo di proporsi come centro "one stop shop" per tutti i servizi

legati alle merci, tradizionali e accessori eventualmente richiesti dalla clientela.

L'andamento economico 2011 in questo settore di attività è stato caratterizzato da un incremento dei ricavi grazie alla crescita dei volumi, superiore all'aumento dei costi nei quali sono state raggiunte efficienze sia sui costi esterni di gestione, sia sul costo del personale.

### 3.3 Aviazione generale

Nel 2011, in un contesto di mercato caratterizzato da una riduzione generalizzata dei movimenti dell'Aviazione Generale imputabile alla perdurante crisi economica, i dati di traffico sull'aeroporto di Bologna hanno registrato una crescita del 5,5% in termini di movimenti e del 17,4% in termini di tonnellaggio, crescita realizzata prevalentemente nei primi otto mesi dell'anno.

Le principali attività, in continuità con gli anni precedenti, sono state:

- gestione delle aree del terminal Aviazione Generale e gestione della movimentazione del piazzale dedicato. I ricavi di quest'area di business risultano in calo del 13% a causa della contrazione del tonnellaggio aeromobili transitato presso il terminal negli ultimi quattro mesi dell'esercizio;
- handling ai voli dell'Aviazione Generale in qualità di unico handler operante sullo scalo di Bologna; i ricavi di handling evidenziano una crescita del 115% rispetto al 2010 grazie alla cessazione dell'attività prestata dall'altro handler a fine 2010;
- gestione dell'hangar dedicato con rimessaggio degli aeromobili

li e gestione dei locali situati nel retro dell'hangar con crescita dei ricavi del 17% grazie, prevalentemente, al rimessaggio di un nuovo aeromobile da 19 tonnellate;

- gestione dell'impianto fisso di distribuzione carburante Avio nel piazzale antistante il terminal e vendita del carburante. Tale attività ha registrato un aumento dei ricavi del 63% sul 2010 dato sia dall'incremento dei litri venduti (34%) sia dalla crescita del prezzo medio per litro (21,5%). Tali incrementi hanno determinato un aumento del margine di contribuzione del carburante pari a circa il 35%.

Sul fronte dei costi sono stati consolidati interventi sull'organizzazione aziendale e sulla struttura dei costi in generale e del personale, in particolare, che hanno consentito di fare fronte ai maggiori volumi con un minor numero di risorse rispetto all'anno precedente, con impatto significativo sui margini. Gli ultimi interventi sulla struttura del personale, effettuati in prossimità della chiusura dell'esercizio, dovrebbero mostrare maggiori benefici nel corso del 2012.

## 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 2.161 mila Euro in calo del 52% rispetto al 2010 a causa dell'accantonamento a fronte del rischio garanzia Seaf.

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	VAR. ASS.	VAR. %
Valore della produzione	98.456	88.992	9.464	11%
Costi della produzione	-93.942	-80.927	-13.015	-16%
<b>Differenza valore-costi produzione</b>	<b>4.514</b>	<b>8.065</b>	<b>-3.551</b>	<b>-44%</b>
Proventi ed oneri finanziari	-477	-663	186	28%
Rettifiche di valore attività finanziarie	19	-40	59	147%
Proventi ed oneri straordinari	906	-137	1.043	761%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.962</b>	<b>7.224</b>	<b>-2.262</b>	<b>-31%</b>
Imposte correnti	-4.652	-2.911	-1.741	-60%
Imposte differite	1.901	-7	-1.908	27262%
<b>Tot. Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>-2.751</b>	<b>-2.918</b>	<b>167</b>	<b>6%</b>
<b>Utile/Perdita d'esercizio</b>	<b>2.211</b>	<b>4.306</b>	<b>-2.095</b>	<b>-49%</b>
Utile/perdita d'esercizio di terzi	50	-155	205	-132%
<b>Utile/perdita d'esercizio di gruppo</b>	<b>2.161</b>	<b>4.461</b>	<b>-2.300</b>	<b>-52%</b>

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

## Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

## Conto economico consolidato riclassificato

	ESERCIZIO 2011	% SUL FATTURATO	ESERCIZIO 2010	% SUL FATTURATO	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	70.266	72%	61.398	70%	8.868	14%
Ricavi /non aeronautici/commerciali	24.979	26%	24.857	28%	122	0%
Altri ricavi e proventi	2.054	2%	2.041	2%	13	1%
<b>Totale ricavi gestione caratteristica</b>	<b>97.299</b>	<b>100%</b>	<b>88.296</b>	<b>100%</b>	<b>9.003</b>	<b>10%</b>
Consumi di materie	-3.175	-3%	-2.832	-3%	-343	-12%
Manutenzioni	-3.534	-4%	-3.140	-4%	-393	-13%
Servizi da terzi	-24.547	-25%	-22.033	-25%	-2.514	-11%
Utenze e simili	-3.416	-4%	-3.196	-4%	-220	-7%
Costi generali	-4.450	-5%	-4.281	-5%	-170	-4%
Canoni e affitti	-5.099	-5%	-2.896	-3%	-2.203	-76%
<b>Costi esterni gestione</b>	<b>-44.220</b>	<b>-45%</b>	<b>-38.378</b>	<b>-43%</b>	<b>-5.842</b>	<b>-15%</b>
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>53.079</b>	<b>55%</b>	<b>49.918</b>	<b>57%</b>	<b>3.161</b>	<b>6%</b>
<b>Costo del lavoro</b>	<b>-33.379</b>	<b>-34%</b>	<b>-31.125</b>	<b>-35%</b>	<b>-2.254</b>	<b>-7%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>19.700</b>	<b>20%</b>	<b>18.793</b>	<b>21%</b>	<b>907</b>	<b>5%</b>
<b>Totale costi di struttura</b>	<b>-11.142</b>	<b>-11%</b>	<b>-11.183</b>	<b>-13%</b>	<b>41</b>	<b>0%</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO CARATT. (EBIT)</b>	<b>8.558</b>	<b>9%</b>	<b>7.610</b>	<b>9%</b>	<b>948</b>	<b>12%</b>
Saldo gestione finanziaria	-734	-1%	-898	-1%	164	18%
Saldo gestione partecipate	189	0%	130	0%	59	45%
Saldo gestione straordinaria	-3.052	-3%	381	0%	-3.433	901%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>4.962</b>	<b>5%</b>	<b>7.224</b>	<b>8%</b>	<b>-2.263</b>	<b>-31%</b>
<b>Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>-2.751</b>	<b>-3%</b>	<b>-2.918</b>	<b>-3%</b>	<b>167</b>	<b>6%</b>
<b>UTILE CONSOLIDATO</b>	<b>2.211</b>	<b>2%</b>	<b>4.306</b>	<b>5%</b>	<b>-2.095</b>	<b>-49%</b>
<i>Risultato di competenza di terzi</i>	<i>-50</i>	<i>0%</i>	<i>155</i>	<i>0%</i>	<i>-205</i>	<i>-132%</i>
<b>UTILE CONSOLIDATO DEL GRUPPO</b>	<b>2.161</b>	<b>2%</b>	<b>4.461</b>	<b>5%</b>	<b>-2.300</b>	<b>-52%</b>

Gli elementi caratterizzanti il 2011 sono stati:

- la crescita del fatturato (10%) grazie all'adeguamento delle tariffe *aviation* conseguenti all'entrata in vigore del Contratto di Programma ed all'aumento dei volumi di traffico;
- l'aumento del 5% della redditività operativa;
- le partite straordinarie che hanno, nel complesso, determinato una contrazione dell'utile di gruppo del 52% a 2.161 mila Euro.

Nell'ambito dei *ricavi della gestione caratteristica*, iscritti per 97.299 mila Euro, la crescita maggiore è stata registrata dai *ricavi aeronautici* (+14%) grazie all'effetto tariffe che ha inciso per il 71% e all'effetto volumi per il 29%. All'interno di questa categoria si è assistito ad una contrazione dei ricavi di handling (-2%) prevalentemente legata all'assistenza rampa e passeggeri mentre sono risultati in crescita i proventi della vendita carburante Avio (62%). I *ricavi non aeronautici/commerciali* sono rimasti stabili sull'anno precedente; non vi sono stati aumenti nell'offerta di metrature disponibili e l'inizio dei lavori di riqualifica del terminal ha inciso con alcuni trasferimenti di attività commerciali. A ciò si è aggiunta la contrazione dei ricavi dei parcheggi (-4%) anche a causa della forte concorrenza del settore controbilanciata dal buon andamento della Marconi Business Lounge (21%) e dei proventi pubblicitari (100%). In lieve crescita sul 2010, infine, gli *altri ricavi e proventi* (1%).

I *costi esterni di gestione*, pari a 44.220 mila Euro, evidenziano un aumento del 15% dovuto, in larga misura ai maggiori costi per servizi da terzi (+11%) legati alla promozione e sviluppo del traffico aeroportuale (30%) in relazione al maggior traffico transitato

compensati parzialmente dal risparmio conseguito nel servizio di carico e scarico bagagli, internalizzato dal febbraio 2011 (-40%) e dai minori costi per sgombero neve (-58%). L'aumento del canone di concessione aeroportuale conseguente all'entrata in vigore del Contratto di Programma ed, in misura minore, alla crescita del traffico (262%) è l'altro fattore alla base della crescita dei costi esterni di gestione.

Per effetto della maggior crescita dei ricavi rispetto ai costi esterni di gestione, il *valore aggiunto* prodotto nell'esercizio si è attestato a 53.079 mila Euro in crescita del 6% sul 2010.

Il *costo del lavoro* ha registrato un incremento del 7% per effetto di diversi fattori:

- aumento dell'organico medio di gruppo di 48 unità (41 in termini di equivalenti full-time) in seguito al processo di internalizzazione del servizio di carico e scarico bagagli, agli inserimenti effettuati per far fronte all'aumento dei volumi di traffico, per i lavori di riqualifica del terminal e l'apertura del nuovo Terminal Est nonché per maggiori esigenze di alcune aree di staff. Per le stesse ragioni è aumentato anche il ricorso al lavoro straordinario (6%) ed il costo legato all'utilizzo di personale somministrato (47%);
- incremento previsto dall'ultimo rinnovo del CCNL dei gestori aeroportuali (ultima tranche di adeguamento dei minimi con decorrenza 01/01/2011, diverse percentuali e modalità di calcolo delle maggiorazioni di lavoro straordinario e notturno e incremento dell'indennità di presenza) e dall'erogazione della seconda tranche derivante dal CCNL Handlers;

- maggior costo del servizio mensa (16%) determinato dal maggior organico e dall'incremento del prezzo unitario del pasto.

Per effetto di quanto sopra, il *marginale operativo lordo* si attesta a 19.700 mila Euro in crescita del 5% sul 2010 e corrispondente al 20% del fatturato.

I *costi di struttura*, iscritti per 11.142 mila Euro, sono sostanzialmente invariati rispetto al 2010 per effetto di maggiori ammortamenti (9%) attribuibili all'avanzamento del piano investimenti e ad una contestuale diminuzione degli accantonamenti operativi (-29%).

Di conseguenza, il *risultato operativo caratteristico* dell'esercizio presenta una crescita sul 2010 passando da 7.611 mila Euro a 8.558 mila Euro (12%).

Di segno opposto, il saldo della *gestione finanziaria, delle partecipazioni e straordinaria* che evidenzia una perdita di 3.596 mila Euro a fronte di -386 mila Euro del 2010. In particolare il risultato della *gestione finanziaria* migliora da - 898 mila Euro a -734 mila per la riduzione dell'indebitamento medio e per i maggiori interessi attivi sugli impieghi di liquidità mentre il saldo della *gestione straordinaria* passa da 381 mila Euro a una perdita di 3.052 mila

per effetto dell'accantonamento a fronte del rischio garanzia Seaf (4.820 mila Euro) solo parzialmente compensato da:

- parziale rimborso di una sanzione irrogata alla Società nel 2003 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per violazione dell'art.3 della Legge 287/90 (682 mila Euro compresi interessi);
- iscrizione delle imposte anticipate (326 mila Euro) connesse alle perdite fiscali pregresse sofferte dalla controllata Tag negli esercizi precedenti l'adesione al consolidato fiscale con la scrivente, a seguito dell'entrata in vigore del D.L.98/2011.

Per approfondimenti su queste due ultime poste si rimanda al paragrafo "Proventi e oneri straordinari" della Nota Integrativa.

Il *risultato prima delle imposte* si attesta a 4.962 mila Euro (-31% sul 2010) su cui gravano imposte correnti e differite per 2.751 mila Euro, in crescita del 6% sul 2010 e la cui incidenza sull'ante imposte passa dal 40% al 55%.

