



AEROPORTO G. MARCONI BOLOGNA



Bilancio 2009



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

## Consiglio di Amministrazione

al 31.12.2009

Giuseppina GUALTIERI	<i>Presidente</i>
Roberto BALDUINI	<i>Consigliere</i>
Fabio BATTAGLIA	<i>Consigliere</i>
Ivo CREMONINI	<i>Consigliere</i>
Giuliano GOTTI	<i>Consigliere</i>
Marco PIANA	<i>Consigliere</i>
Alberto PONZELLINI	<i>Consigliere</i>
Alessandro RICCI	<i>Consigliere</i>
Pierluigi STEFANINI	<i>Consigliere</i>
Giorgio TABELLINI	<i>Consigliere</i>
Stefano ZUNARELLI	<i>Consigliere</i>

## Collegio Sindacale

al 31.12.2009

Domenico MASTROIANNI	<i>Presidente</i>
Marco BENNI	<i>Sindaco Effettivo</i>
Luigi LITARDI	<i>Sindaco Effettivo</i>
Francesco PICONE	<i>Sindaco Effettivo</i>
Gianluca SOFFRITTI	<i>Sindaco Effettivo</i>

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

Armando BRUNINI *Direttore Generale*

## Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

Il 2009 è stato un anno particolarmente impegnativo per la Vostra Società, in considerazione del difficile scenario generale in cui si è trovata ad operare, caratterizzato dalla più pesante crisi economica e finanziaria degli ultimi decenni, che ha avuto un impatto fortemente negativo anche sul nostro settore, con una delle peggiori contrazioni del traffico passeggeri nella storia del trasporto aereo: -3,5% a livello mondiale e -5% a livello europeo. A livello italiano, il settore del trasporto aereo ha registrato una contrazione del 2,3%, superiore al decremento del 2008 pari all'1,8%.

Nonostante tali difficoltà legate alla sfavorevole congiuntura economica, la Vostra società ha tuttavia saputo conseguire risultati estremamente positivi. Questi risultati - ancor più significativi dato il difficile contesto in cui sono stati raggiunti - sono il frutto, in particolare, delle azioni di riposta alla crisi che la Vostra Azienda ha posto in essere con il nuovo indirizzo strategico avviato nel 2008. Il 2009 è stato infatti il primo anno in cui si sono potuti cogliere i risultati della profonda trasformazione del Gruppo realizzata concretamente in attuazione delle linee guida strategiche definite nell'ambito del Piano Industriale approvato nel 2008.

Il "Marconi" si è contraddistinto nel panorama degli aeroporti italiani per i positivi risultati sia in termini di traffico sia di performance economica, ottenuti unitamente a livelli di qualità del servizio in riscontro miglioramento e con costante attenzione al tema della sostenibilità dello sviluppo in particolare modo ambientale. Da segnalare che la società ha redatto per il 2009 il suo primo Bilancio di Sostenibilità, che Vi verrà inviato e per il quale si prevede una presentazione mirata. Anche a livello territoriale, l'Aeroporto di Bologna si è confermato come una delle realtà imprenditoriali più dinamiche dell'intera Regione e come uno dei fattori da cui più dipende il suo complessivo sviluppo. La sua capacità di generare ricchezza, investimenti, occupazione non sta solo nei risultati che ha saputo registrare, ma ancor prima negli effetti di ricaduta indotti sull'economia locale e non ultimo sulla competitività del nostro territorio.

In relazione al traffico, Bologna ha registrato un incremento di traffico pari al 13,2%, in netta controtendenza rispetto alla media nazionale, chiudendo il 2009 con 4.782.284 passeggeri, con un significativo recupero rispetto all'esercizio precedente che aveva visto una flessione del 3,1%, ciò grazie all'avvio della base operativa del vettore Ryanair da fine Marzo 2009. Da tale data infatti la crescita di Bologna è stata costantemente superiore alla media nazionale di almeno 12 punti percentuali, evidenziando in alcuni mesi la crescita percentuale più elevata dell'intero sistema aeroportuale italiano.

Questo fattore ha determinato il consolidamento del Marconi come aeroporto a netta prevalenza di traffico internazionale, componente che nel 2009 ha superato i 3,3 milioni di passeggeri, registrando un incremento dell'11% rispetto all'anno precedente. Buono anche l'andamento del traffico nazionale, che ha registrato un incremento del 18,8%. Questi risultati derivano dall'ottimo andamento della componente "low cost", che ha avuto un effetto di "stimolo" del mercato, dalla tendenza negativa della componente di "linea tradizionale" (-2,2%) coerente con i dati di impatto della crisi registrati a livello nazionale e dall'accentuata perdita del segmento charter (-22,4%), dovuto sempre alla situazione di crisi economica, ma anche al perdurare delle difficoltà del settore del turismo organizzato.

Il Bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione si chiude

con un utile di 4,3 milioni di Euro, il miglior risultato degli ultimi cinque esercizi, con una crescita rispetto all'esercizio precedente di 2,4 milioni di Euro. Tale crescita è conseguenza di diversi fattori che hanno avuto impatto sul Conto Economico dell'esercizio: da un lato l'incremento dei volumi e il diverso mix di traffico hanno comportato, accanto ad un incremento significativo di ricavi, una contrazione della marginalità operativa pur coerente con le previsioni di budget; tale riduzione, peraltro, è stata pienamente recuperata a livello di "gestione accessoria", grazie ai significativi primi risultati e benefici economici conseguenti alle operazioni di riorganizzazione e modifica del perimetro delle società del Gruppo. Ci si riferisce in particolare alla gestione delle partecipate, che passa da un risultato negativo di 3,8 milioni di Euro del 2008 a -118 mila Euro del presente esercizio, grazie al miglioramento dei risultati delle società del Gruppo. La razionalizzazione posta in essere ha consentito di giungere ad una struttura di Gruppo semplificata rispetto al passato con una maggiore focalizzazione al core business. Il 2009 consente di cogliere i primi risultati delle importanti azioni di riposizionamento competitivo realizzate già nel corso del precedente esercizio, fra cui la razionalizzazione della presenza nel settore dell'handling, l'uscita da partecipazioni non ritenute strategiche e la messa in liquidazione volontaria della controllata Airport&Travel, società che ha gestito il punto vendita Fast Minute fino a gennaio 2010.

Al 31/12/2009 Sab detiene tre partecipazioni di controllo operanti nel settore handling con diversificazione e specializzazione sui vari rami dell'assistenza a terra: handling Aviazione Commerciale settore passeggeri e rampa (Marconi Handling Srl), handling Aviazione Commerciale settore merce e posta (Fast Freight Marconi Srl trasformata in Spa con delibera del 25 marzo 2010) ed, infine, handling e gestione infrastrutture destinate all'Aviazione Generale (Tag Bologna Srl).

Sab detiene, inoltre, una nuova partecipazione nella neo costituita Ravenna Terminal Passeggeri Srl, società concessionaria del servizio di stazione marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto di Ravenna, con la finalità di contribuire grazie al proprio know-how nella gestione di terminal ed essere pronti a cogliere opportunità di sviluppo sinergico tra traffico aereo e crocieristico.

Dal lato degli *investimenti*, il 2009 si è caratterizzato come "anno di transizione" tra il completamento di un ciclo di investimenti e un nuovo ciclo di sviluppo infrastrutturale previsto nelle sue linee guida nel Piano Industriale 2008-2012, le cui attività prevalenti si sono concentrate sull'iter procedurale e autorizzativo propedeutico e necessario alla successiva fase di realizzazione degli investimenti.

Nel corso del presente esercizio infatti, in continuità con il 2008, si sono poste le basi per l'implementazione del nuovo piano di sviluppo aeroportuale 2009-2023, Master Plan che è stato sottoposto all'analisi della struttura tecnica di Enac e approvato dalla stessa nel novembre 2009. Questo ha rappresentato un momento fondamentale dell'iter procedurale, cui seguirà nel 2010 la Valutazione di Impatto Ambientale secondo il percorso procedurale previsto dalla normativa.

Fra gli investimenti più rilevanti, che consentiranno alla nostra infrastruttura di supportare lo sviluppo del traffico previsto nei prossimi anni, si ricorda la riqualifica dell'aerostazione esistente, la realizzazione di 3 pontili di attraversamento per consentire un più

agile imbarco e sbarco a piedi e di 2 completi di finger, inoltre la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli automatico da realizzare in concomitanza alla riqualifica del terminal, in una nuova area dedicata in luogo delle due aree presenti oggi e in grado di gestire un traffico fino a circa 8 milioni di passeggeri.

Questi investimenti cambieranno radicalmente il terminal del Vostro aeroporto, consentendo di raccogliere a pieno la sfida dello sviluppo del traffico, grazie ad una maggiore capacità infrastrutturale, ad una incrementata autonomia operativa e a spazi per servizi e attività commerciali adeguati.

Fra gli investimenti realizzati nel 2009 vi sono la realizzazione del nuovo Lost&Found presso l'area arrivi Schengen, in corso di completamento e l'avvio del progetto di riqualifica dell'area Merci Import & Export, investimento strategico per la nuova società controllata Fast Freight Marconi, che ha come obiettivo unificare in un solo edificio le operazioni merci oggi svolte in due edifici distinti, col fine ultimo di rendere più efficiente le attività di FFM, in un'ottica di risparmio di tempi e costi. Avviati inoltre i lavori di Ampliamento del piazzale Il Lotto che termineranno nel 2010 e che consentiranno un incremento dell'offerta di parcheggi aeromobili di 5 stand. In ultimo, nel corso del 2009 si sono concluse due opere iniziate nel 2008, ovvero la Schermatura Parcheggio multipiano ed il Parcheggio Ex-catering. Nell'ambito dell'Accordo Territoriale firmato nel 2008, in un'ottica di diversificazione strategica del business coerente con il piano industriale approvato dalla società, è stato inoltre concluso lo studio di fattibilità finalizzato alla definizione del progetto di sviluppo dell'aeroporto in attività complementari il cui principale obiettivo è la realizzazione di una "Bologna Airport City" al servizio del territorio e degli stakeholder.

Tale progetto potrebbe rappresentare, in chiave prospettica, un significativo elemento di sviluppo della Vostra società, in ottica di cogliere le opportunità di business indotte dalla stessa attività aeroportuale e dunque creare valore per gli azionisti; tutto ciò traendo spunto dalle "best practices" a livello internazionale e tenuto conto dell'evoluzione dello scenario anche a livello nazionale dove alcuni gestori aeroportuali hanno già avviato progetti analoghi.

Il 2009 è stato anche caratterizzato dall'importante iter che il 15 dicembre ha portato all'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione ENAC del Contratto di Programma con l'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. per il periodo 2010-2013.

Questo passaggio ha rappresentato per la Società un primo ed importante traguardo raggiunto nell'ambito di un percorso particolarmente complesso ed impegnativo intrapreso all'inizio del 2009 per l'aggiornamento di diritti e tariffe aeroportuali relativi ai servizi c.d. "regolamentati". Con l'affidamento della gestione totale, e ancora di più con i lavori di prolungamento della pista di volo, è apparso evidente come il livello dei diritti aeroportuali, sostanzialmente fermo dal 2001, non fosse assolutamente sufficiente, non solo a promuovere nuovi investimenti, ma neanche a coprire i crescenti costi di gestione derivanti da sempre nuove esigenze poste dalla normativa. Per questo motivo, Sab si è impegnata ad effettuare tutti gli adempimenti previsti per giungere alla definizione con ENAC di un Contratto di Programma che definisse obiettivi di sviluppo del traffico, di investimenti da realizzare e di qualità del servizio per il periodo considerato: l'orizzonte temporale di applicazione del Contratto è dal 2010 al 2013, ma l'effettiva entrata in vigore dipende dalla conclusione di un procedimento amministrativo particolarmente articolato e complesso, tutt'ora in essere, che coinvolge i Ministeri dei Trasporti e dell'Economia e prevede la registrazione finale del Contratto da parte della Corte dei Conti.