Infine, il *risultato di esercizio consolidato* si attesta al valore finale di 2.211 mila Euro evidenziando una contrazione del 49% sul 2010; al netto del risultato di competenza di terzi, il *risultato di Gruppo* ammonta a 2.161 mila Euro (-52% sul 2010).

## 4.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario consolidato di cassa 2011 a confronto con l'esercizio precedente.

### Rendiconto finanziario di cassa consolidato

	2011	2010
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio	2.161	4.461
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	9.109	8.324
+ Variazione TFR	-79	-267
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	5.053	-969
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	-129	109
<b>Cash Flow Operativo Lordo</b>	<b>16.115</b>	<b>11.657</b>
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	298	1.867
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	2.884	6.198
<b>Cash Flow di Esercizio= Flusso monetario netto della gestione reddituale</b>	<b>19.297</b>	<b>19.722</b>
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-16.699	-14.054
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-177	-1.946
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	688	-5.530
Variazione Patrimonio Netto di Terzi	51	-155
<b>Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento</b>	<b>-16.137</b>	<b>-21.685</b>
<b>Liquidità generata/Utilizzo liquidità=variazione finale di cassa</b>	<b>3.160</b>	<b>-1.963</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>17.683</b>	<b>19.646</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>3.160</b>	<b>-1.963</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>20.844</b>	<b>17.683</b>

## Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 16.115 mila Euro con un aumento di 4.458 mila sul 2010. Le fonti prodotte dalla diminuzione dei crediti e delle altre attività a breve termine (298 mila Euro) e dall'aumento dei debiti e delle passività a breve (2.884 mila Euro) hanno determinato un cash flow di esercizio di 19.297 mila Euro in calo di 425 mila Euro rispetto al 2010.

Quest'ultimo è stato utilizzato prevalentemente per:

- copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (16.699 mila Euro);
- restituzione delle rate di mutuo (5.723 mila Euro) al netto degli incassi per impiego di attività finanziarie a breve termine giunti a scadenza (6.411 mila Euro).

## 4.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2011 a confronto con l'esercizio precedente.

## Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi consolidate

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	VAR. ASS.	VAR. %
- Crediti verso clienti	15.789	16.193	-405	-3%
- Crediti tributari e imposte anticipate	2.438	2.009	430	21%
- Altri crediti	3.766	4.091	-326	-8%
- Ratei e risconti attivi	193	271	-78	-29%
- Rimanenze di magazzino	789	708	81	11%
- Debiti verso fornitori	-16.862	-17.754	892	-5%
- Clienti c/anticipi	-98	-108	10	9%
- Debiti tributari	-2.494	-969	-1.525	-157%
- Altri debiti	-15.310	-13.100	-2.209	-17%
- Ratei e risconti passivi	-310	-258	-52	-20%
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>-12.097</b>	<b>-8.915</b>	<b>-3.182</b>	<b>36%</b>
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	147.551	139.915	7.636	5%
- Immobilizzazioni finanziarie	6.382	7.177	-795	-11%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	2.777	1.770	1.007	57%
- Fondi rischi e oneri	-10.692	-5.750	-4.942	-86%
- TFR	-7.731	-7.810	79	1%
<b>Immobilizzazioni strutturali nette</b>	<b>138.286</b>	<b>135.301</b>	<b>2.985</b>	<b>2%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>126.189</b>	<b>126.386</b>	<b>-197</b>	<b>0%</b>

FONTI	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	VAR. ASS.	VAR. %
- Debiti verso banche	42.933	48.656	-5.723	-12%
- Attività finanziarie liquide	-13.650	-20.061	6.411	32%
- Denaro e valori in cassa	-20.844	-17.683	-3.161	-18%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>8.439</b>	<b>10.912</b>	<b>-2.472</b>	<b>-23%</b>
- Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
- Riserve	40.723	36.198	4.525	13%
- Utile dell'esercizio	2.161	4.461	-2.300	-52%
Patrimonio Netto di terzi	866	815	50	6%
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>117.749</b>	<b>115.474</b>	<b>2.275</b>	<b>2%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>126.189</b>	<b>126.386</b>	<b>-197</b>	<b>0%</b>

Nel 2011 la contrazione degli impieghi (298 mila Euro) è stata determinata principalmente dalla contrazione dei crediti netti verso clienti di 405 mila Euro, pur in presenza di un aumento del fatturato e dei crediti tributari (614 mila Euro) per l'iscrizione del saldo Ires/Irap dell'esercizio a debito. L'aumento delle fonti di circolante (2.884 mila Euro) è dovuto ai maggiori debiti:

- per saldo Ires/Irap dell'esercizio (1.665 mila Euro) come su-esposto;

- per canone di concessione aeroportuale (1.561 mila Euro) il cui aumento è legato prevalentemente all'entrata in vigore del Contratto di Programma;
- per contributo al Fondo Servizio Antincendio (1.178 mila Euro), disposto a carico del Gestore aeroportuale dalla Legge Finanziaria 2007, per il cui pagamento si 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 2.985 mila Euro dovuti prevalentemente alla crescita delle:

- immobilizzazioni materiali ed immateriali conseguenti all'avanzamento del piano investimenti (7.636 mila Euro);
- immobilizzazioni commerciali e tributarie (1.007 mila Euro) per la crescita delle imposte anticipate a medio/lungo termine.

La *posizione finanziaria netta* si è attestata a -8.439 mila Euro e risulta migliorata di 2.472 mila di Euro per la riduzione del debito verso banche per effetto della restituzione delle rate di mutuo scadute nell'esercizio (5.723 mila Euro) al netto di una contrazione delle disponibilità liquide e degli investimenti finanziari a breve di 3.250 mila 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 2011	%	ESERCIZIO 2010	%	VAR. ASS.	VAR. %
LIQUIDITÀ IMMEDIATE	20.844	10%	17.683	8%	3.161	18%
LIQUIDITÀ DIFFERITE	35.642	17%	42.337	20%	-6.695	-16%
DISPONIBILITÀ	983	0%	997	0%	-14	-1%
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	156.710	73%	148.861	71%	7.849	5%
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>214.178</b>	<b>100%</b>	<b>209.878</b>	<b>100%</b>	<b>4.301</b>	<b>2%</b>

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2011	%	ESERCIZIO 2010	%	VAR. ASS.	VAR. %
PASSIVITÀ CORRENTI	41.026	19%	37.928	18%	3.098	8%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	55.403	26%	56.476	27%	-1.073	-2%
PATRIMONIO NETTO	117.749	55%	115.474	55%	2.275	2%
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>214.178</b>	<b>100%</b>	<b>209.878</b>	<b>100%</b>	<b>4.301</b>	<b>2%</b>

Dall'analisi trova conferma la riduzione, precedentemente commentata, delle *attività correnti* tra liquidità immediate, differite e disponibilità di 3.548 mila Euro. Nel complesso le attività correnti passano dal 28% al 27% delle attività complessive con parallelo incremento delle *attività immobilizzate* per effetto della crescita degli investimenti realizzati.

In aumento le *passività correnti* (19% del passivo totale) per l'incremento, sopra descritto, dei debiti prevalentemente di natura non commerciale ed, in parallelo, in diminuzione le *passività consolidate* (26% del passivo totale contro il 27% del 2010) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (36.980 mila contro 42.916 mila del 2010).

## 4.4 Investimenti

Il 2011 si contraddistingue come l'anno dell'avvio, pur se con alcuni mesi di ritardo dovuto a imprevisti e difficoltà principalmente attinenti la fase di gara, dei lavori di riqualifica del terminal passeggeri che rappresenta il progetto più importante 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 mag-

gior quota, i principali investimenti realizzati dal Gruppo nel settore dell'handling hanno riguardato l'acquisto di mezzi ed attrezzature operative (cargo loader, trattori e carrelli) per 1.436 mila Euro per adeguare il parco mezzi alle richieste quantitative e qualitative del servizio prestato.

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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VAR.
INVESTIMENTI	16.745	14.094	2.651

## 5. Il contenzioso

Nel 2011 si è perfezionata la transazione in merito al contenzioso originato dalle 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 per i cui approfondimenti si rimanda all'analogo capitolo della Relazione sulla Gestione della Capogruppo. Con l'atto transattivo di cui sopra le parti hanno posto fine alla lite definendo un versamento all'ATI per un complessivo importo di 3.500 mila di Euro a saldo e stralcio di ogni pretesa e senza riconoscimento alcuno delle pretese di controparte. Tale importo, al netto di quanto già risultava iscritto in bilancio quale debito risultante dalla differenza tra il monte lavori contrattuale e gli stati avanzamento lavori emessi, è stato capitalizzato nell'esercizio in esame quale onere accessorio ai lavori relativi (2.376 mila di Euro).

Si ricorda che nel 2010 è stata perfezionata la conciliazione, in parte in sede sindacale ed in parte in sede giudiziale, con gli ex dipendenti Gesticoop soc.coop. a r.l. (consorzata di Doro Group). Nell'ambito delle correlate cause giudiziali, successivamente estinte, veniva, in particolare, invocato dai legali dei lavoratori ricorrenti il principio di responsabilità solidale, ex art. 29 D.Lgs. n. 276/2003, della società appaltatrice/datore di lavoro e delle società committenti dell'appalto, dunque: Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., Marconi Handling s.r.l. e Bas S.p.A. Gli importi corrisposti agli ex dipendenti Gesticoop soc. coop. a r.l. trovarono copertura nel fondo rischi per contenziosi appositamente stanziato negli esercizi precedenti. Tale fondo accoglie tuttora delle somme residue, le quali

sono stimate come ancora adeguate rispetto ad un eventuale riconoscimento delle richieste di rimborso - per ora solo stragiudiziali - di Inps ed Inail. Inoltre, con specifico riferimento al procedimento penale innanzi il Tribunale di Bologna (nr. 19346/07 R.G.N.R. – nr. 19397/07 R. G.G.I.P.) in cui tra i rinviati a giudizio vi è anche l'ex Amministratore Delegato della controllata Marconi Handling s.r.l., nel corso del 2011, si è arrivati alla fase di merito e controllante e controllata (entrambe tra le persone offese del giudizio), hanno avviato, assieme ai propri legali a mandato, le valutazioni relative alla costituzione quali parti civili, stanti le possibili richieste di risarcimento nei confronti di Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. e l'avvenuta notifica a Marconi Handling s.r.l., in data 29.12.2011, di un'istanza per la citazione del responsabile civile, atto con il quale il curatore del Fallimento Doro Group, il Segretario Generale del sindacato FILT-CGIL e 38 lavoratori chiedono il risarcimento dei danni materiali e morali che asseriscono derivare dai reati contestati, nonché in via anticipatoria ed immediata, il pagamento di una provvisoria di oltre 700 mila Euro. Anche con riferimento a questi ultimi specifici profili di rischio pur avendo conferito appositi mandati ai legali per un'adeguata difesa giudiziale, controllata e controllante ritengono di non procedere ad ulteriori accantonamenti rispetto a quanto già stanziato negli esercizi precedenti nei fondi appositamente predisposti.

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

Come già anticipato nelle premesse, nelle settimane successive al 23 aprile 2012, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del progetto di bilancio di esercizio 2011 riportante un utile di 5.366 mila Euro (+19% sul 2010), le forti minacce alla continuità aziendale di Seaf ma, soprattutto, la volontà dei soci Seaf espressa in occasione della delibera del 14 maggio u.s. che ha decretato la messa in liquidazione della Società con nomina contestuale del liquidatore, hanno reso necessaria la redazione di un nuovo progetto di bilancio della capogruppo da sottoporre all'approvazione dei Soci SAB al fine di accogliere lo stanziamento al fondo rischi per garanzia Seaf. Come già ricordato in premessa, la società, nel 2007, ha rilasciato lettera di patronage su mutuo di iniziali 9 milioni di Euro concesso in pool dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì, residuando, al 31 dicembre 2011, per una quota capitale di 7.650 mila Euro, impegno che al verificarsi di determinate condizioni, quali la messa in liquidazione della società, si determina l'insorgere di un obbligo solidale di pagamento. La garanzia SAB ammonta al 63% dell'importo del finanziamento erogato al netto delle quote capitale già restituite da Seaf, ed è quindi pari a 4.820 mila Euro al 31/12/2011.

Tutto ciò considerato, gli amministratori della Società, supportati dai legali a mandato, hanno ritenuto opportuno stanziare un fondo rischi pari all'onere che la scrivente Società sarebbe tenuta a pagare nel caso di escussione della garanzia con conseguente azione di regresso, ai sensi dell'art.1950 del C.C., nei confronti di Seaf stessa, debitore principale, per capitale, interessi e spese. Ferma restando l'intenzione della scrivente Società di esperire

tutte le azioni necessarie al recupero del credito, qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere sarebbe pari all'importo accantonato al 31/12/2011, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente.