Il Contratto di Programma, una volta approvato e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, porterà ad una significativa razionalizzazione della struttura tariffaria in ottica di semplificazione; il nuovo livello dei corrispettivi regolamentati nel quadriennio terrà conto degli investimenti già realizzati, di quelli in programma, di obiettivi di sviluppo di traffico e di qualità del servizio e di obiettivi di efficienza e produttività definiti dalla normativa e da ENAC.

Analizzando nello specifico l'andamento della gestione, i ricavi hanno registrato una crescita dovuta all'aumento del traffico non essendo intervenuti sostanziali incrementi tariffari. Nel dettaglio, i *ricavi della gestione caratteristica* sono aumentati del 10% nell'esercizio in esame grazie al sensibile aumento dei *ricavi sia aeronautici* (+14%) che *non aeronautici/commerciali* (+8%) e nonostante un calo dei *ricavi vari* (-12%). Nell'ambito dei *ricavi aeronautici* si segnala la crescita dei diritti aeroportuali (+13%) dovuta ai maggiori volumi (+13,2%). La crescita dei *ricavi non aeronautici/commerciali* è dovuta al buon risultato di tutte le componenti quali le subconcessioni commerciali (12%), i parcheggi e ricavi pubblicitari entrambi cresciuti del 5%, i proventi di biglietteria (17%) e della Marconi Business Lounge (5%).

In aumento i *costi esterni di gestione* (+32%), in larga parte dovuti a maggiori oneri di sviluppo del traffico aeroportuale in relazione al maggiore traffico transitato, allo sgombero neve a causa delle rigide condizioni climatiche, all'assistenza al nuovo servizio Passeggeri Ridotta Mobilità attivo da luglio 2008 ed a nuovi servizi di vigilanza, controllo e sicurezza ai varchi doganali e al piazzale aviazione generale.

Al netto degli incrementi dei costi per incentivazione commerciale e relativi agli eventi climatici eccezionali, peraltro, l'andamento dei costi operativi esterni sarebbe stato in linea con il 2008, a dimostrazione della capacità della Vostra società di migliorare in modo significativo, a fronte dell'incremento dell'attività, l'efficienza dei fattori produttivi.

In crescita anche il *costo del lavoro* (+6%), dovuto in parte alla crescita dell'organico medio di 11 full time equivalent (+3,7%) derivante principalmente da una scelta di internalizzazione di attività ed in parte dall'incremento del costo unitario (+2,1%) legato alla dinamica salariale a fronte però di un significativo miglioramento della produttività del lavoro (+11% rispetto al 2008 a parità di perimetro). In conseguenza di ciò si evidenzia una contrazione del *Margine Operativo Lordo* (-8%) che, pari a 17,7 milioni di Euro, in assenza di variazioni rilevanti dei *costi di struttura* (-1%), si riflette sulla diminuzione del *Risultato Operativo Caratteristico* (-15%).

In sintesi, la riduzione della redditività operativa, pur in presenza di una crescita dei volumi, è collegata alla modifica del mix di traffico, con una quota crescente della componente low-cost, a marginalità più bassa, ed una contrazione, causata dalla crisi internazionale, delle componenti linea e charter caratterizzate da una marginalità superiore. Peraltro occorre rilevare come, in assenza del contributo derivante dal traffico low-cost, il risultato a livello di Margine Operativo Lordo avrebbe registrato un'ulteriore riduzione. La suddetta riduzione della marginalità operativa è stata comunque parzialmente compensata da alcuni risparmi in categorie di costi legati alla gestione delle infrastrutture quali efficienza nelle manutenzioni (-2%) e le utenze (-7%). Si osserva poi un sensibile miglioramento nel *saldo della gestione "accessoria"* (gestione finanziaria, delle società partecipate e straordinaria) grazie ai miglioramenti dei risultati delle società del Gruppo e, quindi, alla forte riduzione delle svalutazioni delle partecipazioni (-94%) e alla presenza, nel

2008, della perdita su crediti nei confronti del Gruppo Alitalia in Amministrazione Straordinaria. Il *saldo della gestione "accessoria"* passa da -5,9 a -1,5 milioni di Euro, determinando una sensibile crescita del *Risultato Ante Imposte* (+ 64%) che si attesta a 7,3 milioni di Euro.

Le *imposte sul reddito*, complessivamente in crescita del 17% sull'esercizio precedente, registrano una contrazione della loro incidenza percentuale passando dal 58% al 42% del Risultato Ante Imposte.

Al netto delle imposte sul reddito, l'*utile* evidenzia una crescita del 130% sul 2008 attestandosi a 4,3 milioni di Euro. In miglioramento anche gli indicatori finanziari e patrimoniali in particolare la *posizione finanziaria netta* per effetto della riduzione del debito a lungo termine verso banche che si riduce da -18,5 a -13,8 milioni di Euro. Particolarmente positiva infine la diminuzione degli impieghi di circolante dovuta in prevalenza alla contrazione dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali ottenuta pur in presenza di un aumento del fatturato.

Passando a considerare i risultati del bilancio consolidato di Gruppo, tenuto conto della variazione dell'area di consolidamento per l'inclusione di FFM e Ravenna Terminal Passeggeri, si è registrato un sensibile incremento dei *ricavi della gestione caratteristica* del 12% (79,5 milioni di Euro) a fronte di un incremento dei *costi di produzione* saliti a 61,8 milioni di Euro. Tale risultato è dovuto, oltre ai fattori già indicati per il gestore, all'incremento dei costi di carico, scarico e smistamento bagagli per l'aumento dei volumi oltre che all'aumento della tariffa a partire dal mese di aprile e all'incremento dei costi derivanti da nuovi servizi di vigilanza, controllo e sicurezza.

Si evidenzia un efficientamento nella gestione dei vari settori dell'handling ed in particolare nel *costo del lavoro*, che pur aumentando del 5%, contrae la sua incidenza sui ricavi dal 40% al 37%. Il *MOL* è cresciuto, attestandosi a 17,7 milioni di Euro contro i 17,4 del 2008, con una incidenza sui ricavi in lieve riduzione e pari al 22%. Oltre la gestione ordinaria si evidenzia un miglioramento del saldo della gestione finanziaria, delle partecipate e straordinaria il cui valore negativo diminuisce del 43% determinando una crescita del *risultato ante imposte* del 24%, che si attesta pari a 6,1 milioni di Euro. Il carico fiscale, per 2,7 milioni di Euro, determina infine, un *risultato di esercizio del Gruppo* di 3,7 milioni di Euro, contro i 3,2 milioni di Euro del 2008, in crescita del 14% sul precedente esercizio.

Nei primi mesi del 2010 è proseguito l'iter finalizzato all'approvazione definitiva del Contratto di Programma con ENAC: nell'ambito del processo in corso, è utile segnalare che nella seduta del 13 maggio 2010 il CIPE ha approvato lo schema di Contratto di Programma già approvato da ENAC. È auspicio di questa società che il processo veda una sua rapida conclusione, consentendo quindi la definitiva sottoscrizione e l'applicazione del nuovo sistema tariffario finalizzato ad assicurare il necessario sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto a fronte del programma di investimenti concordato con ENAC. Tale programma rafforza l'impegno della società ad assicurare a tutti gli stakeholder una dotazione infrastrutturale imprescindibile perché il "Marconi" continui a rappresentare a livello nazionale uno dei punti di riferimento in termini di qualità complessiva dei servizi offerti nel segmento degli aeroporti regionali di "prima fascia", al servizio di un territorio che si estende ben al di là dei confini regionali per raggiungere una catchment area di oltre 10 milioni di abitanti.

Fra i primi e più rilevanti interventi previsti, si segnala che il progetto esecutivo di riqualifica del terminal passeggeri è già stato completato e sono in preparazione i bandi di gara per un valore complessivo di circa 25 milioni di Euro. L'avvio dei lavori è programmato per la fine dell'anno, con previsione di completamento entro il 2012.

I primi mesi del 2010 si sono caratterizzati per alcuni eventi a carattere eccezionale il cui impatto sui conti aziendali è stato particolarmente significativo; a livello locale, una serie non prevedibile di eventi meteorologici nevosi ha portato nei mesi di gennaio e febbraio a numerose cancellazioni di voli. L'impatto economico di tali eventi, legato anche al potenziamento dei servizi di sgombero neve, è stato particolarmente significativo e stimato superiore ai 400 mila Euro rispetto a quanto ipotizzato in sede di budget.

Nel periodo tra il 15 e il 21 aprile, a seguito della nota eruzione vulcanica in Islanda, lo spazio aereo europeo è rimasto chiuso al traffico per alcuni giorni e con dinamiche differenti tra Stato e Stato. L'impatto per lo scalo di Bologna è quantificabile in una perdita stimata ad oggi di circa 70 mila passeggeri e di circa 800 mila Euro per la società, una cifra che sale a circa 1 milione di Euro a livello di Gruppo.

A seguito di tale evento, eccezionale e dirompente nella sua gravità, la società ha promosso, insieme ad altri aeroporti, un'azione congiunta attraverso Assaeroporti e ACI Europe per richiedere a Governo e Commissione Europea che il settore, coerentemente con quanto ipotizzato per le compagnie aeree, possa accedere alle misure di protezione e salvaguardia che sono possibili in situazioni di grave impatto economico derivanti da eventi naturali.

Sul versante dello sviluppo del traffico, la Summer Season IATA 2010 vede il consolidamento e rafforzamento della base operativa del vettore Ryanair, coerentemente con gli obiettivi definiti nel Piano Industriale 2008-2012 che la identificavano tra le azioni prioritarie per sostenere lo sviluppo.

Dopo un 2009 caratterizzato da una profonda crisi a livello globale, il 2010 si è aperto con una significativa ripresa del traffico, tenuto peraltro conto di un naturale effetto di "rimbalzo" rispetto all'anno precedente (+7,9% a livello mondiale, +3,5% a livello europeo). In questa contesto, nei primi quattro mesi del 2010 il Marconi ha proseguito la sua crescita (+16,6% passeggeri e +7,5% movimenti) "trainata" dallo sviluppo del segmento low-cost, ma sostenuta anche da una ripresa dei vettori "tradizionali" e da una "tenuta" del segmento charter.

Il 2010 sembra ciò nonostante caratterizzarsi come un anno non privo di criticità e con un livello di incertezza se possibile superiore al recente passato: il perdurare di uno scenario economico non favorevole, le criticità finanziarie di molti importanti vettori, gli eventi atmosferici negativi nella prima parte dell'anno e l'impatto della nube vulcanica il cui effetto finale non è al momento quantificabile pongono la Vostra società davanti a numerose sfide che si possono riassumere nella necessità di procedere, monitorando con attenzione l'evoluzione del contesto di riferimento, secondo gli obiettivi strategici già da tempo definiti. Per contro, la dinamica con la quale tali obiettivi saranno approcciati, perseguiti e auspicabilmente raggiunti non può in alcun modo prescindere dallo scenario di riferimento. Va tuttavia segnalato che la solidità economica e finanziaria della società fanno guardare al futuro con un prudente e moderato ottimismo, pur consapevoli del livello di complessità crescente in cui l'azienda si troverà ad operare; un contesto sempre più competitivo che da un lato fa emergere il ruolo dell'aeroporto come asset catalitico dello sviluppo del territorio, dall'altro lo pone

all'interno di uno scenario concorrenziale via via più delicato e che riguarda sempre più gli stessi aeroporti.