Sul versante del traffico, nelle prime due settimane di febbraio eventi meteorologici nevosi eccezionali hanno colpito l'Italia ed in particolare l'Emilia Romagna. Grazie al lavoro incessante di tutto il personale impegnato, nel periodo in questione, l'aeroporto di Bologna ha registrato una sola chiusura tra il giorno 1 (ore 10:15) e il giorno 2 (ore 09:00) febbraio, quando l'evento ha raggiunto il suo apice. Le eccezionali condizioni operative hanno comportato costi molto superiori e ricavi inferiori associati alle minori attività: complessivamente l'impatto negativo è stato stimato pari a oltre 1,4 milioni di Euro.

Nel periodo gennaio-aprile 2012, vi è stato un lieve decremento del traffico rispetto allo stesso periodo del 2011; nonostante la flessione fosse prevista, la sua reale misura è stata peggiore delle aspettative a causa degli eventi meteorologici. Si sono registrati cali sia sul traffico passeggeri (-4,6%) che su quello movimenti (-6,9%). Ciò va ricondotto essenzialmente ad una serie di fattori: le riduzioni tattiche di attività Alitalia per la stagione invernale su alcune tratte nazionali (Catania, Bari, Palermo e Lamezia), le cancellazioni Meridianafly sulla Sicilia e su Mosca, la sospensione dei collegamenti operati da CSA per Praga, la revoca della licenza di volo alla Albanian Airlines. Permane inoltre la criticità sul traffico charter outgoing verso il Nord Africa (Egitto, Tunisia).

Viceversa vi sono buoni segnali per quanto riguarda aprile, mese in

cui si è tornati a registrare un incremento del traffico passeggeri (6%). Infatti sono positive le prospettive di traffico per la stagione estiva e più in generale per il 2012, evidenziando un investimento di alcune compagnie aeree, sia low cost che tradizionali, sullo scalo. Ryanair conferma la sua crescita su Bologna: da fine marzo gli aeromobili basati sono passati a 5 contro i 3 della stagione winter, con l'apertura congiunta di nuove destinazioni quali Budapest, Poznan, Palma de Mallorca, Salonico, Chania (Creta). Importanti da segnalare anche le novità introdotte dai vettori tradizionali, non solo verso i loro hub di riferimento, ma anche per ciò che concerne il traffico point-to-point. Aeroflot attiverà da settembre un collegamento giornaliero di linea Bologna – Mosca con un Airbus 320. Lufthansa ha introdotto da fine marzo un volo giornaliero per Düsseldorf e da giugno un volo giornaliero per Berlino (oltre alle 8 frequenze giornaliere per gli hub di Francorte e Monaco). British Airways ha incrementato l'attività, aggiungendo ai 3 voli giornalieri operati su Londra Gatwick un volo giornaliero su Londra Heathrow, offrendo in questo modo alla clientela un'eccezionale panorama di connessioni verso il resto del mondo. Dopo due anni di attività la Turkish Airlines raddoppia l'operatività su Bologna, garantendo con due voli giornalieri per Istanbul comode coincidenze, in particolare per le principali destinazioni orientali. A ciò si aggiungono a partire da giugno i due voli settimanali per Chisinau operati dal vettore di

bandiera moldavo Air Moldova e il collegamento per la stagione estiva per Helsinki (2 frequenze settimanali) da parte del vettore finlandese.

Per quanto riguarda l'andamento previsionale del settore handling passeggeri e rampa aeromobili, sono previsti movimenti aeromobili leggermente in calo rispetto al 2011. Dal punto di vista delle previsioni economiche sono state intraprese delle misure volte ad ottenere recuperi di efficienza produttiva al fine di migliorare il risultato economico rispetto al 2011.

Relativamente al settore Aviazione Generale, sono stati effettuati importanti interventi sull'organizzazione aziendale e sulla struttura dei costi, in generale, e del personale, in particolare: questi ultimi effettuati in prossimità della chiusura dell'esercizio dovrebbero manifestare maggiori benefici nel corso del 2012.

Sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, nel corso del 2012 proseguirà la fase realizzativa dell'importante progetto di riqualifica del Terminal, il cui completamento è previsto alla fine 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.

## 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 detiene alcuni investimenti in 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 Giada Grandi)*

*Bologna, 28 maggio 2012*

## Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio Consolidato 2011





## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>				
<b>B) Immobilizzazioni:</b>				
<b>I) Immobilizzazioni immateriali:</b>				
1) Costi di impianto e di ampliamento	101.393	136.970	-35.577	-26
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto ind. e utilizz. opere dell'ingegno	575.730	1.072.381	-496.651	-46
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	244.894	172.425	72.469	42
7) Altre	970.143	828.058	142.085	17
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>1.892.160</b>	<b>2.209.834</b>	<b>-317.674</b>	<b>-14</b>
<b>II) Immobilizzazioni materiali:</b>				
1) Terreni e fabbricati	7.558.323	2.791.045	4.767.278	171
2) Impianti e macchinari	6.779.689	5.721.789	1.057.900	18
3) Attrezzature industriali e commerciali	339.108	560.428	-221.320	-39
4) Altri beni materiali	1.409.639	1.384.744	24.895	2
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	117.040.316	109.248.063	7.792.253	7
b) Impianti e macchinari	6.461.435	5.767.888	693.547	12
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali		0	0	-100
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	6.070.059	12.230.757	-6.160.698	-50
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>145.658.569</b>	<b>137.704.714</b>	<b>7.953.855</b>	<b>6</b>
<b>III) Immobilizzazioni finanziarie</b>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate				
b) Imprese collegate	83.872	48.056	35.816	75
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				
a) Esigibile entro esercizio successivo	54.274	54.274		
b) Esigibile oltre esercizio successivo	55.055	58.851	-3.796	-6
3) Altri titoli				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo	230.593	1.061.000	-830.407	-78
4) Azioni proprie				
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>6.491.652</b>	<b>7.290.039</b>	<b>-798.387</b>	<b>-11</b>
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>154.042.381</b>	<b>147.204.587</b>	<b>6.837.794</b>	<b>5</b>
<b>C) Attivo circolante:</b>				
<b>I) Rimanenze:</b>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	789.239	708.480	80.759	11
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
<b>Totale rimanenze</b>	<b>789.239</b>	<b>708.480</b>	<b>80.759</b>	<b>11</b>

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>II) Crediti:</b>				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	15.788.520	16.193.367	-404.847	-3
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
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	593.623	1.325.966	-732.343	-55
b) Esigibile oltre esercizio successivo	41.173	41.173		
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.844.677	682.616	1.162.061	170
b) Esigibile oltre esercizio successivo	2.667.998	1.657.447	1.010.551	61
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	3.711.233	20.834.331	-17.123.098	-82
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
<b>Totale crediti</b>	<b>24.647.224</b>	<b>40.734.900</b>	<b>-16.087.676</b>	<b>-39</b>
<b>III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>				
1) Partecipazioni in imprese controllate		16.965	-16.965	-100
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni				
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	13.649.824	3.246.776	10.403.048	320
<b>Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>	<b>13.649.824</b>	<b>3.263.741</b>	<b>10.386.083</b>	<b>318</b>
<b>IV) Disponibilità liquide</b>				
1) Depositi bancari e postali	20.817.197	17.656.641	3.160.556	18
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	26.587	26.588	-1	0
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>20.843.784</b>	<b>17.683.229</b>	<b>3.160.555</b>	<b>18</b>
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>59.930.071</b>	<b>62.390.350</b>	<b>-2.460.279</b>	<b>-4</b>
<b>D) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	76.174	137.784	-61.610	-45
2) Risconti	129.614	145.432	-15.818	-11
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>205.788</b>	<b>283.216</b>	<b>-77.428</b>	<b>-27</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>214.178.240</b>	<b>209.878.153</b>	<b>4.300.087</b>	<b>2</b>

## Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Patrimonio netto</b>				
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	3.979.933	3.745.367	234.566	6
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	21.531.864	17.075.135	4.456.729	26
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo	861.097	1.027.266	-166.169	-16
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio di gruppo	2.160.654	4.460.795	-2.300.141	52
<b>Totale patrimonio netto di gruppo</b>	<b>116.883.548</b>	<b>114.658.563</b>	<b>2.224.985</b>	<b>2</b>
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	<b>865.691</b>	<b>815.493</b>	<b>50.198</b>	<b>6</b>
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>117.749.239</b>	<b>115.474.056</b>	<b>2.275.183</b>	<b>2</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite				
3) Altri	10.692.257	5.750.207	4.942.050	86
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>10.692.257</b>	<b>5.750.207</b>	<b>4.942.050</b>	<b>86</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>7.731.148</b>	<b>7.809.720</b>	<b>-78.572</b>	<b>-1</b>
<b>D) Debiti</b>				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	5.953.197	5.739.328	213.869	4
b) Esigibili oltre esercizio successivo	36.979.752	42.916.342	-5.936.590	-14
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	97.863	107.544	-9.681	-9
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	16.861.735	17.753.573	-891.838	-5
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	306	306		
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
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	2.493.579	968.858	1.524.721	157
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	1.700.716	1.841.764	-141.048	-8
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	13.608.809	11.258.399	2.350.410	21
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
<b>Totale debiti</b>	<b>77.695.957</b>	<b>80.586.114</b>	<b>-2.890.157</b>	<b>-4</b>
<b>E) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	194.618	221.791	-27.173	-12
2) Risconti	115.021	36.265	78.756	217
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>309.639</b>	<b>258.056</b>	<b>51.583</b>	<b>20</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>214.178.240</b>	<b>209.878.153</b>	<b>4.300.087</b>	<b>2</b>

## Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
I) Garanzie prestate	6.713.942	12.416.827	-5.702.885	-46
II) Impegni: beni in concessione	57.412.235	57.412.235		
III) Garanzie ricevute	18.275.884	10.374.502	7.901.382	76
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>82.402.061</b>	<b>80.203.564</b>	<b>2.198.497</b>	<b>3</b>

## Conto Economico

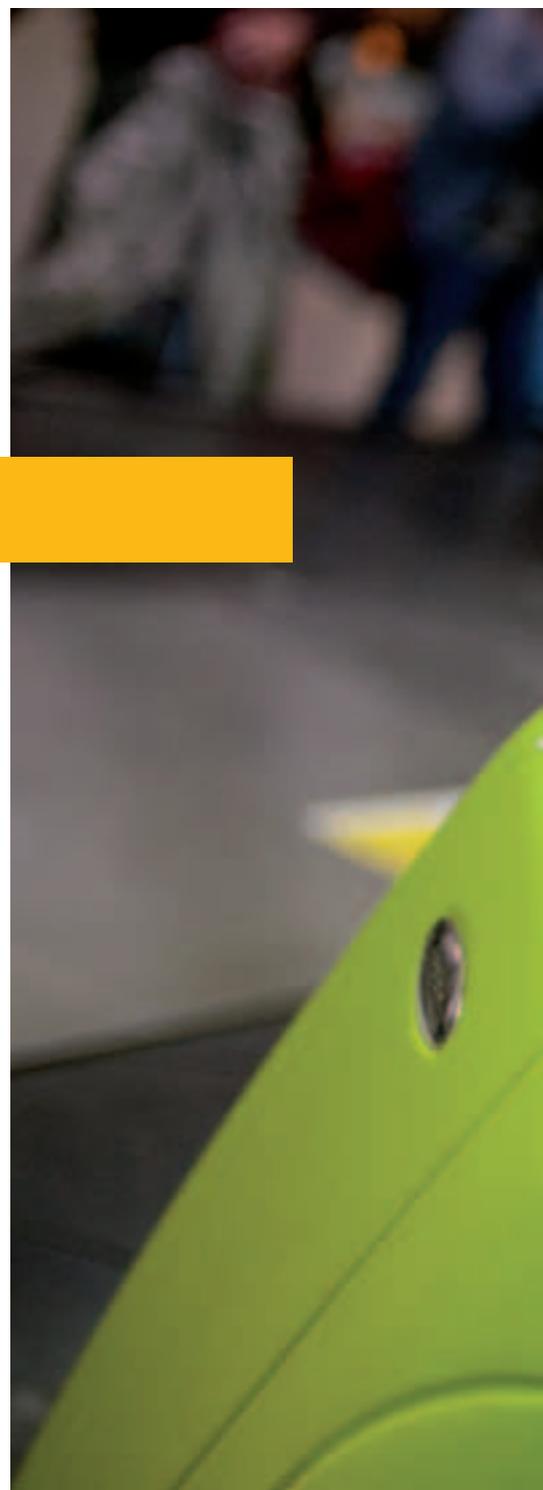
	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	96.538.329	87.507.840	9.030.489	10
2) Variaz. riman. prodotti in lavoraz., semilav. e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	38.895	54.381	-15.486	-28
5) Altri ricavi e proventi	1.879.017	1.429.895	449.122	31
- di cui contributi c/esercizio		3.400	-3.400	
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>98.456.241</b>	<b>88.992.116</b>	<b>9.464.125</b>	<b>11</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	3.380.519	3.058.114	322.405	11
7) Per servizi	34.480.500	31.130.411	3.350.089	11
8) Per godimento di beni di terzi	5.099.220	2.896.369	2.202.851	76
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	23.365.920	21.810.574	1.555.346	7
b) Oneri sociali	6.740.534	6.339.954	400.580	6
c) Trattamento di fine rapporto	1.731.403	1.570.354	161.049	10
d) Trattamento di quiescenza e simili	362.591	377.897	-15.306	-4
e) Altri costi	34.108	12.252	21.856	178
<i>Totale costo del personale</i>	<i>32.234.556</i>	<i>30.111.031</i>	<i>2.123.525</i>	<i>7</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	1.105.347	1.208.174	-102.827	-9
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	8.003.780	7.115.924	887.856	12
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	550.046	1.430.074	-880.028	-62
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>9.659.173</i>	<i>9.754.172</i>	<i>-94.999</i>	<i>-1</i>
11) Variaz. riman. mat. prime, sussid., cons. e merci	-80.759	-98.369	17.610	-18
12) Accantonamenti per rischi	5.468.752	123.610	5.345.142	4.324
13) Altri accantonamenti	833.528	1.304.975	-471.447	-36
14) Oneri diversi di gestione	2.866.430	2.646.449	219.981	8
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>93.941.919</b>	<b>80.926.762</b>	<b>13.015.157</b>	<b>16</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>4.514.322</b>	<b>8.065.354</b>	<b>-3.551.032</b>	<b>-44</b>

	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2010	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	170.522	170.522		
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	21.388	12.641	8.747	69
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	407.863	396.541	11.322	3
d) Proventi finanziari diversi	309.664	73.176	236.488	323
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>738.915</i>	<i>482.358</i>	<i>256.557</i>	<i>53</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-1.386.348	-1.314.672	-71.676	5
17-bis) Utili e perdite su cambi	-500	-1.614	1.114	-69
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-477.411</b>	<b>-663.406</b>	<b>185.995</b>	<b>-28</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni	35.816		35.816	100
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-16.965	-40.195	23.230	-58
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>18.851</b>	<b>-40.195</b>	<b>59.046</b>	<b>-147</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	1.046.866	5.544	1.041.322	18.783
d) Proventi straordinari diversi	20.546	64.712	-44.166	-68
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>1.067.412</i>	<i>70.256</i>	<i>997.156</i>	<i>1.419</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze passive	-120.860	-111.260	-9.600	9
d) Oneri straordinari diversi	-40.467	-31.145	-9.322	30
e) Imposte di esercizi precedenti		-65.253		
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-161.327</i>	<i>-207.658</i>	<i>46.331</i>	<i>-22</i>
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>906.085</b>	<b>-137.402</b>	<b>1.043.487</b>	<b>-759</b>
<b>Risultato prima delle Imposte</b>	<b>4.961.847</b>	<b>7.224.351</b>	<b>-2.262.504</b>	<b>-31</b>
a) imposte correnti	4.652.342	2.910.718	1.741.624	60
b) imposte differite/anticipate	-1.901.348	7.647	-1.908.995	-24.964
<b>22) Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>2.750.994</b>	<b>2.918.365</b>	<b>-167.371</b>	<b>-6</b>
<b>26) Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>2.210.853</b>	<b>4.305.986</b>	<b>-2.095.133</b>	<b>-49</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio di gruppo</b>	<b>2.160.654</b>	<b>4.460.795</b>	<b>-2.300.141</b>	<b>-52</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio di terzi</b>	<b>50.199</b>	<b>-154.809</b>	<b>205.008</b>	<b>-132</b>



## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2011





## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## 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 di 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.

Come già segnalato nella Relazione sulla Gestione, i risultati dell'esercizio 2011 sono fortemente impattati dall'accantonamento di 4.820 mila Euro a fronte del rischio di escussione connesso agli impegni di pagamento solidale contenuti nella lettera di patronage rilasciata a favore di Seaf, società di gestione dell'aeroporto di Forlì, su mutuo concesso in pool a Seaf dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì per una quota capitale residua di 7.650 mila Euro. Visto il progressivo e persistente squilibrio economico-finanziario di Seaf, unitamente all'esito negativo dello studio di fattibilità sul progetto di integrazione regionale cui gli amministratori e Soci Seaf hanno subordinato la continuità aziendale, nonché la conseguente messa in liquidazione di quest'ultima, la scrivente società ha ritenuto prudente stanziare in apposito fondo rischi l'ammontare della garanzia, pari al 63% dell'importo del finanziamento erogato al netto delle quote capitale già restituite. Qualora SAB fosse chiamata ad adempiere tale garanzia, l'onere sarebbe pari al suddetto importo oltre agli interessi ed oneri accessori eventualmente maturati e dovuti a quella data. L'escussione della garanzia determinerebbe un conseguente diritto di regresso ex art. 1950 del C.C.. Qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, porterebbe ad un onere commisurato all'importo predetto, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente. Conseguentemente, l'accantonamento operato (4.820 mila Euro), al netto del credito per imposte anticipate (1.325 mila Euro), ha determinato un peggioramento del risultato 2011 del gruppo da 5.655 mila a 2.161 mila Euro (-3.494 mila Euro).

## 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	316 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, 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
Airports & 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 31/12/2011 della capogruppo e delle società rientranti nell'area di consolidamento predisposti dai competenti organi aziendali ed approvati dalle rispettive Assemblee dei Soci.

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.

## 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 sono state conseguentemente rettifiche 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 mila di Euro poi aumentato a 520 mila di Euro per effetto del conferimento in natura. Quest'ultimo ha generato, in capo alla conferente MH, una minusvalenza dell'importo di 2.015 mila 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 rettifiche in misura corrispondente. Analoghe rettifiche sono state operate nel consolidamento del bilancio in esame nel quale la quota parte del risultato di esercizio del ramo handling merci e posta dovuta al rilascio parziale del fondo da conferimento per esubero (756 mila Euro) è stata eliminata con conseguente riduzione del risultato netto del Gruppo di pari importo.

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.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## 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 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.

Nel luglio 2011 si è concluso il procedimento formale, previsto dall'art.9 della Concessione di Gestione Totale, di consegna in uso alla Società dei beni gratuitamente devolvibili da parte di Enac, 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.

In esito al procedimento, come già segnalato nei precedenti bilanci, si è reso necessario operare alcune riclassifiche dei cespiti presenti nell'attivo patrimoniale tra beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili. Tali spostamenti di categoria non hanno comportato 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 alcuni terreni in proprietà sui quali sono state realizzate opere demaniali la cui riclassificazione tra i beni gratuitamente devolvibili, comporta, a partire dall'esercizio in esame, un ammontare di maggiori ammortamenti per il periodo residuo della concessione.

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, già dal precedente esercizio, è stato 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 2011 ammonta a 103 mila 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.

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

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%
Mobili e arredi fissi	12%
Macchine elettroniche info accettazione	25%
Impianti pubblicitari	25%

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 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%
Fabbricati (terminal e hangar Aviazione Generale)	ammortamento 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%

(\*) 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 subconcessione.

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 eccezione 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, infine, il contenzioso originato dalle 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 segnala la sottoscrizione in data 31 ottobre 2011 di un atto transattivo a chiusura del contenzioso.

Si ricorda che con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI promosse causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in 23.234 mila 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, presentò domanda riconvenzionale per 23.813 mila 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 iscrisse ulteriori riserve nel registro di contabilità per 34.457 mila Euro mai trasposte in sede processuale. Le parti hanno sottoscritto un atto transattivo che ha comportato a carico della Società l'importo di 3.500 mila Euro a saldo e stralcio di ogni pretesa e senza riconoscimento alcuno delle pretese di controparte. Tale importo, al netto di quanto già risultava iscritto in bilancio quale

debito risultante dalla differenza tra il monte lavori contrattuale e gli stati avanzamento lavori emessi, è stato capitalizzato nell'esercizio in esame quale onere accessorio ai lavori relativi (2.376 mila Euro).

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, eccezione 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.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

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 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. A seguito dell'opzione, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa determina l'Ires di Gruppo secondo quanto stabilito dalle norme in materia, 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.

La fiscalità differita è determinata sulla base delle aliquote IRES e IRAP attualmente in vigore ritenute applicabili nei prossimi esercizi, rispettivamente 27,5% e 4,2%. Si segnala l'incremento dal 3,9% al 4,2% dell'aliquota IRAP applicabile ai soggetti che esercitano attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori, introdotto dal decreto legge n. 98 del 2011.

## IV - Esame delle principali voci di bilancio

### Attivo Patrimoniale

#### B. Immobilizzazioni

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Immobilizzazioni	154.042	147.205	6.837

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 01/01/2011	INCREM.TO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	AMM.TO	SALDO 31/12/2011
Costi di impianto ed ampliamento	137	0	0	-36	101
Diritti brevetto ind.le opere ingegno	1.072	536	0	-1.032	576
Immob. in corso e acconti	172	233	-160	0	245
Altre	829	178	0	-37	970
<b>Totale</b>	<b>2.210</b>	<b>947</b>	<b>-160</b>	<b>-1.105</b>	<b>1.892</b>

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. Tra questi ultimi i più rilevanti riguardano l'implementazione del "Sistema Informativo Evoluto" (155 mila Euro), software per l'informativa al pubblico di diversa natura (orario

voli e treni, meteo, viabilità, pubblicità ecc.), oltre ad alcuni applicativi gestionali per la gestione delle risorse umane (29 mila Euro), per la Marconi Business Lounge (17 mila Euro) e per il sito Internet Mobile (23 mila Euro). Sempre nel 2011 sono stati implementati software per i controlli di sicurezza (24 mila Euro), per l'analisi dello stato d'uso delle pavimentazioni delle aree di volo e di manovra – Pavement Management System (11 mila Euro) ed un sistema di monitoraggio dei consumi energetici (9 mila Euro).

La crescita delle "migliorie su beni di terzi" attiene ai lavori di installazione di un sistema di *guard-rail* nella viabilità di accesso al sedime aeroportuale.

Le "immobilizzazioni immateriali in corso" accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31/12/2011 tra cui i costi sostenuti per lo studio, lo sviluppo e la realizzazione di un prototipo di apparecchiatura per il controllo automatico delle dimensioni e peso dei bagagli a mano ancora in fase di sperimentazione, oltre ai costi legati alla seconda fase del progetto di sviluppo del sistema informativo aziendale denominato Baisys.

## 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 01/01/2011	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2011
Terreni	7.288	2.809	-4.530	5.567
Fabbricati	3.278	1.896	-3.278	1.896
Costruzioni leggere	2.529	73	0	2.602
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>13.095</b>	<b>4.778</b>	<b>-7.808</b>	<b>10.065</b>
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	13.082	1.902	-15	14.969
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162	106	0	268
Impianti info accettazione	0	26	663	689
Impianti pubblicitari	0	19	321	340
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>13.244</b>	<b>2.053</b>	<b>969</b>	<b>16.266</b>
Attrezzatura varia	314	0	-1	313
Attrezzature aerostazione	1.996	56	-187	1.865
<b>Totale attrezzature ind. e comm.li</b>	<b>2.310</b>	<b>56</b>	<b>-188</b>	<b>2.178</b>
Automezzi	273	0	-21	252
Autoveicoli da trasporto	439	244	0	683
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.081	86	-5	2.162
Mobili e arredi fissi	0	56	1.034	1.090
Macchine ufficio elettr. ed elettromec.	2.909	128	-190	2.847
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>5.702</b>	<b>514</b>	<b>818</b>	<b>7.034</b>
<b>Totali</b>	<b>34.351</b>	<b>7.401</b>	<b>-6.209</b>	<b>35.543</b>

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

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

- nelle categorie "terreni" e "fabbricati" l'acquisto di terreni e relativi fabbricati legato alla fase di avvio del progetto di sviluppo infrastrutturale aeroportuale secondo quanto previsto nel Master Plan (complessivamente per 4.705 mila Euro di cui 2.115 mila in corso al 31/12/2010);
- nella categoria "mezzi di carico e scarico sollevamento e trasporto", l'acquisto di *cargo loader*, mezzi *push-back*, scale passeggeri, nastri e trattori per 1.436 mila Euro e di un mezzo *De-icer* per 378 mila Euro;
- nella categoria "apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista" l'acquisto di un *friction tester* per la misurazione del coefficiente di attrito della pista di volo (106 mila Euro);
- nella categoria "autoveicoli da trasporto" l'acquisto di una navetta per il trasporto dei passeggeri a ridotta mobilità nel nuovo Terminal Est (34 mila Euro) e di un "trenino" su gomma sempre per il trasporto dei passeggeri al nuovo terminal (180 mila Euro).