Signori Azionisti, alla scadenza del suo mandato, il Consiglio di Amministrazione consegna agli Azionisti, al territorio e alla comunità un'Azienda finanziariamente solida, in grande crescita e proiettata a cogliere ulteriori importanti sfide di sviluppo. Riteniamo di aver corrisposto appieno alle missioni che ci erano state affidate poco meno di tre anni fa: valorizzare l'Azienda e rafforzarne la capacità di sviluppo di lungo periodo in una logica di eccellenza, di radicamento col territorio e di sostenibilità. I risultati conseguiti, economici ma non solo, riteniamo ne siano la più coerente conferma. Questi risultati non avrebbero potuto essere raggiunti se il Consiglio non avesse operato con grande responsabilità ed armonia di intenti e se non avesse potuto far conto sul pieno appoggio degli Azionisti e il costante lavoro e impegno del management e della struttura aziendale ad ogni livello.

A tutti va il ringraziamento sentito del Consiglio di Amministrazione, dell'Azienda e mio personale.

Sono stati anni impegnativi, tanti i problemi affrontati, le giornate di discussione, le necessità di operare delle scelte non sempre scontate; la competenza, la serietà e il comune intento di operare nell'interesse della società e dei suoi azionisti hanno fatto da guida, consapevoli che il tempo è sempre più variabile importante per cogliere opportunità ed essere soggetti attivi nella competizione. Per questo credo di interpretare la soddisfazione comune a tutto il Consiglio di Amministrazione per i risultati raggiunti, senza auto-compiacimenti e anzi convinti che i prossimi saranno anni difficili,

non solo per gli scenari esterni prima citati, ma anche per le inevitabili criticità operative che potranno giungere con i cantieri del restyling del terminal che dovranno essere gestiti in piena operatività aeroportuale e anzi cogliendo ogni opportunità di sviluppo.

*Signori Azionisti,*

in conclusione, nel formulare un particolare ringraziamento al Collegio Sindacale per la collaborazione sempre prestata, a nome del Consiglio di Amministrazione Vi invito ad approvare il Bilancio d'esercizio 2009 della Vostra società.

**Il Presidente**

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



## Bilancio d'Esercizio 2009

8 STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO

14 NOTA INTEGRATIVA

44 RELAZIONE SULLA GESTIONE

74 RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

78 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



## Bilancio Consolidato 2009

82 STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO

90 NOTA INTEGRATIVA

116 RELAZIONE SULLA GESTIONE

128 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

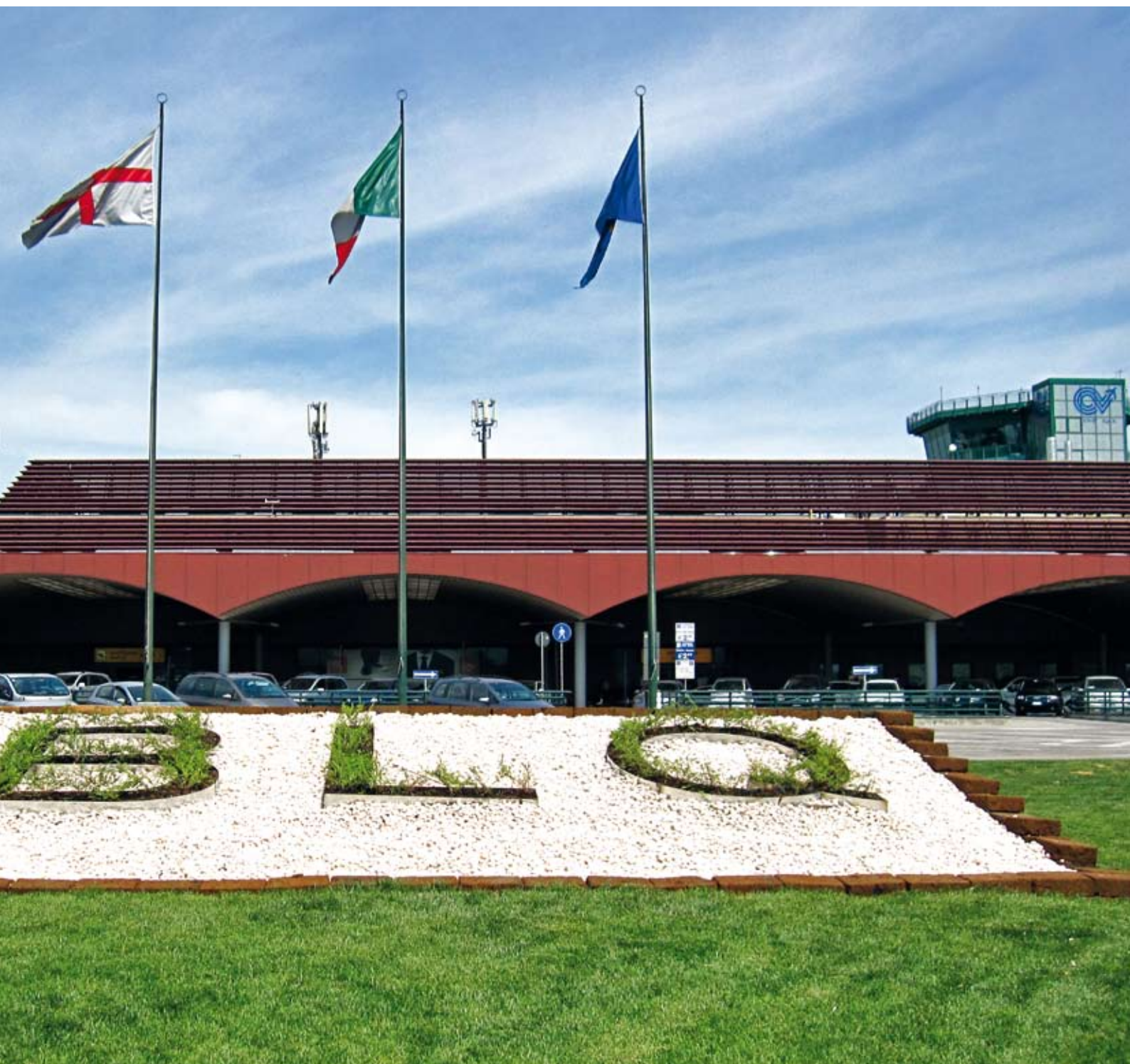




## Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio d'Esercizio 2009





## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>				
<b>B) Immobilizzazioni:</b>				
<i>I) Immobilizzazioni immateriali:</i>				
1) Costi di impianto e di ampliamento				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto ind. e utilizz. opere dell'ingegno	1.607.969	2.065.933	-457.964	-22
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	61.883	51.350	10.533	21
7) Altre 779.514	801.786	-22.272	-3	
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>2.449.366</b>	<b>2.919.069</b>	<b>-469.703</b>	<b>-16</b>
<i>II) Immobilizzazioni materiali</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.614.306	8.745.683	-131.377	-2
2) Impianti e macchinari	1.559.295	536.114	1.023.181	191
3) Attrezzature industriali e commerciali	594.615	734.833	-140.218	-19
4) Altri beni materiali	895.158	874.419	20.739	2
5) Beni gratuitamente devolvibili				
1) Terreni e fabbricati	99.725.437	101.585.761	-1.860.324	-2
2) Impianti e macchinari	5.416.058	5.955.503	-539.445	-9
3) Attrezzature industriali e commerciali				
4) Altri beni materiali	214.653	218.487	-3.834	-2
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	3.786.692	973.882	2.812.810	289
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>120.806.214</b>	<b>119.624.682</b>	<b>1.181.532</b>	<b>1</b>
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	4.524.383	590.211	3.934.172	667
b) Imprese collegate	83.232	0	83.232	100
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	6.067.858	6.067.858	0	0
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	56.144	62.784	-6.640	-11
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>10.731.617</b>	<b>6.720.853</b>	<b>4.010.764</b>	<b>60</b>
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>133.987.197</b>	<b>129.264.604</b>	<b>4.722.593</b>	<b>4</b>
<b>C) Attivo circolante</b>				
<i>I) Rimanenze</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	415.841	662.898	-247.057	-37
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>415.841</b>	<b>662.898</b>	<b>-247.057</b>	<b>-37</b>

&gt; segue

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>II) Crediti:</b>				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	12.542.106	12.937.865	-395.759	-3
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	436.993	626.073	-189.080	-30
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	6.737	282.628	-275.891	-98
b) Esigibile oltre esercizio successivo	62.014	62.014		
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.237.971	590.986	646.985	109
b) Esigibile oltre esercizio successivo	614.299	739.288	-124.989	-17
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	19.599.729	14.531.857	5.067.872	35
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
<b>Totale crediti</b>	<b>34.499.849</b>	<b>29.770.711</b>	<b>4.729.138</b>	<b>16</b>
<b>III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>				
1) Partecipazioni in imprese controllate	25.500	0	25.500	100
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni				
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	4.500.000	0	4.500.000	100
<b>Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>	<b>4.525.500</b>	<b>0</b>	<b>4.525.500</b>	<b>100</b>
<b>IV) Disponibilità liquide</b>				
1) Depositi bancari e postali	13.606.588	25.104.119	-11.497.531	-46
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	19.500	1.795	17.705	987
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>13.626.088</b>	<b>25.105.914</b>	<b>-11.479.826</b>	<b>-46</b>
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>53.067.278</b>	<b>55.539.523</b>	<b>-2.472.245</b>	<b>-4</b>
<b>D) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	143.518	128.675	14.843	12
2) Risconti	116.165	69.812	46.353	66
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>259.683</b>	<b>198.487</b>	<b>61.196</b>	<b>31</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>187.314.158</b>	<b>185.002.614</b>	<b>2.311.544</b>	<b>1</b>

## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	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	3.522.733	3.429.750	92.983	3
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	12.845.081	11.078.400	1.766.681	16
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo				
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio	4.278.287	1.859.660	2.418.627	130
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>108.996.101</b>	<b>104.717.810</b>	<b>4.278.291</b>	<b>4</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite	0	5.300	-5.300	-100
3) Altri	4.771.614	4.577.634	193.980	4
<b>Totale Fondi per rischi ed oneri</b>	<b>4.771.614</b>	<b>4.582.934</b>	<b>188.680</b>	<b>4</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>4.635.876</b>	<b>4.547.760</b>	<b>88.116</b>	<b>2</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	5.293.918	5.188.088	105.830	2
b) Esigibili oltre esercizio successivo	41.155.927	46.449.738	-5.293.811	-11
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	58.799	76.314	-17.515	-23
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	10.490.810	10.638.958	-148.148	-1
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	802.376	721.958	80.418	11
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	54.000	0	54.000	100
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	1.306.695	923.347	383.348	42
b) Esigibili oltre esercizio successivo	0	217.941	-217.941	-100
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	975.316	606.209	369.107	61
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	8.523.795	6.013.652	2.510.143	42
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
<b>Totale debiti</b>	<b>68.661.636</b>	<b>70.836.205</b>	<b>-2.174.569</b>	<b>-3</b>
<b>E) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	237.957	299.701	-61.744	-21
2) Risconti	10.974	18.204	-7.230	-40
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>248.931</b>	<b>317.905</b>	<b>-68.974</b>	<b>-22</b>
<b>Totale passività</b>	<b>187.314.158</b>	<b>185.002.614</b>	<b>2.311.544</b>	<b>1</b>

## Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>I) Garanzie prestate</b>				
a) Terzi per nostre fidejussioni	2.292.622	2.116.212	176.410	8
b) Terzi per nostre lettere di patronage	9.750.000	9.683.000	67.000	1
<b>II) Impegni</b>				
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	35.257.269	35.257.269		
b) Finanziamento opere dello Stato	22.154.966	22.154.966		
c) Macchinari e attrezzature di terzi in leasing				

&gt; segue

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>III) Garanzie ricevute</b>				
a) Fidejussioni	10.854.187	6.532.020	4.322.167	66
b) Libretti a risparmio terzi a garanzia	3.530	2.275	1.255	55
<b>Totale conti d'ordine</b>	<b>80.312.574</b>	<b>75.745.742</b>	<b>4.566.832</b>	<b>6</b>

## Conto Economico

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	61.009.965	55.275.492	5.734.473	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				
5) Altri ricavi e proventi	1.716.974	2.063.777	-346.803	-17
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>62.726.939</b>	<b>57.339.269</b>	<b>5.387.670</b>	<b>9</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	841.707	867.811	-26.104	-3
7) Per servizi	21.371.367	15.834.011	5.537.356	35
8) Per godimento di beni di terzi	2.287.360	2.088.139	199.221	10
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	12.543.508	11.600.422	943.086	8
b) Oneri sociali	3.544.201	3.203.550	340.651	11
c) Trattamento di fine rapporto	993.777	982.941	10.836	1
d) Trattamento di quiescenza e simili	141.114	137.251	3.863	3
e) Altri costi	44.864	41.608	3.256	8
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	971.975	832.157	139.818	17
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	5.744.866	5.467.082	277.784	5
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	653.172	1.112.120	-458.948	-41
11) Variaz. riman. mat. prime, sussid., cons.	247.057	-112.458	359.515	-320
12) Accantonamenti per rischi	684.462	216.826	467.636	216
13) Altri accantonamenti	855.735	1.716.434	-860.699	-50
14) Oneri diversi di gestione	3.354.197	3.694.730	-340.533	-9
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>54.279.362</b>	<b>47.682.624</b>	<b>6.596.738</b>	<b>14</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>8.447.577</b>	<b>9.656.645</b>	<b>-1.209.068</b>	<b>-13</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	172.010	5.099	166.911	3.273
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	416.107	568.145	-152.038	-27
d) Proventi finanziari diversi	217.975	978.966	-760.991	-78
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-1.574.063	-2.795.825	1.221.762	-44
17-bis) Utile e perdite su cambi	1.022	-1.146	2.168	-189
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-766.949</b>	<b>-1.244.761</b>	<b>477.812</b>	<b>-38</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	-289.859	-4.536.377	4.246.518	-94
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>-289.859</b>	<b>-4.536.377</b>	<b>-4.246.518</b>	<b>-94</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni	0	713.799	-713.799	-100
c) Sopravvenienze attive	14.830	37.750	-22.920	-61
d) Proventi straordinari diversi	1	0	1	100
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze passive	-86.491	-173.422	86.931	-50
d) Oneri straordinari diversi	-2.056	-753	-1.303	173
e) Imposte di esercizi precedenti				
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>-73.716</b>	<b>577.374</b>	<b>-651.090</b>	<b>-113</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>7.317.053</b>	<b>4.452.881</b>	<b>2.864.172</b>	<b>64</b>
a) Imposte correnti	3.572.062	3.698.800	-126.738	-3
b) Imposte differite/anticipate	-533.296	-1.105.579	572.283	-52
22) Imposte sul reddito d'esercizio, correnti e differite	3.038.766	2.593.221	445.545	17
<b>23) Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>4.278.287</b>	<b>1.859.660</b>	<b>2.418.627</b>	<b>130</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**Bilancio d'Esercizio 2009**







## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**I. Premessa - Principi generali****Nota integrativa**

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

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

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

obbligatorie 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 e della presente Nota Integrativa 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. La Società redige il Bilancio Consolidato ai sensi del D.Lgs.127/91.

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 6 luglio 2007, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2007-2009.

**II. Criteri di formazione**

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, 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 2009 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formulazione del bilancio del precedente esercizio. La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività dell'impresa, nonché tenendo conto della funzione economica degli elementi dell'attivo e del passivo. Ai fini delle poste contabili è stata data prevalenza alla sostanza economica delle operazioni piuttosto che alla loro forma giuridica. L'applicazione del principio

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

**Immobilizzazioni Immateriali**

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

ammortamento sulla base della residua possibilità di utilizzazione stimata in cinque esercizi (aliquota del 20%).

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

## Immobilizzazioni Materiali

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

Come segnalato nei precedenti bilanci, la triplice ripartizione delle immobilizzazioni materiali in beni in proprietà, beni in concessione e beni in anticipata occupazione ex art.17 della Legge 135/97 è stata superata dal nuovo regime concessorio che prevede solo due tipologie di beni: quelli in proprietà e quelli che, al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente (Enac), più segnatamente le aree, gli immobili e gli impianti fissi facenti parte del sedime aeroportuale. Nel presente bilancio si è quindi mantenuta la riclassificazione operata nell'esercizio 2005 dei beni precedentemente imputati alle categorie dei beni in concessione ed in anticipata occupazione nella categoria dei beni gratuitamente devolvibili nonostante il fatto che il contraddittorio con Enac, previsto dall'art.9 della concessione di gestione totale e volto all'individuazione ed al trasferimento in uso alla concessionaria dei beni gratuitamente devolvibili, non sia ancora avvenuto.

In esito all'inventario dei beni insistenti sul sedime aeroportuale che sarà redatto in contraddittorio con Enac, unitamente al trasferimento dei beni demaniali attualmente non presenti nell'asset patrimoniale della Società per i quali, ai sensi dell'art. 2 della Convenzione per l'affidamento della concessione aeroportuale e visto il decreto interministeriale di affidamento emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze in data 28 dicembre 2004, la società è subentrata nei rapporti attivi e passivi già facenti capo all'Amministrazione concedente (ENAC) a far tempo dal citato 28 dicembre 2004, si potranno rendere necessarie delle riclassifiche dei cespiti attualmente presenti nell'attivo patrimoniale tra beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili. Al di là della riclassificazione, si sottolinea come lo spostamento dall'una all'altra categoria non comporterebbe 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. Viceversa, per i terreni sui quali sono state realizzate opere demaniali, l'eventuale riclassificazione tra i beni gratuitamente devolvibili, comporterebbe un ammontare di maggiori ammortamenti per il periodo residuo della concessione, al netto dell'effetto fiscale, pari a Euro 74.731 con analogo effetto sul risultato economico ed anche sull'entità del patrimonio netto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Per i cespiti acquistati ed inseriti nel processo produttivo nel corso dell'esercizio, le aliquote economico-tecniche di ammortamento sono state ridotte al cinquanta per cento al fine di tener conto del loro minor utilizzo, come consentito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Ragionieri e dei Dottori Commercialisti.

I costi sostenuti per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni aventi natura incrementativa delle attività materiali sono imputati all'attivo patrimoniale. Le spese di manutenzione ordinaria e riparazione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio di sostenimento eccetto la quota di manutenzione ordinaria e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili con apposito fondo di ripristino iscritto nel passivo patrimoniale: tale quota viene portata a diretto utilizzo del fondo medesimo.

In caso di perdita durevole di valore, le immobilizzazioni materiali sono svalutate in maniera corrispondente; nel caso in cui vengano meno i motivi di tali rettifiche, viene ripristinato il valore originario. Per quanto riguarda i criteri di valutazione seguiti, si segnala altresì

che, come già riportato nelle precedenti Relazioni al bilancio degli ultimi esercizi, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI - Coopcostruttori - CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in Euro 23.233.705, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Società, con atto di comparsa del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per Euro 23.813.141 a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per Euro 34.456.715 non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna.

### 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 in ossequio al Principio Contabile n.16, eccezion fatta per i contributi relativi all'interramento della ferrovia ed al prolungamento della pista di volo, portati a diretto deconto del

valore dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione (2004). Dall'esercizio 2006, per omogeneità di trattamento, si è utilizzato quest'ultimo metodo per tutti i contributi in conto impianti ricevuti dalla 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

svalutazioni 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 verso clienti, controllate e collegate 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. 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. Si precisa che non esistono debiti in valuta o debiti assistiti da garanzie reali su beni

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

## Ricavi e costi

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

## Imposte sul reddito correnti e differite

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

Già a decorrere dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, la società aveva optato, in qualità di controllante, per la tassazione consolidata ai sensi degli art. 117 e seguenti del DPR 917/86, unitamente alla controllata Marconi Handling Srl.

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

A seguito dell'opzione, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. 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 e proporzionalmente alle 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 deducibili fiscalmente in esercizi successivi, scaturisce dalla ragionevole certezza del loro futuro recupero in un arco temporale definito.

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

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 in chiusura la società ha presentato istanza di rimborso ai sensi della L.28 gennaio 2009, n°2. Tale norma ha introdotto, a decorrere dal periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 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. L'importo richiesto a rimborso ammonta ad Euro 129.216. Nell'esercizio 2009, per il generale principio di prudenza, la società non ha proceduto all'iscrizione del relativo provento straordinario e del corrispondente credito nei confronti dell'Erario.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## IV. Esame delle principali voci di bilancio

## Attivo Patrimoniale

## Analisi del punto 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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Immobilizzazioni immateriali	2.449.366	2.919.069	-469.703

Tavola n.1 - Immobilizzazioni immateriali

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREM.TO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	AMM.TO	SALDO 31/12/2009
Diritto brev. ind.le opere ingegno	2.065.933	491.739	0	-949.703	1.607.969
Altre (migliorie su beni di terzi)	801.786	0	0	-22.272	779.514
Immobilizz. in corso e acconti	51.350	107.633	-97.100	0	61.883
<b>Totale</b>	<b>2.919.069</b>	<b>599.372</b>	<b>-97.100</b>	<b>-971.975</b>	<b>2.449.366</b>

Gli incrementi relativi alla voce "Diritto di brevetto ind.le e opere dell'ingegno" riguardano principalmente alcuni software gestionali specifici. Tra i più rilevanti si segnalano il "Common Check-in" (Euro 71.910) realizzato per una gestione più funzionale dei banchi

check in, il "Facility Management" (Euro 35.600) per la gestione cartografica degli immobili e l'implementazione di software per una migliore gestione dei controlli accessi (Euro 139.198) e degli aspetti di sicurezza sul lavoro (Euro 51.100).

## B. II. Immobilizzazioni materiali

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Immobilizzazioni materiali	120.806.214	119.624.682	1.181.532

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

Si riportano nelle tavole seguenti le movimentazioni delle immobilizzazioni materiali in proprietà lorde, dei relativi fondi, nonché dei valori netti (Tavole n.2/3/4), distinti per categorie omogenee di cespiti.

Tavola n. 2 - Immobilizzazioni materiali in proprietà - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREM.TO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	SALDO 31/12/2009
Terreni	7.111.033	0	0	7.111.033
Fabbricati	3.278.178	0	0	3.278.178
Costruzioni leggere	2.495.537	0	0	2.495.537
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>12.884.748</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12.884.748</b>
Mezzi carico, scarico, sollevamento e trasporto	3.085.831	1.174.542	-197.936	4.062.437
Attrezzature di segn.ne e attrezz. pista	162.391	0	0	162.391
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>3.248.222</b>	<b>1.174.542</b>	<b>-197.936</b>	<b>4.224.828</b>
Attrezzatura officina	320.151	6.000	-26.211	299.940
Attrezzature varia aerostazione	1.540.688	90.554	-710	1.630.532
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>1.860.839</b>	<b>96.554</b>	<b>-26.921</b>	<b>1.930.472</b>
Autovetture	139.177	46.010	-13.815	171.372
Autoveicoli da trasporto	143.919	6.762	-671	150.010
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	1.770.371	58.994	-98.576	1.730.789
Macchine ufficio elettr. ed elettromec.	2.240.199	214.589	-109.409	2.345.379
<b>Altri beni materiali</b>	<b>4.293.666</b>	<b>326.355</b>	<b>-222.471</b>	<b>4.397.550</b>
<b>Totali</b>	<b>22.287.475</b>	<b>1.597.451</b>	<b>-447.328</b>	<b>23.437.598</b>

Tra le immobilizzazioni materiali in proprietà si rileva un maggior incremento nella categoria "mezzi di carico scarico sollevamento e trasporto". Oltre all'acquisto di attrezzatura per la rimozione degli aeromobili per complessivi Euro 45.921, gli acquisti più rilevanti riguardano la fornitura di un mezzo spazzatrice sgombraneve per Euro 719.000, di un mezzo de-icer per Euro 350.000 e un sollevatore a braccio telescopico per Euro 51.520.

Per quanto riguarda le altre voci si segnala, nella categoria "attrezzatura varia aerostazione", l'acquisto di macchine per controllo radiogeno e metal detector per complessivi Euro 45.800, e nella categoria "macchine ufficio elettroniche e elettromeccaniche" l'acquisto di hardware per uffici e apparati elettronici per garantire la continuità e il funzionamento delle postazioni informatiche.

Tavola n. 3 - Immobilizzazioni materiali in proprietà - Fondi  
I movimenti intervenuti nell'anno sono i seguenti:

CATEGORIE	FONDO 01/01/2009	ALIENAZIONI RETTIFICHE	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2009
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	1.644.903	0	131.127	1.776.030
Costruzioni leggere	2.494.162	0	250	2.494.412
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>4.139.065</b>	<b>0</b>	<b>131.377</b>	<b>4.270.442</b>
Mezzi carico, scarico, sollevam. e trasporto	2.549.717	-197.136	150.561	2.503.142
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162.391	0	0	162.391
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>2.712.108</b>	<b>-197.136</b>	<b>150.561</b>	<b>2.665.533</b>
Attrezzatura officina	284.346	-25.911	4.937	263.372
Attrezzature varie aerostazione	841.659	-710	231.536	1.072.485
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>1.126.005</b>	<b>-26.621</b>	<b>236.473</b>	<b>1.335.857</b>
Autovetture	139.177	-13.815	5.751	131.113
Autoveicoli da trasporto	82.904	-671	18.109	100.342
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	1.413.765	-97.499	85.403	1.401.669
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	1.783.399	-82.041	167.910	1.869.268
<b>Altri beni materiali</b>	<b>3.419.245</b>	<b>-194.026</b>	<b>277.173</b>	<b>3.502.392</b>
<b>Totali</b>	<b>11.396.423</b>	<b>-417.783</b>	<b>795.584</b>	<b>11.774.224</b>

Tavola n. 4 - Immobilizzazioni materiali in proprietà - Valori netti  
I saldi che compaiono in bilancio sono quindi ricavati dal seguente conteggio:

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2009	FONDO AMM.TO 31/12/2009	SALDO DI BILANCIO
Terreni	7.111.033	0	7.111.033
Fabbricati	3.278.178	-1.776.030	1.502.148
Costruzioni leggere	2.495.537	-2.494.412	1.125
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>12.884.748</b>	<b>-4.270.442</b>	<b>8.614.306</b>
Mezzi carico, scarico, sollevam. e trasporto	4.062.437	-2.503.142	1.559.295
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162.391	162.391	0
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>4.224.828</b>	<b>-2.665.533</b>	<b>1.559.295</b>
Attrezzatura officina	299.940	-263.372	36.568
Attrezzature varia aerostazione	1.630.532	-1.072.485	558.047
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>1.930.472</b>	<b>-1.335.857</b>	<b>594.615</b>
Autovetture	171.372	-131.113	40.259
Autoveicoli da trasporto	150.010	-100.342	49.668
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	1.730.789	-1.401.669	329.120
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.345.379	-1.869.268	476.111
<b>Altri beni materiali</b>	<b>4.397.550</b>	<b>-3.502.392</b>	<b>895.158</b>
<b>Totali</b>	<b>23.437.598</b>	<b>-11.774.224</b>	<b>11.663.374</b>

## B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

Le successive tavole 5, 6 e 7 riportano le movimentazioni del costo storico (valore lordo), dei fondi di ammortamento e dei valori netti relativi ai beni gratuitamente devolvibili.

Tavola n. 5 - Beni gratuitamente devolvibili - Valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREMENTO	ALIENAZIONI	SALDO 31/12/2009
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	91.255.728	479.558	0	91.735.286
Parcheggi e viabilità	4.846.183	336.914	0	5.183.097
Fabbricati	55.893.554	898.168	-30.180	56.761.542
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>151.995.465</b>	<b>1.714.640</b>	<b>-30.180</b>	<b>153.679.925</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	3.019.189	94.438	0	3.113.627
Imp. comunicazione/segnalazione	4.227.425	313.729	-7.432	4.533.722
Altri impianti	9.646.147	441.385	-423.307	9.664.225
App.segnalazione e attr. di pista	159.512	0	0	159.512
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>17.052.273</b>	<b>849.552</b>	<b>-430.739</b>	<b>17.471.086</b>
Mobili e arredi fissi	985.284	42.243	0	1.027.527
<b>Altri beni materiali</b>	<b>985.284</b>	<b>42.243</b>	<b>0</b>	<b>1.027.527</b>
<b>Totali</b>	<b>170.033.022</b>	<b>2.606.435</b>	<b>-460.919</b>	<b>172.178.538</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Per quanto riguarda gli incrementi 2009 dei beni gratuitamente devolvibili, la crescita più rilevante (Euro 1.714.640) attiene la macrocategoria dei "terreni e fabbricati" all'interno della quale la voce "piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie" accoglie opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo (viabilità ed oneri per espropri per complessivi Euro 473.251). La voce relativa ai "parcheggi e viabilità" riguarda la realizzazione del nuovo parcheggio area ex catering, mentre nella voce "fabbricati" sono stati capitalizzati interventi straordinari di ristrutturazione relativi alla aerostazione passeggeri e palazzina direzionale (Euro 152.854), ai fabbricati merci, centrale tecnologia e officina (Euro 91.603) oltre all'intervento più rilevante relativo alla schermatura del parcheggio

multipiano per complessivi Euro 567.595, in corso al 31/12/2008. Tra gli "impianti e macchinari" l'incremento più rilevante alla voce "Altri impianti" si riferisce alla fornitura e posa in opera di gruppi di generatore di calore installati nella centrale tecnologica e nella palazzina direzionale per complessivi Euro 166.437, all'entrata in funzione di impianti per lo stoccaggio del liquido de-icing per aeromobili e per pista per complessivi Euro 85.526, oltre che a impianti meccanici di riscaldamento e condizionamento di nuova realizzazione all'interno dei fabbricati. Quanto alla voce "impianti di comunicazione e segnalazione" si mette in evidenza la fornitura e installazione di un sistema di teleallertamento per Euro 97.000, di impianti pubblicitari vari per complessivi Euro 76.616, oltre alla realizzazione di impianti TVCC, allarme, antincendio e diffusione sonora.

Tavola n. 6 - Beni gratuitamente devolvibili - Fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2009	ALIENAZIONI	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2009
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	13.113.327	0	2.184.181	15.297.508
Parcheggi e viabilità	3.543.226	0	71.226	3.614.452
Fabbricati	33.753.151	-7.244	1.296.621	35.042.528
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>50.409.704</b>	<b>-7.244</b>	<b>3.552.028</b>	<b>53.954.488</b>
Imp. carico,scarico, soll. e trasporto	2.066.910	0	161.840	2.228.750
Imp. comunicazione/segnalazione	3.514.262	-7.432	351.823	3.858.653
Altri impianti	5.371.251	-385.488	831.845	5.817.608
App. segnalazione e attrezzature di pista	144.347	0	5.670	150.017
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>11.096.770</b>	<b>-392.920</b>	<b>1.351.178</b>	<b>12.055.028</b>
Mobili e arredi fissi	766.797	0	46.077	812.874
<b>Altri beni materiali</b>	<b>766.797</b>	<b>0</b>	<b>46.077</b>	<b>812.874</b>
<b>Totali</b>	<b>62.273.271</b>	<b>-400.164</b>	<b>4.949.283</b>	<b>66.822.390</b>

Tavola n. 7 - Beni gratuitamente devolvibili - Valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2009	FONDO AMM.TO 31/12/2009	SALDO DI BILANCIO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	91.735.286	-15.297.508	76.437.778
Parcheggi e viabilità	5.183.097	-3.614.452	1.568.645
Fabbricati	56.761.542	-35.042.528	21.719.014
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>153.679.925</b>	<b>-53.954.488</b>	<b>99.725.437</b>
Imp. carico,scarico, soll. e trasporto	3.113.627	-2.228.750	884.877
Imp.comunicazione/segnalazione	4.533.723	-3.858.653	675.069
Altri impianti c/concessione	9.664.225	-5.817.608	3.846.617
App.segnalazione e attrezzature di pista	159.512	-150.017	9.495
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>17.471.086</b>	<b>-12.055.028</b>	<b>5.416.058</b>
Mobili e arredi fissi	1.027.527	-812.874	214.653
<b>Altri beni materiali</b>	<b>1.027.527</b>	<b>-812.874</b>	<b>214.653</b>
<b>Totali</b>	<b>172.178.538</b>	<b>-66.822.390</b>	<b>105.356.148</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 2009

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

Tavola n. 8 - Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti - Movimentazioni dell'esercizio

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREMENTO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	SALDO 31/12/2009
Imm.in corso beni gratuitamente devolvibili	973.882	4.856.799	-2.043.989	3.786.692
<b>Totali</b>	<b>973.882</b>	<b>4.856.799</b>	<b>-2.043.989</b>	<b>3.786.692</b>

Gli importi più rilevanti in corso al 31/12/2009 sono riferiti ai seguenti interventi:

- fase di avvio del progetto di sviluppo infrastrutturale aeroportuale secondo quanto previsto nel Master Plan (Euro 2.152.194);
- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione esistente e dell'area Lost & Found, rispettivamente per Euro 302.069 ed Euro 227.317;
- opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo per Euro 274.526;
- nell'ambito del progetto di realizzazione del nuovo impianto smistamento bagagli BHS e relativo fabbricato (Euro 180.344);
- ampliamento piazzali aeromobili (Euro 129.416).

### B. III. Immobilizzazioni finanziarie

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	10.731.617	6.720.853	4.010.764

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

Le partecipazioni di controllo al 31 dicembre 2009, a confronto con il valore al 31 dicembre 2008, sono rappresentate nel seguente prospetto:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Marconi Handling Srl	84,62%	3.553.920	238.106	3.315.814
Fast Freight Marconi Srl (*)	100%	597.322	0	597.322
Tag Bologna Srl	51%	373.141	326.605	46.536
Airports & Travel Srl in liquidazione (**)	51%	0	25.500	-25.500
<b>Totale controllate</b>		<b>4.524.383</b>	<b>590.211</b>	<b>3.934.172</b>

(\*) Trasformata in Spa con Ass. Straordinaria del 25 marzo 2010.