Si evidenziano, infine, le riclassifiche operate relativamente al valore lordo dei beni materiali in proprietà al 31/12/2010 in esito al contraddittorio con Enac di cui all'art.9 della Convenzione di Gestione Totale, al fine di consentire un omogeneo confronto dei dati bilancio rispetto all'esercizio precedente:

- da "terreni" e "fabbricati" in proprietà rispettivamente 4.530 mila e 3.278 mila Euro alle categorie "piste, piazzali, parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie" per 3.620 mila Euro,

"parcheggi e viabilità" per 910 mila Euro e "fabbricati" per 3.278 mila Euro. La riclassifica ha complessivamente determinato un aumento della voce di bilancio "Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili" di 7.808 mila Euro a fronte di un parallelo decremento della voce "Terreni e fabbricati in proprietà". Trattasi di terreni e fabbricati acquistati in passato sui quali sono state realizzate nel corso degli anni opere demaniali che sono state riclassificate tra i beni gratuitamente devolvibili.

- da "impianti di comunicazione e segnalazione gratuitamente devolvibili" per 984 mila Euro alle categorie "impianti di info/accettazione" e "impianti pubblicitari" rispettivamente per 663 mila e 321 mila Euro. Tale riclassifica ha complessivamente determinato un aumento della voce di bilancio "Impianti e macchinari in proprietà" di 984 mila Euro a fronte di un parallelo decremento della voce "Impianti e macchinari gratuitamente devolvibili". In particolare in riferimento alla categoria "impianti di info accettazione" si precisa che si tratta di apparati per i sistemi di informazione e accettazione quali, ad esempio, computer, monitor, stampanti etichette bagagli, carte d'imbarco, lettori per passaporti e per impronte digitali.
- da "mobili e arredi fissi gratuitamente devolvibili" a "mobili e arredi fissi in proprietà" per 1.034 mila Euro con corrispondente aumento della voce di bilancio "Altri beni materiali in proprietà" e parallela diminuzione della voce "Altri beni materiali gratuitamente devolvibili". Si riferiscono per la maggior parte ad arredi funzionali all'attività di accettazione come, ad esempio, banchi check in e sedute per aerostazione passeggeri.

## Immobilizzazioni materiali in proprietà - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2011	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2011
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	1.907	-1.907	0	0
Costruzioni leggere	2.496	0	11	2.507
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>4.403</b>	<b>-1.907</b>	<b>11</b>	<b>2.507</b>
Mezzi carico, scarico, sollevato e trasporto	7.673	-116	965	8.522
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162	0	17	179
Impianti info accettazione	0	613	31	644
Impianti pubblicitari	0	59	82	141
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>7.835</b>	<b>556</b>	<b>1.095</b>	<b>9.486</b>
Attrezzatura varia	282	-1	5	286
Attrezzatura aerostazione	1.468	-187	272	1.553
<b>Totale attrezzature ind. e commerciali</b>	<b>1.750</b>	<b>-188</b>	<b>277</b>	<b>1.839</b>
Automezzi	244	-21	12	235
Autoveicoli da trasporto	326	0	78	404
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.710	-9	125	1.826
Mobili e arredi fissi	0	857	46	903
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.214	-187	229	2.256
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>4.494</b>	<b>640</b>	<b>490</b>	<b>5.624</b>
<b>Totali</b>	<b>18.482</b>	<b>-899</b>	<b>1.873</b>	<b>19.456</b>

Le riclassifiche operate relativamente al valore dei fondi dei beni materiali in proprietà al 31/12/2010 in esito al contraddittorio con Enac di cui all'art.9 della Convenzione di Gestione Totale, al fine di consentire un omogeneo confronto dei dati di bilancio rispetto all'esercizio precedente sono:

- dalla voce "fabbricati" in proprietà per 1.907 mila Euro alla corrispondente voce dei beni gratuitamente devolvibili;

- da "impianti di comunicazione e segnalazione gratuitamente devolvibili" per 672 mila Euro a "impianti di info/accettazione" e "impianti pubblicitari" rispettivamente per 613 mila e 59 mila Euro;
- da "mobili e arredi fissi gratuitamente devolvibili" a "mobili e arredi fissi in proprietà" per 857 mila Euro.

## Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

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

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2011	FONDO 31/12/2011	SALDO DI BILANCIO 31/12/2011
Terreni	5.567	0	5.567
Fabbricati	1.896	0	1.896
Costruzioni leggere	2.602	-2.507	7.463
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>10.065</b>	<b>-2.507</b>	<b>7.558</b>
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	14.969	-8.522	6.447
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	-179	89
Impianti info accettazione	689	-644	45
Impianti pubblicitari	340	-141	199
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>16.266</b>	<b>-9.486</b>	<b>6.780</b>
Attrezzatura varia	313	-286	27
Attrezzatura aerostazione	1.865	-1.553	312
<b>Totale attrezzature ind. e commerciali</b>	<b>2.178</b>	<b>-1.839</b>	<b>339</b>
Automezzi	252	-235	17
Autoveicoli da trasporto	683	-404	279
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.162	-1.826	336
Mobili e arredi fissi	1.090	-903	187
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.847	-2.256	591
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>7.034</b>	<b>-5.624</b>	<b>1.410</b>
<b>Totali</b>	<b>35.543</b>	<b>-19.456</b>	<b>16.087</b>

## 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 01/01/2011	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2011
Piste, piazz.e parch.aa/mm, vie di rullaggio	91.964	9.032	3.615	104.611
Parcheggi e viabilità	5.220	1.923	910	8.053
Fabbricati	64.320	1.266	3.278	68.864
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>161.504</b>	<b>12.221</b>	<b>7.803</b>	<b>181.528</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	3.559	265	0	3.824
Impianti di comunicaz./segnalazione	5.556	874	-1.284	5.146
Altri impianti	10.542	802	0	11.344
App.segnalaz. e attr.di pista	159	474	5	638
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>19.816</b>	<b>2.415</b>	<b>-1.279</b>	<b>20.952</b>
Mobili e arredi fissi	1.034	0	-1.034	0
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>1.034</b>	<b>0</b>	<b>-1.034</b>	<b>0</b>
<b>Totali</b>	<b>182.354</b>	<b>14.636</b>	<b>5.490</b>	<b>202.480</b>

Per quanto riguarda gli incrementi 2011 dei beni gratuitamente devolvibili, la crescita più rilevante attiene la categoria delle "piste piazzali e parcheggi aeromobili vie di rullaggio e opere accessorie" a seguito dell'entrata in funzione dell'ampliamento del piazzale aeromobili II lotto per complessivi 3.838 mila Euro. Sempre all'interno di questa categoria si segnala il completamento dell'intervento relativo al tombamento di un canale superficiale di scolo denominato "Fosso Canocchia" per 1.289 mila Euro, anch'esso in corso al

31/12/2010 come alcuni lavori conclusivi sulla viabilità limitrofa all'aeroporto conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo per 1.477 mila Euro. In ultimo, sempre quale onere accessorio ai lavori di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo si è attribuito a questa categoria l'importo dovuto in esito alla definizione transattiva del contenzioso con l'ATI – Coopcostruttori – CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interrimento della linea di cintura, al netto di quanto già

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

capitalizzato in precedenza (2.376 mila Euro) come illustrato in precedenza.

Nella categoria "parcheggi e viabilità" sono stati capitalizzati i lavori di realizzazione e sistemazione della viabilità legati sia alla realizzazione di un nuovo varco doganale in zona ovest (1.000 mila Euro) sia al nuovo Terminal Est (143 mila Euro) oltre alla realizzazione di un nuovo parcheggio per operatori aeroportuali (458 mila Euro) e di un'area attrezzata per la raccolta differenziata dei rifiuti (11 mila Euro).

Relativamente alla categoria "fabbricati" la crescita è dovuta agli interventi di ristrutturazione del fabbricato precedentemente denominato Merci Import nel quale è stato realizzato il nuovo Terminal dedicato ai passeggeri Ryanair (Terminal Est) durante i lavori di riqualifica dell'aerostazione (569 mila Euro), del fabbricato precedentemente denominato Merci Export e che ora ospita tutto il traffico merci (120 mila Euro) e la realizzazione del fabbricato che ospita il nuovo varco doganale ovest (192 mila Euro).

Gli "impianti di comunicazione/segnalazione" evidenziano una crescita dovuta, oltre alla realizzazione di impianti TVCC, rete dati, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora, (435 mila Euro), alla riqualifica dell'impianto di esazione dei parcheggi (217 mila Euro) ed alla fornitura di monitor di informativa voli al pubblico

con tecnologia avanzata (116 mila Euro).

Relativamente alla categoria "altri impianti", oltre agli impianti meccanici di riscaldamento, condizionamento di nuova realizzazione all'interno dei fabbricati già esistenti (92 mila Euro) e ai nuovi impianti finalizzati alla riduzione degli sprechi d'acqua (82 mila Euro), si segnala la realizzazione di nuovi impianti meccanici in relazione al nuovo Terminal Est (292 mila Euro) e riqualifica del fabbricato Merci Export (86 mila Euro). Tale categoria accoglie anche l'importo relativo ai lavori di ristrutturazione dei servizi igienici del terminal passeggeri, centrale tecnologica e magazzino per complessivi 135 mila Euro.

Infine nella categoria "apparecchi di segnalazione e attrezzature di pista", si registra a seguito della effettiva entrata in funzione del piazzale aeromobili Il lotto, la capitalizzazione dei nuovi dispositivi luminosi, anch'essi in corso al 31 dicembre 2010, denominati Impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) per complessivi 474 mila Euro.

Relativamente alle riclassifiche operate relativamente al valore lordo e ai fondi dei beni gratuitamente devolvibili al 31/12/2010 in esito al contraddittorio con Enac di cui all'art.9 della Convenzione di Gestione Totale, al fine di consentire un omogeneo confronto dei dati bilancio rispetto all'esercizio precedente, si rimanda al commento esposto relativamente ai beni materiali in proprietà.

## Beni gratuitamente devolvibili - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2011	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2011
Piste, piazz. e parch. aa/mm, vie di rullaggio	17.488	0	2.493	19.981
Parcheggi e viabilità	3.693	0	118	3.811
Fabbricati	36.975	1.907	1.814	40.696
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>58.156</b>	<b>1.907</b>	<b>4.425</b>	<b>64.488</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	2.607	0	269	2.876
Impianti di comunicaz./segnalazione	4.261	-971	462	3.752
Altri impianti	6.712	0	916	7.628
App. segnalaz. e attr. di pista	156	0	79	235
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>13.736</b>	<b>-971</b>	<b>1.726</b>	<b>14.491</b>
Mobili e arredi fissi	857	-857	0	0
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>857</b>	<b>-857</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totali</b>	<b>72.749</b>	<b>79</b>	<b>6.151</b>	<b>78.979</b>

## Beni gratuitamente devolvibili - valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2011	FONDO 31/12/2011	SALDO DI BILANCIO 31/12/2011
Piste, piazz. e parch. aa/mm, vie di rullaggio	104.611	-19.981	84.630
Parcheggi e viabilità	8.053	-3.811	4.242
Fabbricati	68.864	-40.696	28.168
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>181.528</b>	<b>-64.488</b>	<b>117.040</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	3.824	-2.876	948
Impianti di comunicaz./segnalazione	5.146	-3.752	1.394
Altri impianti	11.344	-7.628	3.716
App. segnalaz. e attr. di pista	638	-235	403
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>20.952</b>	<b>-14.491</b>	<b>6.461</b>
Mobili e arredi fissi	0	0	0
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totali</b>	<b>202.480</b>	<b>-78.979</b>	<b>123.501</b>

## B. II. 6) Immobilizzazioni in corso e acconti

CATEGORIE	SALDO 01/01/2011	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2011
Imm. tecniche in corso	12.231	8.959	-15.120	6.070

Gli investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2011 sono riferiti ai seguenti interventi:

- progetto di realizzazione del nuovo impianto smistamento bagagli BHS e relativo fabbricato (3.160 mila Euro);
- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione esistente e opere ac-

- cessorie per 875 mila Euro;
- opere di riqualifica del parcheggio P3 (370 mila Euro);
- nuova centrale di cogenerazione e relativo edificio (262 mila Euro).

## B. III. Immobilizzazioni finanziarie

Si riporta il dettaglio del raggruppamento in esame:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	6.492	7.290	-798

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese collegate	84	48	36
Partecipazioni in altre imprese	6.068	6.068	0
Crediti vs. altri esig. entro es. successivo	54	54	0
Crediti vs. altri esig. oltre es. successivo	55	59	-4
Altri titoli esig. oltre es. successivo	231	1.061	-830
<b>Totali</b>	<b>6.492</b>	<b>7.290</b>	<b>-798</b>

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 rivalutazione di 36 mila Euro alla voce D.18 a di Conto Economico,

in applicazione del metodo del patrimonio netto.

Le "partecipazioni in altre imprese" si riferiscono per la maggior quota alla partecipazione del 4,13% in Sagat Spa ed alla partecipazione del 10% in Bologna Congressi Spa come dettagliato nella seguente tabella:

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2011	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2011
Sagat SpA - Torino Strada San Maurizio, 12 - Caselle Torinese	12.911	64.582	3.496	4,13%	5.961
Bologna Congressi SpA - Bologna Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.352	216	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 Scrl, iscritte, rispettivamente nell'esercizio 2000 e 2006, al valore di costo comprensivo degli oneri accessori.

I "crediti verso altri esigibili entro e oltre l'esercizio successivo" sono

rappresentati da depositi cauzionali relativi alle utenze, dalla cauzione richiesta dalla Dogana in relazione alla gestione delle accise gravanti sul carburante avio e da altri a vario titolo.

La voce "altri titoli" attiene ad operazioni di investimento in Polizze con scadenza oltre l'esercizio successivo.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## C. Attivo circolante

## C. I. 1) Rimanenze

RIMANENZE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	789	708	81

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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Crediti	24.647	40.735	-16.088

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Vs. clienti entro es. successivo	15.788	16.193	-405
Tributari entro es. successivo	594	1.326	-732
Tributari oltre es. successivo	41	41	0
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.845	683	1.162
Imposte Anticipate oltre es. successivo	2.668	1.658	1.010
Vs. altri entro es. successivo	3.711	20.834	-17.123
<b>Totali</b>	<b>24.647</b>	<b>40.735</b>	<b>-16.088</b>

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 per 17.865 mila Euro oltre a fatture e note di credito da emettere ai clienti per 300 mila Euro, al netto del fondo svalutazione crediti appostato per 2.376 mila 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 2010 nonostante l'aumento del fatturato ed il perdurare delle difficoltà del settore e dell'economia in generale segno della costante ed attenta gestione delle politiche di concessione e recupero crediti.

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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	18.165	19.003	-838
Fondo svalutazione crediti	-2.376	-2.810	434
<b>Crediti netti verso clienti</b>	<b>15.789</b>	<b>16.193</b>	<b>-404</b>

## Movimentazione del fondo svalutazione crediti verso clienti

Valore al 01/01/2011	2.810
Utilizzo per crediti inesigibili	-271
Svincolo fondo per crediti incassati	-532
Incremento per accantonamento 2011	369
<b>Totale</b>	<b>2.376</b>

Come negli esercizi passati, l'accantonamento effettuato 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 2011 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

La riduzione dei crediti tributari a breve, costituiti prevalentemente dal credito annuale Iva (570 mila Euro), è dovuta all'assenza di crediti per il saldo Ires/Irap dell'esercizio: tale posta nel precedente

bilancio ammontava a 615 mila Euro.

I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo accolgono esclusivamente il credito per rimborso Irap ex D.L. n.185/2008 relativo alla controllata 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.

Per quanto attiene alla voce "crediti per imposte anticipate" conseguenti a componenti negativi di reddito deducibili fiscalmente in esercizi successivi si riporta di seguito la movimentazione intervenuta nell'esercizio:

## Movimentazione dei crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2011	2.341
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-901
Incremento per accantonamento 2011	3.072
<b>Totale</b>	<b>4.512</b>

Infine, la voce "crediti verso altri" accoglie per 3.628 mila Euro il 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 precedente e nel presente bilancio un fondo svalutazione di 544 mila Euro al fine di adeguare il valore nominale del credito (3.628 mila Euro) al rischio di parziale inesigibilità.

La contrazione complessiva registrata dai "crediti verso altri" deriva principalmente dall'incasso di crediti verso banche per Pronti Contro Termine iscritti al 31/12/2010 per 16.797 mila Euro.

## C. III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

ATT.FINANZIARIE (NON IMMOBILIZZAZIONI)	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	0	17	-17
Altri titoli	13.650	3.247	10.403
<b>Totali</b>	<b>13.650</b>	<b>3.264</b>	<b>10.386</b>

La prima voce, che al termine del 2010 accoglieva il valore di carico della partecipazione del 51% nella Airports & Travel Srl, è stata azzerata in quanto ritenuto non recuperabile dall'esito della procedura di liquidazione volontaria.

La voce "altri titoli", infine, attiene alle somme impiegate nei seguenti investimenti finanziari a breve scadenza:

- Fondi Comuni di Investimento per 855 mila Euro;
- Fondi Obbligazionari per 295 mila Euro;

- Certificato di Deposito di 10.000 mila Euro;
- Prodotto Finanziario di Capitalizzazione di 2.500 mila Euro di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tenuto conto della finalità dell'investimento la cui durata è subordinata all'eventuale necessità di reimpiego dei fondi per far fronte al piano degli investimenti della Società, l'orizzonte temporale dell'investimento non è stato considerato a lungo termine.

## C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Depositi bancari, assegni, cassa	20.844	17.683	3.161

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

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	20.810
Depositi Postali	7
Denaro in cassa	27
<b>TOTALE</b>	<b>20.844</b>

## D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Interessi attivi	76	138	-62
<b>Totale ratei attivi</b>	<b>76</b>	<b>138</b>	<b>-62</b>
Affitti passivi	19	21	-2
Assicurazioni	18	16	2
Tasse	1	1	0
Altri	80	95	-15
Pluriennali	12	12	0
<b>Totale risconti attivi</b>	<b>130</b>	<b>145</b>	<b>-15</b>
<b>Totale</b>	<b>206</b>	<b>283</b>	<b>-77</b>

Valutati nel rispetto del principio della competenza temporale, si riferiscono prevalentemente ad interessi attivi di competenza del prossimo esercizio sugli investimenti finanziari in essere al 31/12/2011 ed a risconti attivi per affitti passivi, canoni di noleg-

gio 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 mila Euro attengono a risconti attivi pluriennali.

## Passivo Patrimoniale

### A. Patrimonio Netto

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Patrimonio Netto di Gruppo	116.884	114.659	2.225
Patrimonio Netto di terzi	866	815	51
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>117.749</b>	<b>115.474</b>	<b>2.275</b>

Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale, pari a 74.000 mila 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 31/12/2011

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%
<b>Totale</b>	<b>29.600.000</b>	<b>100,00%</b>

Le poste che compongono il Patrimonio Netto di Gruppo sono così costituite:

PATRIMONIO NETTO	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	3.980	3.746	234
Altre riserve	21.532	17.075	4.457
Utile/Perdite portate a nuovo	861	1.027	-166
Utile/perdite dell'esercizio di gruppo	2.161	4.461	-2.300
<b>Totale</b>	<b>116.884</b>	<b>114.659</b>	<b>2.225</b>

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 2010 per complessivi 234 mila Euro e, per la restante parte, di 4.457 mila Euro a Riserva Straordinaria. Le variazioni intervenute nelle poste di Patrimonio Netto sono le seguenti:

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	INCREMENTI	DECREMENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010
Cap. Sociale	74.000	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	14.350
Riserva legale	3.980	234	0	3.746
Altre riserve	21.532	4.457	0	17.075
Utili/Perdite riportate a nuovo	861	474	-640	1.027
Risultato di esercizio	2.161	2.161	-4.461	4.461
<b>Totale Patr. Netto di Gruppo</b>	<b>116.884</b>	<b>7.326</b>	<b>-5.101</b>	<b>114.659</b>
Patr. Netto di Terzi	866	50	0	815
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>117.749</b>	<b>7.376</b>	<b>-5.101</b>	<b>115.474</b>

### 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
<b>Patrimonio netto e risultato Aeroporto G. Marconi S.p.A.</b>		<b>115.374</b>	<b>1.872</b>
Patrimonio netto e risultato società consolidata Marconi Handling Srl		3.640	-424
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna Srl		624	236
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi SpA		1.566	762
<b>Patrimonio netto e risultato aggregato</b>		<b>121.204</b>	<b>2.446</b>
<i>Rettifiche di consolidamento:</i>			
Valore carico delle partecipazioni consolidate		-4.283	
Eliminazione svalutazione partecipazioni in imprese consolidate		473	473
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto		1	36
Storno effetti conferimento ramo di azienda handling a Marconi Handling Srl		-47	50
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo		-38	-38
Storno effetti conferimento ramo d'azienda handling merci a Fast Freight Marconi SpA		439	-756
<b>Patrimonio e risultato consolidato</b>	<b>A</b>	<b>117.749</b>	<b>2.211</b>
<b>Patrimonio netto e risultato netto di terzi</b>	<b>B</b>	<b>866</b>	<b>50</b>
<b>Patrimonio e risultato del gruppo</b>	<b>A - B</b>	<b>116.884</b>	<b>2.161</b>

## B. Fondi per rischi ed oneri

### B. 3) Altri

	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Altri fondi	10.692	5.750	4.942

Si dettagliano nel seguito le variazioni intervenute nei fondi rischi e oneri:

ALTRI FONDI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2010
F.do rischi patronage Seaf	4.820	4.820	0	0
F.do contenziosi in corso	2.859	649	-202	2.412
Fondo ripr. beni grat. dev.	1.972	678	-927	2.221
F.do "Requisiti sistema"	748	0	-177	925
F.do arretrati lavoro dip.	134	0	0	134
F.do oneri futuri	160	156	-54	58
<b>Totale</b>	<b>10.692</b>	<b>6.303</b>	<b>-1.360</b>	<b>5.750</b>

La voce "altri fondi" è costituita da:

- il fondo rischi patronage Seaf di 4.820 mila è stato accantonato nell'esercizio a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata dalla Società il 26 luglio 2007 a Unicredit Banca Intesa Spa e alla Cassa di Risparmio di Forlì e della Romagna, parallelamente al Comune di Forlì per la restante quota a complemento integrale della garanzia, in ordine al mutuo concesso in pool a Seaf per una quota capitale residua, come risultante dal bilancio Seaf al 31/12/2011, pari a 7.650 mila Euro. La garanzia SAB ammonta al 63% di tale importo che si è ritenuto prudente accantonare a causa del progressivo e persistente squilibrio economico-finanziario di Seaf e dell'assenza di prospettive di continuità aziendale della società di gestione dell'aeroporto di Forlì confermate, da un lato, dall'esito negativo dello studio di fattibilità promosso dalla stessa SAB e commissionato a primario e qualificato advisor esterno per verificare tutte le condizioni, anche economiche, per l'integrazione regionale degli aeroporti e, dall'altro, dalla delibera dell'Assemblea dei Soci del 14 maggio 2012 che ha sancito la "non continuità aziendale" con la messa in liquidazione della Società Seaf concessionaria dell'aeroporto di Forlì (L. Ridolfi). Pertanto, con Assemblea dei Soci del 14 maggio 2012, la Società Seaf è stata posta in liquidazione con contestuale nomina del liquidatore. Tutto ciò considerato, gli Amministratori della Società, supportati dai legali a mandato, hanno ritenuto opportuno stanziare un fondo rischi corrispondente all'obbligazione di garanzia espressa dalla lettera di patronage e pari all'onere che la scrivente Società sarebbe tenuta a pagare nel caso di escussione della garanzia, ancorché titolata ad esperire immediata - e conseguente - azione di regresso, ai sensi dell'art.1950 del C.C., nei confronti di Seaf stessa, debitore principale, per capitale, interessi e spese. Ferma restando l'intenzione della scrivente Società di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero del credito (ad oggi non oggettivamente e ragionevolmente quantificabile), qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere sarebbe pari all'importo accantonato al 31/12/2011, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente;
- il fondo contenziosi in corso per 2.859 mila Euro che accoglie gli oneri che la Società potrebbe eventualmente trovarsi a sostenere a fronte di alcuni contenziosi in corso. Il fondo è stato utilizzato nel 2011 in esito alla sottoscrizione di un atto transattivo con due subappaltatori in seguito al fallimento dell'appaltatore (55 mila Euro), per la conciliazione con un dipendente (4 mila Euro), per le spese legali di alcuni contenziosi in corso (16 mila Euro) ed, infine, è stato liberato per 128 mila Euro a fronte della cessazione del rischio su alcune contestazioni tariffarie. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 649 mila Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società su nuovi contenziosi avviati nel 2011 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. Tra i nuovi contenziosi si segnalano gli atti di revocatoria notificati alla Società relativi agli incassi delle fatture emesse per servizi resi a due importanti clienti;
- il fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili che accoglie per 1.972 mila Euro 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 313 mila Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per 614 mila Euro per interventi di ripristino della Pista di Volo. L'accantonamento di 678 mila 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 nuova campagna di indagini tecniche svolte 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'aggiornamento ha riguardato prevalentemente lo slittamento dal 2012 al 2013 della pianificazione degli interventi sulla via di rullaggio tenuto conto dei lavori di riqualifica del terminal e di realizzazione dei pontili di imbarco. Per quanto riguarda, infine, gli altri beni gratuitamente devolvibili, individuati come da inventario sottoscritto con Enac il 20 luglio 2011 nel quale è stata individuata la consistenza dei beni trasferiti in uso da Enac alla Società ai sensi e per gli effetti dell'art.9 della Concessione di Gestione Totale, gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati nell'esercizio hanno consentito di mantenere i beni in efficiente stato d'uso e alla data di redazione del presente bilancio, in aggiunta a dette opere, non sono previsti piani quinquennali per il ripristino o la sostituzione di detti beni/impianti;