(\*\*) Al 31/12/2009 la partecipazione in Airports & Travel Srl in liquidazione è iscritta tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni in quanto la società è assoggettata a procedura volontaria di liquidazione.

#### Dati relativi alla società controllata "Marconi Handling S.r.l."

Società soggetta al coordinamento e controllo della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a.

Denominazione	Marconi Handling S.r.l.
Sede	Bologna
Registro Imprese di Bologna/C.F.	02358431209
Capitale Sociale al 31/12/2009	Euro 4.200.000 (versato per Euro 4.100.000)
Patrimonio netto al 31/12/2009	Euro 3.977.087
Perdita esercizio 2009	Euro 222.914
Percentuale di possesso	84,62%
Valore di iscrizione in bilancio	Euro 3.553.920

I dati si riferiscono al Bilancio al 31/12/2009, ultimo approvato della Società.

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 S.p.A., 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. L'Assemblea dei Soci di MH del 2 marzo 2009 ha deliberato, oltre all'approvazione del bilancio 2008, la riduzione del Capitale Sociale per perdite da Euro 4.200.000 a Euro 2.200.000, la copertura delle perdite residue per Euro 1.961.894 mediante versamento in denaro da parte del socio unico Sab ed il suo contestuale aumento a Euro 2.600.000 mediante emissione di una partecipazione offerta in sottoscrizione alla società GH Napoli Spa. Quest'ultima, partner industriale risultante dalla procedura di selezione avviata e conclusa nel 2008, ha

quindi sottoscritto una quota pari al 15,38% del nuovo Capitale Sociale in parte liberata in denaro e in parte mediante conferimento di prestazioni di servizi ai sensi dell'art.2464 del Codice Civile che residuano per Euro 100.000 al 31/12/2009 corrispondenti alla quota parte di prestazioni di servizi da erogarsi nel 1° trimestre 2010. Con successiva Assemblea dei Soci del 20 aprile 2009 è stato deliberato l'aumento del capitale sociale da Euro 2.600.000 a Euro 4.200.000 eseguito dai soci mediante liberazione in denaro. Il valore di iscrizione della partecipazione non ha subito rettifiche al 31/12/2009 in quanto la società ritiene che, visti i risultati conseguiti già dal primo anno della nuova gestione e le previsioni del business plan dei prossimi anni, la perdita registrata nell'esercizio 2009 non sia durevole.



## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

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

Valore al 01/01/2009	238.106
Versamento c/capitale Ass.Soci del 2/3/2009	1.961.894
Versamento c/capitale Ass.Soci del 20/04/2009	1.353.920
<b>Valore al 31/12/2009</b>	<b>3.553.920</b>

**Dati relativi alla società controllata "Fast Freight Marconi S.r.l."**

Società soggetta al coordinamento e controllo della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a.

Denominazione	Fast Freight Marconi Srl Soc. Unipersonale (trasformata in S.p.A. con Ass.Soci del 25 marzo 2010)
Sede	Bologna
Registro Imprese di Bologna/C.F.	02889721201
Capitale Sociale al 31/12/2009	Euro 520.000 i.v.
Patrimonio netto al 31/12/2009	Euro 705.783
Utile d'esercizio 2009	Euro 174.409
Percentuale di possesso	100%
Valore di iscrizione in bilancio	Euro 597.322

*I dati si riferiscono al Bilancio al 31/12/2009, ultimo approvato della Società.*

La Fast Freight Marconi Srl (per brevità anche FFM) è stata costituita in data 19 novembre 2008 da Marconi Handling Srl con un capitale sociale di Euro 10.000 successivamente aumentato a Euro 520.000 mediante l'apporto da parte dell'allora socio unico del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. L'operazione straordinaria è stata promossa

dalla scrivente società con la finalità di sviluppare ed efficientare il segmento del traffico merci sullo scalo; a completamento dell'operazione, la partecipazione totalitaria in FFM è stata infatti acquistata dalla scrivente all'inizio del 2009 e risulta iscritta nel presente bilancio al valore iniziale di acquisizione aumentato dei costi accessori di diretta imputazione.

**Dati relativi alla società controllata "Tag Bologna S.r.l."**

Società soggetta al coordinamento e controllo della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.a.

Denominazione	TAG Bologna S.r.l.
Sede	Bologna
Registro Imprese di Bologna n./C.F.	02220961201
Capitale Sociale al 31/12/2009	Euro 1.000.000 i.v.
Patrimonio netto al 31/12/2009	Euro 731.649
Perdita esercizio 2009	Euro 568.351
Percentuale di possesso	51%
Valore di iscrizione in bilancio	Euro 373.141

*I dati si riferiscono al Bilancio al 31/12/2009, ultimo approvato della Società.*

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 S.p.A., 24,5% B.Group Spa e 24,5% Sirio Spa. Al 31 dicembre 2009 il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato, ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di Euro 289.859 iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

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

Valore al 01/01/2009	326.605
Versamento c/capitale Ass.Soci del 27/04/2009	183.395
Versamento c/capitale Ass.Soci del 18/12/2009	153.000
Decremento per svalutazione al 31/12/2009	-289.859
<b>Valore al 31/12/2009</b>	<b>373.141</b>

Relativamente alle partecipazioni di controllo in Marconi Handling, FFM e Tag Bologna si è operato il consolidamento dei dati di bilancio 2009.

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

Le partecipazioni di collegamento al 31 dicembre 2009 sono di seguito rappresentate:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	24%	83.232	0	83.232

La società 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 chiuso l'esercizio 2009 con una perdita di Euro 14.649 non considerata durevole in quanto legata alla non operatività della società dovuta al fatto che le strutture nelle quali è autorizzata ad operare quale concessionaria del servizio di stazione marittima (accordo di

concessione sottoscritto con l'Autorità Portuale di Ravenna il 16 dicembre 2009) non saranno terminate e consegnate prima di giugno 2010.

La partecipazione è iscritta in bilancio al valore di costo dato dalla quota di capitale sottoscritto e da oneri accessori costituiti dalle spese legali per la gara di affidamento della gestione della stazione marittima di Ravenna. Le quote residue di capitale sociale sono state versate dai Soci nel mese di febbraio 2010; alla data di redazione del presente bilancio il capitale sociale della società collegata risulta pertanto interamente versato.

### Dati relativi alla società collegata "Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l."

Denominazione	Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.
Sede	Ravenna
Registro Imprese di Ravenna n./C.F.	02349650396
Capitale Sociale al 31/12/2009	Euro 300.000 (versato per Euro 75.000)
Patrimonio netto al 31/12/2009	Euro 285.351
Perdita d'esercizio 2009	Euro 14.649
Percentuale di possesso	24%
Valore di iscrizione in bilancio	Euro 83.232

I dati si riferiscono al Bilancio al 31/12/2009, ultimo approvato della Società.

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

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

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Sagat Spa	4,13%	5.961.399	5.961.399	0
Bologna Congressi Spa	10%	103.658	103.658	0
I.D.C. Srl	6,7%	2.500	2.500	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	301	301	0
<b>Totale altre partecipazioni</b>		<b>6.067.858</b>	<b>6.067.858</b>	<b>0</b>

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

### Dati relativi alla società controllata "Sagat S.p.a."

Denominazione	SAGAT S.p.a.
Sede	Torino
Registro Imprese di Torino n./C.F.	00505180018
Capitale Sociale al 31/12/2009	Euro 12.911.481 i.v.
Patrimonio netto al 31/12/2009	Euro 64.635.563
Utile d'esercizio 2009	Euro 4.944.377
Percentuale di possesso	4,133%
Valore di iscrizione in bilancio	Euro 5.961.399

I dati si riferiscono al Progetto di Bilancio al 31/12/2009, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società del 30/3/2010.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## Dati relativi alla Società partecipata "Bologna Congressi S.p.a."

Denominazione	Bologna Congressi S.p.a.
Sede	Bologna
Registro Imprese di Bologna n./C.F.	00620510370
Capitale Sociale al 31/12/2009	Euro 1.549.380 i.v.
Patrimonio netto al 31/12/2009	Euro 1.959.499
Utile d'esercizio 2009	Euro 271.787
Percentuale di possesso	10%
Valore di iscrizione in bilancio	Euro 103.658

I dati si riferiscono al Bilancio al 31/12/2009, l'ultimo approvato dalla società.

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

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

## B. III. 2. d) Crediti verso altri esigibili oltre esercizio successivo

CATEGORIE	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Crediti vs. altri oltre eserc. successivo	56.144	62.784	-6.640

Attengono a depositi cauzionali presso terzi accesi, principalmente, per la fornitura di utenze e per concessioni governative di ponti radio.

## Analisi del punto C - Attivo circolante

## C. I. Rimanenze

RIMANENZE	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	415.841	662.898	-247.057

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. La diminuzione delle giacenze finali al 31/12/2009 è dovuta principalmente allo smaltimento di pezzi di ricambio dell'of-

ficina non più utilizzabili causa del rinnovo del parco mezzi di una società con contratto di service di manutenzione mezzi ed alle avverse condizioni meteorologiche dell'ultima winter season con conseguente maggior consumo sia di materiale a magazzino per l'intenso utilizzo dei mezzi neve sia di liquido de-icing.

## C. II. Crediti

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

## C. II. 1. a) Crediti verso clienti

DESCRIZIONE	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Crediti commerciali Vs. clienti	8.259.988	10.046.580	-1.786.592
Crediti diversi Vs. clienti	4.282.118	2.891.285	1.390.833
<b>Totale crediti verso clienti entro es. successivo</b>	<b>12.542.106</b>	<b>12.937.865</b>	<b>-395.759</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.

Sono esposti al netto del relativo fondo rettificativo di Euro 2.137.563 e sono rappresentati da crediti relativi alla gestione aeroportuale per servizi propri del gestore aeroportuale, diritti

aeroportuali ed attività commerciali per Euro 8.259.988 e da crediti di natura non commerciale per Euro 4.282.118. Questi ultimi sono costituiti prevalentemente da crediti maturati nei confronti del Ministero delle Infrastrutture, per i lavori di ampliamento dell'aerostazione (Euro 1.074.068) e verso i vettori per l'addizionale comunale diritti di imbarco passeggeri di cui alla Legge 350/03

e successive integrazioni (Euro 3.208.050). L'importo dei crediti commerciali è comprensivo di fatture da emettere e note di credito da emettere per netti Euro - 51.711. Si evidenzia anche in questo esercizio una diminuzione dei crediti

commerciali verso clienti nonostante l'aumento del fatturato, il perdurare delle difficoltà del settore del trasporto aereo ed alcune contestazioni sul fronte tariffario, segno di una forte attenzione nella concessione e recupero crediti.

## C. II. 2. a) Crediti verso imprese controllate

CREDITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. controllate entro es. successivo	436.993	626.073	-189.080

I crediti verso imprese controllate si riferiscono a crediti verso Marconi Handling (Euro 318.964), FFM (Euro 77.694), TAG (Euro 36.401) e Airports & Travel (Euro 3.934) per prestazioni di servizi ed addebiti vari effettuati nel corso dell'esercizio per il cui dettaglio si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione.