- il fondo ex L.248/05 "Requisiti di Sistema", 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), è stato parzialmente rilasciato nel 2011 (177 mila Euro) in seguito all'entrata in vigore del Contratto di Programma e ne è previsto il riassorbimento nei quattro anni di vigenza di quest'ultimo;
- il fondo arretrati lavoro dipendente iscritto per 134 mila Euro accoglie la stima degli arretrati residui per rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2007. L'ultima tranche di arretrati in seguito alla sottoscrizione del CCNL Handlers avvenuto nel giugno 2010 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 31/12/2011 è stata pertanto mantenuta a fronte del verificarsi di tale condizione;
- il fondo oneri futuri iscritto per 58 mila Euro al 31/12/2010 è stato quasi completamente utilizzato nel corso del 2011 (54 mila Euro). L'accantonamento dell'esercizio, a fronte della stima di componenti negativi di reddito rilevati nell'esercizio 2011 ma con probabile manifestazione numeraria in esercizi successivi, attiene prevalentemente alla miglior stima possibile dell'onere che potrebbe derivare alla Società dall'applicazione dell'art-2-duodecies del D.L.564/94 in materia di raddoppio dei diritti di decollo e approdo aeromobili dell'Aviazione Generale con decorrenza dalla data di concessione della gestione totale.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## 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.	31/12/2011	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	31/12/2011
T.F.R.	7.731	368	-447	7.810

Gli incrementi comprendono, l'accantonamento 2011 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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Debiti	77.696	80.586	-2.890

La composizione dei debiti è la seguente:

DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Vs. banche entro es. successivo	5.953	5.739	214
Vs. banche oltre es. successivo	36.980	42.916	-5.936
Acconti	98	108	-10
Vs. fornitori entro es. successivo	16.862	17.754	-892
Debiti tributari entro es. successivo	2.493	969	1.524
Vs. Ist. Pr. /Sicur. Soc. entro es. suc.	1.701	1.842	-141
Altri debiti es. entro es. successivo	13.609	11.258	2.351
<b>Totali</b>	<b>77.696</b>	<b>80.586</b>	<b>-2.890</b>

Nel dettaglio:

- i debiti verso banche, complessivamente pari a 42.933 mila Euro sono costituiti prevalentemente da:
  - mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2011 di 20.690 mila Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 17.931 mila Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2012, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;
  - mutuo decennale, per un residuo complessivo di 15.062 mila Euro erogato dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo sempre per la realizzazione del piano degli investi-

menti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 12.301 mila Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.761 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2012, tra i debiti entro l'esercizio successivo.

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2011 di 7.181 mila Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 6.748 mila Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 433 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2012, 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 2012	5.953
Rate in scadenza 2013-2016	25.167
Rate in scadenza dal 2017	11.813

- la voce "acconti" accoglie gli anticipi da clienti, per 98 mila Euro, incassati al 31/12/2011;
- i "debiti verso fornitori", per 16.862 mila Euro, rappresentano il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute da soggetti diversi dalle società del Gruppo, riflettenti sia il norma-

le funzionamento dell'azienda, sia i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali. Sono riferiti prevalentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea;

- i "debiti tributari entro l'esercizio successivo" sono così composti:

DEBITI TRIBUTARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Debiti vs. Erario per ritenute Irpef	786	880	-94
Debiti vs. Erario per imposte indirette	43	46	-3
Debiti vs. Erario per imposte dirette	1.665	43	1.622
<b>Totale</b>	<b>2.494</b>	<b>969</b>	<b>1.525</b>

La crescita evidenziata da questa categoria di debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuta al saldo delle imposte sul reddito dell'esercizio (1.665 mila Euro), iscritto nel precedente esercizio tra

i crediti tributari.

Di seguito la composizione dei "debiti vs. Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale":

DEBITI VS. IST.PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Debiti vs. Inps	1.538	1.635	-97
Debiti vs. Inail	38	84	-46
Debiti vs. Fondi di Previdenza e altri	125	123	2
<b>Totale</b>	<b>1.701</b>	<b>1.842</b>	<b>-141</b>

La voce "altri debiti esigibili entro l'esercizio successivo" è così composta:

ALTRI DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Enac per canoni conc./debiti vari vs. Stato	5.082	2.765	2.317
Addizionale diritti imbarco L.350/03	3.537	3.617	-80
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	3.338	3.350	-12
Debiti diversi	846	620	226
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	806	906	-100
<b>Totale</b>	<b>13.609</b>	<b>11.258</b>	<b>2.351</b>

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

- per 3.463 mila 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 1.561 mila Euro il debito per canone di concessione aereo-

portuale.

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a 2.243 mila Euro dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2011 e quanto a 1.294 mila Euro dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2012.

Infine, la crescita della voce "debiti diversi" è dovuta prevalentemente a maggiori depositi cauzionali versati da clienti.

## E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Ratei passivi	195	222	-27
Risconti passivi	115	36	79
<b>Totale</b>	<b>310</b>	<b>258</b>	<b>52</b>

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:

- ratei passivi per 195 mila Euro relativi prevalentemente a quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di compe-

tenza dell'esercizio 2011;

- risconti passivi per 115 mila Euro relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di competenza degli esercizi successivi.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	3.052	2.950	102
b) Terzi per nostre lettere di patronage	3.662	9.467	-5.805
<b>I) Totale Garanzie Prestate</b>	<b>6.714</b>	<b>12.417</b>	<b>-5.703</b>
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	35.257	35.257	0
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
<b>II) Totale Impegni</b>	<b>57.412</b>	<b>57.412</b>	<b>0</b>
a) Fidejussioni	18.272	10.371	7.901
b) Libretti a risparmio terzi a garanzia	4	4	0
<b>III) Totale Garanzie Ricevute</b>	<b>18.276</b>	<b>10.375</b>	<b>7.901</b>
<b>Totale</b>	<b>82.402</b>	<b>80.204</b>	<b>2.198</b>

I conti d'ordine si articolano in:

- garanzie prestate:** per quanto riguarda le fidejussioni, attengono prevalentemente a:
  - garanzia fidejussoria di 1.020 mila 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 mila Euro al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione;
  - fidejussioni per complessivi 1.281 mila Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane a garanzia del pagamento dei diritti doganali riferiti alla merce introdotta nel Magazzino di Temporanea Custodia e per depositi doganali vari;
  - fidejussione di 691 mila Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale.

Al 31/12/2011 le lettere di patronage a favore di terzi sono rappresentate esclusivamente dalla garanzia di 3.662 mila Euro su mutuo concesso alla controllata Tag dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta pari a 7.181 mila Euro. L'impegno di cui alla lettera di patronage a favore di Seaf è stato portato, rispetto all'esercizio precedente, "sopra la riga" per effetto delle condizioni di "non continuità aziendale" sancite con la messa in liquidazione della società Seaf avvenuta in data 14 maggio u.s. e nomina contestuale del liquidatore, come esposto nei paragrafi che precedono;
- gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:
  - 35.257 mila Euro relativi al valore complessivo delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in forza della precedente concessione di gestione parziale ed attinenti al conferimen-

to 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 mila Euro quale conferimento iniziale, da 931 mila Euro per le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 e da 32.690 mila 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 mila 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 10.172 mila Euro, di fornitori per 7.093 mila Euro, di terzi per 107 mila Euro e di parti correlate così composte:
  - 500 mila 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 mila 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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Diritti di imbarco passeggeri	19.645	16.792	2.853
Diritti di approdo, decollo e sosta aa/mm	12.641	7.573	5.068
Diritti sicurezza passeggeri	7.402	4.917	2.485
Diritti controllo 100% bagagli stiva	4.213	4.964	-751
Diritti di imbarco e sbarco merci	1.005	501	504
<b>TOT. DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>44.906</b>	<b>34.747</b>	<b>10.159</b>
Servizi di handling	18.222	18.541	-319
Servizio de-icing e altri ricavi aeronautici	3.149	2.238	911
Corrispettivo PRM	2.148	1.356	792
Infrastrutture/servizi centralizzati	1.305	3.951	-2.646
Corrispettivo beni uso esclusivo	920	977	-57
Corrispettivi beni uso comune	9	114	-105
<b>TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI</b>	<b>25.753</b>	<b>27.177</b>	<b>-1.424</b>
Parcheggi	11.291	11.761	-470
Subconcessione locali/servizi commer.	10.075	9.893	182
Altri ricavi commerciali	3.553	3.007	546
Provvigioni biglietteria	960	923	37
<b>TOT. RICAVI NON AERONAUTICI/COMMERCIALI</b>	<b>25.879</b>	<b>25.584</b>	<b>295</b>
<b>Totale</b>	<b>96.538</b>	<b>87.508</b>	<b>9.030</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano una crescita del 10% dovuta alle nuove tariffe *aviation* conseguenti all'entrata in vigore del Contratto di Programma a decorrere dal 28 marzo 2011 ed al positivo andamento del traffico sull'aeroporto di Bologna. Le nuove tariffe sono state da un lato aumentate per consentire il recupero degli investimenti e dei costi del gestore e dall'altro, sono state semplificate grazie all'eliminazione di alcuni corrispettivi. Da qui la crescita dei diritti aeroportuali (29%), del corrispettivo PRM - Passeggeri a Ridotta Mobilità (58%) e dei ricavi per le subconcessione dei beni ad uso esclusivo (6%) e il decremento dei ricavi delle infrastrutture centralizzate (-67%) e del corrispettivo beni uso comune (-92%), questi ultimi in vigore solo fino al 27 marzo 2011 ad eccezione dell'infrastruttura *De-Icing*. Anche i proventi dei servizi di handling evidenziano un calo (2%) dovuto, principalmente, all'handling rampa e passeggeri dell'Aviazione Commerciale mentre

sono in crescita i risultati dell'assistenza merci e posta e dell'Aviazione Generale. La voce "servizio *de-icing* e altri ricavi aeronautici" evidenzia un aumento significativo (41%) dovuto, in gran parte, alla crescita dei ricavi della gestione del carburante avio sia per i maggiori quantitativi venduti (+34%) sia per l'aumento del prezzo medio per litro (+21,5%).

Passando ai ricavi commerciali, si evidenzia il decremento dei ricavi dei parcheggi (-4%) anche a causa della forte concorrenza del settore e la crescita delle subconcessioni commerciali (2%) grazie, prevalentemente, al buon andamento dei ricavi da operational offices commerciali. Infine, gli altri ricavi commerciali evidenziano un aumento del 16% dovuto prevalentemente ai proventi pubblicitari (10%) ed al buon andamento dei ricavi della Marconi Business Lounge (21%).

#### A. 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

INCR. IMMOB. PER LAVORI INTERNI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	39	54	-15

La voce in esame accoglie i costi sostenuti internamente per l'attività di Project Management dell'Impianto di Tri-generazione, investimento in corso di implementazione al 31/12/2011.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	1.034	645	389
Proventi diversi	687	503	184
Plusvalenze patrimoniali	114	40	74
Indennizzi e rimborsi	44	239	-195
Contributi c/esercizio	0	3	-3
<b>Totale</b>	<b>1.879</b>	<b>1.430</b>	<b>449</b>

Nel complesso la categoria degli "altri ricavi e proventi" presenta una crescita del 31% dovuta in gran parte all'aumento della voce "sopravvenienze attive"; tale posta al 31/12/2011 accoglie componenti positive di reddito non di competenza dell'esercizio 2011 oltre a rilascio di fondi in esubero per complessivi 837 mila Euro (fondo svalutazione crediti -532 mila Euro, fondo contenziosi in corso -128 mila Euro e fondo cd "Requisiti di sistema" -177

mila Euro) come descritto nei corrispondenti paragrafi. I "proventi diversi" (37%) accolgono principalmente all'addebito di una penale contrattuale per rinuncia ad un appalto lavori e ai proventi legati all'organizzazione dell'evento SUG (Sap Users Group). Infine, il decremento della voce "indennizzi e rimborsi" (-82%) è legata a minori rimborsi 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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Carburanti	1.858	1.144	714
Beni di consumo scalo e officina	894	1.250	-356
Gasolio da riscaldamento	310	299	11
Vestiaro di consumo/divise	160	176	-16
Cancelleria e stampati	159	189	-30
<b>Totale</b>	<b>3.381</b>	<b>3.058</b>	<b>323</b>

L'aumento di questa categoria di costi è attribuibile principalmente all'aumento dei costi del carburante avio (80%) e dei mezzi aziendali (29%).

## B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	15.281	11.719	3.562
Facchinaggi/prestazioni terzi/servizi vari	5.872	7.370	-1.498
Spese di manutenzione	3.534	3.140	394
Utenze	3.106	2.897	209
Studi e ricerche/consul./prestaz. profes.	2.117	1.751	366
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.655	1.378	277
Spese per il personale e servizi accessori	1.318	1.247	71
Assicurazioni	977	902	75
Compensi Organi Statutari	339	423	-84
Servizi MBL	185	171	14
Spese di rappresentanza	49	71	-22
Rimborsi spese Organi Statutari	48	61	-13
<b>Totale</b>	<b>34.481</b>	<b>31.130</b>	<b>3.351</b>

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento dell'11% dovuto alle seguenti voci in crescita:

- pubblicità, promozione e sviluppo in quanto costi legati alla crescita del traffico aeroportuale (30%);
- costi di manutenzione (13%), esposti al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per 313 mila Euro, a causa principalmente dei lavori di sistemazione della viabilità per l'area spedizionieri, dell'implementazione della segnaletica orizzontale e verticale del nuovo Terminal Est, terminal dedicato all'assistenza ai passeggeri Ryanair durante i lavori di riqualifica dell'aerostazione passeggeri ed, in generale, dei lavori di sistemazione conseguenti alle opere di riqualifica dei Terminal Merce. Si registrano, inoltre, maggiori oneri di manutenzione di alcuni impianti tra cui ascensori, tappeti e scale mobili;
- utenze (7%) prevalentemente a causa dell'aumento delle tariffe dell'energia elettrica;
- costi per studi e ricerche/consulenze e prestazioni professionali (21%) legati prevalentemente a consulenze tecniche sugli investimenti, tra cui gli oneri corrisposti al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan aeroportuale;
- pulizia e servizi vari (20%) per i maggiori costi di pulizia e le provvigioni su vendite legate ad un nuovo contratto per consentire la

prenotazione dei parcheggi direttamente dal sito di un vettore. Sul fronte dei risparmi si segnala tra tutti il risparmio alla voce "facchinaggi/trasporti/prestazioni di terzi" (-20%) dovuto alla netta diminuzione del costo del servizio di carico e scarico bagagli (-40%) in virtù del processo di internalizzazione del servizio precedentemente appaltato ad un fornitore esterno ed ai minori costi del servizio di sgombero neve per le miti condizioni climatiche della *winter season* 2011 (-20%).

Si registra anche una diminuzione del costo dei compensi degli Organi Statutari (-20%) dovuto prevalentemente alla riduzione del numero dei componenti dei due organi, come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 9 agosto 2010.

In merito all'informativa richiesta dall'art.38, comma 1 lett.o) del D.Lgs.127/91 si precisa che nel 2011 non sono stati corrisposti compensi ad amministratori e sindaci della controllante per lo svolgimento di tali funzioni anche in imprese controllate.

In merito all'informativa richiesta dall'art.2427, primo comma, 16 bis 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 prestati nel corso dell'esercizio:

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	48	45	3
Corrispettivi per altri servizi	14	17	-3
<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>0</b>

## B. 8) Costi per godimento di beni di terzi

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Canoni di concessione	3.116	995	2.121
Canoni elaborazione dati	941	1.047	-106
Canoni di noleggio	568	407	161
Affitti passivi	438	409	29
Altri	36	38	-2
<b>Totale</b>	<b>5.099</b>	<b>2.896</b>	<b>82</b>

Il canone di concessione aeroportuale è aumentato di 2.107 mila Euro per effetto dell'aumento del traffico e, principalmente, dell'entrata in vigore del Contratto di Programma che ha fatto venir meno la riduzione del 75% disposta dalla Legge cd. Requisiti di Sistema. All'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per 203 mila Euro, in crescita del 7% rispetto al 2010 per effetto dell'incre-

mento del traffico. La diminuzione del costo dei canoni elaborazione dati (-10%) è dovuta alla contrazione dei canoni del sistema operativo Arco per effetto dell'utilizzo del sistema di accettazione dei passeggeri della compagnia Ryanair.

I canoni di noleggio (+40%) sono aumentati principalmente per effetto di un nuovo contratto di noleggio di due apparecchiature per il controllo dei bagagli da stiva installate presso il nuovo Terminal Est.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## B. 9) Costi per il personale

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

COSTI DEL PERSONALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Salari e stipendi	23.366	21.811	1.555
Oneri sociali	6.741	6.340	401
Trattamento di fine rapporto	1.731	1.570	161
Trattamento di quiescenza e simili	363	378	-15
Altri costi	34	12	22
<b>Totale</b>	<b>32.235</b>	<b>30.111</b>	<b>2.124</b>

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, evidenzia una crescita del 7% sul 2010, in linea con la crescita del traffico registrata sullo scalo e determinata principalmente dall'aumento dell'organico come evidenziato nella tabella sottostante. La crescita dell'organico medio di Gruppo è dovuta prevalentemente a:

- all'assunzione di 31 dipendenti, da metà febbraio 2011, in seguito al processo di internalizzazione del servizio di carico e scarico bagagli;
- agli inserimenti effettuati per far fronte al maggior volume di traffico gestito nonché per maggiori esigenze di alcune aree di staff;
- all'assunzione, da novembre 2011, di nuove risorse a tempo determinato in relazione ai lavori di riqualifica del Terminal e

all'apertura provvisoria del nuovo Terminal Est. Per le stesse ragioni è risultato in aumento anche il costo legato all'utilizzo di personale somministrato (47%) in particolare per l'handling passeggeri e rampa, l'area security, i parcheggi, il servizio di assistenza ai passeggeri a inizio lavori di riqualifica ed il ricorso al lavoro straordinario (+6%).

Infine, il costo del lavoro è aumentato anche per effetto:

- dell'incremento previsto dall'ultimo rinnovo del CCNL del gestore aeroportuale (ultima tranche di adeguamento dei minimi con decorrenza dal 1/1/2011, diverse percentuali e modalità di calcolo delle maggiorazioni di lavoro straordinario e notturno e incremento dell'indennità di presenza);
- dall'erogazione della seconda tranche derivante dal CCNL Handlers.

ORGANICO MEDIO	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Dirigenti	11	10	1
Impiegati	518	513	5
Operai	177	135	42
<b>Totale</b>	<b>706</b>	<b>658</b>	<b>48</b>
<b>Totale equivalenti full time</b>	<b>623</b>	<b>582</b>	<b>41</b>

## B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Ammort. imm. Immateriali	1.105	1.208	-103
Ammort. imm. Materiali	8.004	7.116	888
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>9.109</b>	<b>8.324</b>	<b>785</b>
Svalutazione crediti attivo circolante	550	1.430	-880
<b>Totale</b>	<b>9.659</b>	<b>9.754</b>	<b>-95</b>

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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	5.469	124	5.345
Altri accantonamenti	834	1.305	-471
<b>Totale</b>	<b>6.303</b>	<b>1.429</b>	<b>4.874</b>

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 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Contributo servizio antincendio	1.178	1.161	17
Oneri tributari	930	914	16
Altri oneri e spese di gestione	472	405	67
Sopravvenienze passive	282	65	217
Minusv. patrimoniali/insussist. passive	4	19	-15
Perdite su crediti	0	82	-82
<b>Totale</b>	<b>2.866</b>	<b>2.646</b>	<b>220</b>

L'aumento della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alla crescita delle sopravvenienze passive per maggiori oneri non di competenza dell'esercizio.

## C. Proventi ed oneri finanziari

PROVENTI E ONERI FINANZIARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. altre imprese	171	171	0
Proventi da titoli attivo circolante	429	409	20
Proventi finanziari diversi	310	73	237
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>910</b>	<b>653</b>	<b>257</b>
Interessi passivi e altri oneri finan.ri	-1.386	-1.314	-72
Utili e perdite su cambi	-1	-2	1
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-1.387</b>	<b>-1.316</b>	<b>-71</b>
<b>TOTALE</b>	<b>-477</b>	<b>-663</b>	<b>186</b>

Il saldo della gestione finanziaria, pur rimanendo negativo, si è ridotto rispetto all'anno precedente grazie, prevalentemente, alla crescita degli interessi attivi sugli impieghi di liquidità.

## D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Rivalutazioni di partecipazioni	36	0	36
Svalutazioni di partecipazioni	-17	-40	23
<b>Totale</b>	<b>19</b>	<b>-40</b>	<b>59</b>

La prima voce attiene alla rivalutazione della partecipazione di collegamento nella società Ravenna Terminal Passeggeri in applicazione del metodo del Patrimonio Netto. La svalutazione delle parte-

cipazioni è costituita dalla rettifica di valore al valore di carico della controllata Airports & Travel in liquidazione in quanto non ritenuto recuperabile in esito alla procedura di liquidazione.

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

## E. Proventi e oneri straordinari

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	1.047	5	1.042
Proventi straor. diversi/Imposte es. precedenti	20	65	-45
<b>Totale Proventi Straordinari</b>	<b>1.067</b>	<b>70</b>	<b>997</b>
Sopravvenienze passive	-121	-111	-10
Oneri straordinari diversi/Imp. es. precedenti	-40	-96	56
<b>Totale Oneri Straordinari</b>	<b>-161</b>	<b>-207</b>	<b>46</b>
<b>Totale</b>	<b>906</b>	<b>-137</b>	<b>1.043</b>

La crescita delle sopravvenienze attive è dovuta a:

- parziale rimborso di una sanzione irrogata alla Società nel 2003 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per violazione dell'art.3 della Legge 287/90 (682 mila Euro compresi interessi). Contro tale provvedimento la Società presentò ricorso al Tribunale Amministrativo del Lazio; il contenzioso si è concluso nel 2011 con la Pronuncia n.710/2011 del Consiglio di Stato che ha rideterminato in via definitiva la sanzione riducendola di oltre due terzi;
- iscrizione delle imposte anticipate (326 mila Euro) connesse alle perdite fiscali pregresse sofferte dalla controllata Tag negli esercizi precedenti l'adesione al consolidato fiscale con la scrivente, a seguito dell'entrata in vigore del D.L.98/2011 che ha abolito il vincolo temporale quinquennale di utilizzabilità delle stesse ed a seguito degli importanti interventi di razionalizzazione della struttura ed ai piani predisposti che consentono di avere la ragionevole certezza di ottenere in futuro imponibili fiscali sufficienti ad assorbire le perdite sofferte.

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

IMPOSTE SUL REDDITO	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	BILANCIO CONSOLIDATO 2010	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	3.091	1.533	1.558
Imposte correnti Irap	1.561	1.378	183
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>4.652</b>	<b>2.911</b>	<b>1.741</b>
Imposte differite (Ires e Irap)	-1.901	7	-1.908
<b>Totale imposte differite/anticipate</b>	<b>-1.901</b>	<b>7</b>	<b>-1.908</b>
<b>Totale</b>	<b>2.751</b>	<b>2.918</b>	<b>-167</b>

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 una perdita fiscale ed ha iscritto tra le imposte correnti il provento da adesione al con-

solidato 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.

## 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	0	403	160	3
Sirio SpA	624	12	26	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 Giada Grandi)*

*Bologna, 28 maggio 2012*

## Relazione della Società di Revisione

Bilancio Consolidato 2011





**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 2011. 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 i 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 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 3 giugno 2011.
3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2011 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. 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 31 dicembre 2011.

Bologna, 28 maggio 2012

Reconta Ernst & Young S.p.A.

  
Andrea Nobili  
(Socio)

Il meeting che ti  
cambia la vita



compagnie aeree.  
per andare lontano.

[www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it)

Aeroporto di Bologna

IL TUO MONDO È LA NOSTRA DESTINAZIONE.

Schindler



[www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it)