Viene qui di seguito esposto nella tavola 8.A il totale dei crediti verso clienti e verso imprese controllate al valore nominale, nonché l'evidenziazione complessiva del fondo svalutazione crediti volto a ricondurre i crediti al presunto valore di realizzo esposto in bilancio.

Tavola n. 8.A.

Valore nominale dei crediti v/clienti e controllate	15.116.662
<i>Di cui crediti non commerciali vs. clienti/ e controllate</i>	(4.354.373)
Fondo svalutazione crediti	-2.137.563
<b>Crediti v/clienti e controllate</b>	<b>12.979.099</b>

Nella successiva tavola 8.B si evidenzia la movimentazione intervenuta nell'esercizio nel fondo svalutazione crediti.

Tavola n. 8.B. - Movimentazione del fondo svalutazione crediti

Valore al 01/01/2009	2.276.803
Utilizzo per crediti inesigibili	-792.412
Incremento per accantonamento 2009	653.172
<b>Totale</b>	<b>2.137.563</b>

Come negli esercizi passati, l'accantonamento effettuato nell'esercizio è scaturito dall'analisi delle singole posizioni creditorie a rischio di inesigibilità; la misura del fondo svalutazione crediti al

31 dicembre 2009 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

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

CREDITI TRIBUTARI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
a) Crediti Tributari entro es. successivo	6.737	282.628	-275.891
b) Crediti Tributari oltre es. successivo	62.014	62.014	0
<b>Totale Crediti Tributari</b>	<b>68.751</b>	<b>344.642</b>	<b>-275.891</b>

I crediti tributari a breve sono costituiti da crediti per imposte richieste a rimborso e crediti per Accise per complessivi Euro 6.737. La riduzione dei crediti tributari al 31 dicembre 2009 è dovuta al saldo a debito dell'IRES e IRAP 2009 così come del saldo Iva dell'esercizio. I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo accolgono

per Euro 20.841 il credito verso l'Erario di società partecipate liquidate in precedenti esercizi e per Euro 41.173 il credito per rimborso Irap ex D.L. n.185/2008 relativo alla società Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla scrivente in virtù dell'accordo di consolidato fiscale.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## C. II. 4. ter) Imposte anticipate

IMPOSTE ANTICIPATE	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.237.971	590.986	646.985
Imposte Anticipate oltre es. successivo	614.299	739.288	-124.989
<b>Totale Imposte Anticipate</b>	<b>1.852.270</b>	<b>1.330.274</b>	<b>521.996</b>

Le attività per imposte anticipate relative a differenze temporanee deducibili tra imponibile fiscale e civilistico si sono movimentate nell'esercizio come dettagliatamente esposto nelle tabelle a corredo

del commento della voce E.22 Imposte sul reddito. Nella tabella seguente le movimentazioni complessive delle imposte anticipate dell'esercizio:

Tavola n. 9 - Movimentazione crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2009	1.330.274
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-696.175
Incremento per imposte anticipate anno 2009	1.218.171
<b>Totale</b>	<b>1.852.270</b>

## C. II. 5. a) Crediti verso altri esigibili entro l'esercizio successivo

CREDITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. altri entro esercizio successivo	19.599.729	14.531.857	5.067.872

L'analisi di questa voce è la seguente:

CREDITI VS. ALTRI ENTRO ES. SUCCESSIVO	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Verso banche per PCT	14.508.300	7.999.042	6.509.258
Enac per deposito cauzionale ex art.17 L.135/97	3.627.679	3.627.679	0
Altri crediti	1.247.722	2.577.595	-1.329.873
Costi anticipati	141.430	205.352	-63.922
Crediti vs. casse parcheggi, biglietteria, ecc	74.598	122.189	-47.591
<b>TOTALE</b>	<b>19.599.729</b>	<b>14.531.857</b>	<b>5.067.872</b>

La notevole crescita della voce in esame è dovuta esclusivamente al maggior valore del credito verso banche per Pronti Contro Termine in essere al 31/12/2009 mentre le altre voci di credito, ad eccezione del deposito cauzionale ex art.17 rimasto invariato, sono diminuite. Il deposito cauzionale versato ai sensi dell'art.17 L.135/97, pari a Euro 3.627.679, 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).

La voce "altri crediti" attiene, tra gli altri, a crediti verso il personale per Euro 19.500, anticipi a fornitori per Euro 256.291, al credito residuo per la cessione avvenuta nel 2008 di una partecipazione di collegamento per Euro 478.535 già incassato alla data del presente bilancio ed al credito verso Inail di Euro 159.890. Quest'ultimo è legato in larga misura alla riclassificazione di alcune posizioni assicurative con conseguente rideterminazione del premio in misura minore a quanto già effettivamente liquidato per le annualità precedenti.

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

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	25.500	0	25.500
Altri titoli	4.500.000	0	4.500.000
<b>TOTALE</b>	<b>4.525.500</b>	<b>0</b>	<b>4.525.500</b>

La prima voce accoglie la partecipazione al 51% nella Airport & Travel Srl in liquidazione, fino al 31/12/2008 iscritta tra le immobilizzazioni finanziarie. La riclassifica, in conformità a quanto disposto dal Codice Civile e dal Principio Contabile n.20, deriva dalla messa in liquidazione della società deliberata dal Consiglio di Amministrazione della scrivente del 5 novembre 2009 cui ha fatto seguito l'Assem-

blea dei Soci della controllata del 29 gennaio 2010. Il valore di iscrizione della partecipazione non è stato svalutato in quanto si ritiene recuperabile il valore proquota del capitale sociale.

La voce "altri titoli", infine, attiene alla somma impiegata in Certificati di Deposito per complessivi Euro 4.500.000 scaduti il 31/01/2010 per Euro 3.500.000 e il 28/02/2010 per Euro 1.000.000.

## C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Depositi bancari e denaro in cassa	13.626.088	25.105.914	-11.479.826

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, oltre che al denaro in cassa per Euro 19.500. Una migliore allocazione delle disponibilità liquide consistente in maggiori investimenti finanziari a breve termine in essere

al 31/12/2009 rispetto al 31/12/2008 è alla base della diminuzione registrata da questa voce, diminuzione che corrisponde al maggior valore degli investimenti in PCT e in Certificati di Deposito in essere rispetto all'esercizio precedente.

Il dettaglio dei depositi bancari e postali è il seguente:

Cassa di Risparmio in Bologna	4.417.477
Banca Pop. Verona e Novara	4.254.789
Unicredit Banca	2.392.531
Banca Popolare Emilia Romagna	2.057.787
Banca Intesa	443.340
Poste Italiane	31.151
Credem	9.513
<b>TOTALE</b>	<b>13.606.588</b>

Relativamente alle disponibilità liquide sul conto acceso presso la Cassa di Risparmio di Bologna si segnala che permane invariato il pignoramento di Euro 332.588 riferito al contenzioso avviato nell'esercizio 2007 dai dipendenti di Doro Group e della cooperativa

GestiCoop nei confronti dei propri datori di lavoro per il pagamento di retribuzioni e altre indennità. Relativamente a questo pignoramento, non essendo intervenute variazioni nel corso del 2009, si rimanda a quanto ampiamente illustrato nei precedenti bilanci.

## Analisi del punto D - Ratei e risconti

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Ratei e risconti attivi	259.683	198.487	61.196

Trattasi di ratei attivi per Euro 143.518 per interessi sui PCT e Certificati di Deposito in essere al 31/12/2009 oltre a risconti attivi per Euro 116.165. Questi ultimi sono riferiti ad affitti passivi, canoni di noleggio e di manutenzione, abbonamenti, premi

assicurativi e altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo. Tra questi Euro 31.840 attengono a risconti attivi pluriennali.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## Passivo Patrimoniale

## Analisi del punto A - Patrimonio netto

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000.000	74.000.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350.000	14.350.000	0
Riserva Legale	3.522.733	3.429.750	92.983
Riserva Straordinaria	12.845.078	11.078.400	1.766.678
Riserva arrotondamento Euro	3	0	3
Utile d'esercizio	4.278.287	1.859.660	2.418.627
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>108.996.101</b>	<b>104.717.810</b>	<b>4.278.291</b>

Al 31 dicembre 2009 il capitale sociale, pari a Euro 74.000.000, 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 2009 è evidenziata nella Tavola n. 10.

Tavola n.10 - Composizione del capitale al 31/12/2009

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>

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 15 maggio 2009 per la destinazione dell'utile dell'esercizio 2008 per Euro 92.983 a Riserva Legale e, per la restante parte di Euro 1.766.678 a Riserva Straordinaria. Quanto all'informativa richiesta dall'art. 2427 n.7 bis del Codice Civile, si espone la movimentazione delle voci di Patrimonio Netto (Tavola n.11) e la suddivisione di tali voci a seconda della loro natura e disponibilità/distribuibilità (Tavola n.12):

Tavola n.11

	31/12/2009	Incrementi	Decrementi	31/12/2008
Cap. Sociale	74.000.000	0	0	74.000.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350.000	0	0	14.350.000
Riserva legale	3.522.733	92.983	0	3.429.750
Riserva Straordinaria	12.845.078	1.766.678	0	11.078.400
Riserva arrotondamenti Euro	3	3	0	0
Risultato di esercizio	4.278.287	4.278.287	-1.859.660	1.859.660
<b>Totale</b>	<b>108.996.101</b>	<b>6.137.951</b>	<b>-1.859.660</b>	<b>104.717.810</b>

Tavola n.12

NATURA/DESCRIZIONE	IMPORTO AL 31/12/2009	POSSIBILITÀ DI UTILIZZ.	QUOTA DISP.	UTILIZZ. EFFETT. NEI TRE PRECED. ES.
Cap. Sociale	74.000.000			
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350.000	A/B	/	/
Riserva legale	3.522.733	B	/	/
Riserva Straordinaria	12.845.078	A,B,C	12.845.078	/

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

## Analisi del punto B - Fondi per rischi ed oneri

### B. 2. Per imposte, anche differite

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Fondi per imposte, anche differite	0	5.300	-5.300

Il fondo imposte differite al 31/12/2008 è stato completamente utilizzato nel 2009 e nell'esercizio non si sono originate ulteriori differenze temporanee tra imponibile civilistico e fiscale.

### B. 3. Altri

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Altri fondi	4.771.614	4.577.634	193.980

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

ALTRI FONDI	31/12/2009	ACCANTON.TI	UTILIZZI	31/12/2008
Fondo ripristino beni gratuitamente devolvibili	2.862.164	798.874	-458.699	2.521.989
Fondi rischi contenziosi in corso	1.107.408	684.462	-563.265	986.211
Fondo ex Legge 248/05 "Requisiti di Sistema"	802.042	56.861	0	745.181
Fondo arretrati lavoro dipendente	0	0	-324.253	324.253
<b>Totale</b>	<b>4.771.614</b>	<b>1.540.197</b>	<b>-1.346.217</b>	<b>4.577.634</b>

Nel dettaglio:

- il fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa 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 Euro 331.291 a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per Euro 127.408 per interventi di ripristino sul Raccordo Eco ed è stato accantonato 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 nel 2009 a seguito di una serie di indagini tecniche in tutta l'area di manovra finalizzata all'analisi degli ammaloramenti superficiali e di portanza strutturale delle pavimentazioni, indagine che ha evidenziato la necessità di anticipare alcuni interventi sulla pista di volo e sulla via di rullaggio;
- il fondo contenziosi in corso è stato utilizzato nel 2009 per la definizione di alcune contestazioni con clienti sul fronte tariffario, per la chiusura di un contenzioso in materia di diritto del lavoro ed, infine, a fronte degli oneri a carico del gestore aeroportuale legati

- al distacco dei VVF sull'aeroporto di Bologna a seguito della definizione di un apposito Accordo Quadro con il relativo comando locale. L'accantonamento effettuato nell'esercizio è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della società su nuovi contenziosi avviati nel 2009 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;
- il fondo oneri futuri ex "Requisiti di Sistema" è stato accantonato già dall'esercizio 2006 al fine di garantire l'effetto di neutralizzare la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla L.248/05 (Requisiti di Sistema);
- infine, il fondo arretrati per lavoro dipendente accantonato nel 2008 a fronte della stima degli arretrati per rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2007 è stato completamente utilizzato con contropartita i debiti verso dipendenti, Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale a seguito della sottoscrizione del nuovo CCNL avvenuta a fine gennaio 2010.



## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## Analisi del punto C - Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Trattamento fine rapporto	4.635.876	4.547.760	88.116

Il saldo del TFR rappresenta il debito al 31/12/2009 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:

Tavola n. 13 - Movimentazione del T.F.R.

Valore al 01/01/2009		4.547.760	
Incrementi		313.651	
Utilizzi		-225.535	
<b>Totale</b>		<b>4.635.876</b>	

Gli incrementi comprendono, oltre alla quota per trasferimento di personale da altre società, l'accantonamento 2009 comprensivo della quota annuale di rivalutazione al netto dei trasferimenti al

Fondo di Tesoreria presso l'INPS ed ai fondi pensione. Gli utilizzi attingono alle anticipazioni erogate ai dipendenti oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

## Analisi del punto D - Debiti

Essi sono così costituiti:

## D. 4. a) Debiti verso banche

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. banche entro esercizio successivo	5.293.918	5.188.088	105.830
Vs. banche oltre esercizio successivo	41.155.927	46.449.738	-5.293.811
<b>Totale debiti verso banche</b>	<b>46.449.845</b>	<b>51.637.826</b>	<b>-5.187.981</b>

I debiti verso banche sono costituiti prevalentemente da:

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2009 di Euro 26.206.897, erogato dalla Banca OPI S.p.A e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per Euro 23.448.276

tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per Euro 2.758.621, pari alla quota capitale da restituire nel 2010, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo. Del mutuo in esame, si rappresenta nel seguente prospetto il debito residuo per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2010	2.758.621
Rate in scadenza 2011-2014	11.034.483
Rate in scadenza 2015-2019	12.413.793

- mutuo decennale, per un residuo complessivo di Euro 20.242.841 erogato dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per Euro 17.707.651 tra i debiti vs banche in scadenza

oltre l'esercizio successivo, e per Euro 2.535.190, pari alla quota capitale da restituire nel 2010, tra i debiti entro l'esercizio successivo. Del mutuo in esame, si rappresenta nel seguente prospetto il debito residuo per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2010	2.535.190
Rate in scadenza 2011-2014	11.294.936
Rate in scadenza 2015-2016	6.412.715

## D. 6. a) Acconti esigibili entro l'esercizio successivo

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Acconti	58.799	76.314	-17.515

Trattasi di anticipi da clienti incassati al 31/12/2009.

## D. 7. a) Debiti verso fornitori esigibili entro l'esercizio successivo

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. fornitori entro esercizio successivo	10.490.810	10.638.958	-148.148

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 preva-

lentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea. Dei debiti complessivi verso fornitori, Euro 6.471.249 sono costituiti da fatture da ricevere ed Euro 63.687 da note di credito da ricevere.

## D. 9. a) Debiti verso imprese controllate esigibili entro l'esercizio successivo

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. controllate entro es.successivo	802.376	721.958	80.418

E' costituito da debiti complessivi verso MH per Euro 198.727, verso TAG per Euro 177.484, verso FFM per Euro 424.115 e verso Airports & Travel in liquidazione per Euro 2.050.

Nel dettaglio:

- i debiti verso MH attengono per Euro 153.430 a debiti di natura commerciale per servizi resi e per Euro 45.297 a consolidato fiscale, corrispondente al credito maturato verso l'Erario per ritenute d'acconto subite (Euro 4.124) e del credito per rimborso IRAP ex D.L.n°185/2008 ;
- i debiti verso TAG si riferiscono esclusivamente al consolidato fiscale; in particolare alla quota di risparmio IRES realizzato in capo alla consolidante Sab per il trasferimento delle perdite fiscali della consolidata (Euro 114.709) e della quota di interessi

passivi indeducibili coperta da eccedenze di Rol di Gruppo (Euro 61.975), oltre che del credito maturato verso l'Erario per ritenute d'acconto subite (Euro 800);

- i debiti verso FFM hanno natura di debiti commerciali per Euro 238.629, di anticipazioni varie per Euro 11.577 e di debiti da consolidato fiscale per Euro 173.909, quest'ultimo corrispondente alla quota di risparmio IRES realizzato in capo alla consolidante Sab per il trasferimento delle perdite fiscali di FFM (Euro 169.544) e del credito maturato verso l'Erario per ritenute d'acconto subite (Euro 4.365);
- infine, trattasi di debiti esclusivamente commerciali quelli verso la controllata Airports & Travel in liquidazione (Euro 2.050).

## D. 10. a) Debiti verso imprese collegate esigibili entro l'esercizio successivo

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. collegate entro es.successivo	54.000	0	54.000

Trattasi del debito verso la controllata Ravenna Terminal Passeggeri Srl per il versamento del residuo capitale sociale sottoscritto in

sede di costituzione della società; il versamento del capitale sociale residuo si è completato nel febbraio 2010.

## D. 12. a) Debiti tributari esigibili entro l'esercizio successivo

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Tributari entro es. successivo	1.306.695	923.347	383.348
Tributari oltre es. successivo	0	217.941	-217.941
<b>Totale debiti tributari</b>	<b>1.306.695</b>	<b>1.141.288</b>	<b>165.407</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 ritenute IRPEF afferenti i dipendenti e i lavoratori autonomi versate nel mese di gennaio e febbraio 2010 (Euro 590.110);

- debito verso l'Erario per Iva (Euro 235.965);
- debito verso l'Erario per saldo Irap e Ires (Euro 257.318);
- debito verso l'Erario per la rata in scadenza nel 2010 dell'imposta sostitutiva ex Legge Finanziaria 2008 per l'affrancamento dei disallineamenti per ammortamenti anticipati effettuati extracontabilmente (Euro 217.941), nel 2008 iscritta nei debiti tributari oltre l'esercizio.

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**D. 13. a) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale esigibili entro l'esercizio successivo**

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Vs. Istit. Previdenza/Sicurezza Sociale	975.316	606.209	369.107

Attengono a debiti nei confronti degli enti di previdenza e di assistenza per contributi di competenza dell'anno 2009, così costituiti principalmente: verso Inps per Euro 833.019, verso Inail

su retribuzioni differite per Euro 26.312, verso fondi di previdenza per Euro 76.246 e verso INPS per Fondo Tesoreria per Euro 35.819.

**D. 14. a) Altri debiti esigibili entro l'esercizio successivo**

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Altri debiti entro es.successivo	8.523.795	6.013.652	2.510.143

Di seguito si fornisce il dettaglio:

ALTRI DEBITI ESIGIBILI ENTRO ESERCIZIO SUCCESSIVO	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Addizionale diritti imbarco L.350/03 e succ. integr.	3.208.050	2.174.345	1.033.705
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	2.608.222	1.431.187	1.177.035
Enac per canoni concessione/debiti vari vs. Stato	1.533.803	901.437	632.366
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	535.765	772.149	-236.384
Debiti diversi	281.678	305.188	-23.510
Ricavi anticipati	240.935	224.484	16.451
Depositi cauzionali da terzi	115.342	64.678	50.664
Comune di Bologna per canone immobile	0	140.184	-140.184
<b>Altri debiti</b>	<b>8.523.795</b>	<b>6.013.652</b>	<b>2.510.143</b>

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a Euro 1.939.190 dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2009 e quanto a Euro 1.268.860 dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2010. L'aumento del debito verso dipendenti è dovuto in larga misura agli arretrati 2008-2009 legati al rinnovo del CCNL avvenuto nel gennaio 2010 ed ai premi variabili e di risultato in corso di erogazione nel 2010.

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

- per Euro 1.102.263 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 Euro 401.038 il debito per canone di concessione aeroportuale e servizi di sicurezza.

**Analisi del punto E - Ratei e risconti**

DEBITI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Ratei e risconti passivi	248.931	317.905	-68.974

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:  
- ratei passivi per Euro 237.957 prevalentemente relativi a quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di competenza dell'esercizio 2009;

- risconti passivi per Euro 10.974 relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di competenza degli esercizi successivi.

**Conti d'ordine**

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Conti d'ordine	80.312.574	75.745.742	4.566.832

Le **garanzie prestate** attengono a fideiussioni e a lettere di patronage a favore di terzi rispettivamente per Euro 2.292.622 e Euro 9.750.000.

Le prime sono composte prevalentemente da:

- garanzia fidejussoria di Euro 1.020.000 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 Euro 499.800 al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione;

- co-obbligo Sab su polizza fideiussoria rilasciata su richiesta di FFM all'Agenzia delle Dogane per la gestione di alcuni depositi doganali per Euro 630.000;
- fideiussione di Euro 581.122 a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale.

Quanto alle **lettere di patronage** a favore di terzi il dettaglio è rappresentato dalle seguenti garanzie:

- Euro 4.080.000 su mutuo concesso alla controllata Tag dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% dell'importo massimo del finanziamento erogato a Tag che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta ridotto a Euro 7.499.263;
- Euro 5.670.000 su mutuo concesso in pool alla ex-partecipata Seaf dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì per complessivi Euro 9.000.000. La garanzia Sab ammonta al 63% dell'importo del finanziamento erogato, pari alla quota di partecipazione precedentemente posseduta.

Gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:

- Euro 35.257.269 relativo 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 Euro 1.636.262 quale conferimento iniziale, da Euro 931.351 per le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 e da Euro 32.689.656 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;

- Euro 22.154.966 relativo 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.

Le **garanzie ricevute** attengono a fidejussioni ricevute da:

- clienti per Euro 6.570.792
- fornitori per lavori, servizi e forniture per Euro 3.383.595
- gli altri soci della Tag Bologna quale controgaranzia fideiussoria di cui sopra per Euro 499.800
- il socio GH Napoli a garanzia del contratto di fornitura di servizi a Marconi Handling per Euro 400.000.

## Conto Economico

### A. Valore della produzione

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Valore della produzione	62.726.939	57.339.269	5.387.670

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

CATEGORIA DI ATTIVITÀ	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Diritti imbarco passeggeri	14.409.726	12.575.463	1.834.263
Diritti di approdo decollo e sosta aa/mm	6.780.083	6.246.942	533.140
Diritti controllo 100% bagagli da stiva	4.316.170	3.759.698	556.472
Diritti sicurezza passeggeri	4.275.423	3.723.829	551.594
Diritti di imbarco e sbarco merci	470.667	471.229	-561
<b>Totale diritti aeroportuali</b>	<b>30.252.069</b>	<b>26.777.161</b>	<b>3.474.908</b>
Infrastrutture/servizi centralizzati	3.295.281	3.091.385	203.896
Corrispettivi beni uso esclusivo	1.278.302	1.386.171	-107.868
Corrispettivo PRM	1.179.502	449.075	730.427
Servizi di sicurezza a richiesta e de-icing	463.064	398.468	64.595
Corrispettivi beni uso comune	150.894	126.970	23.924
<b>Tot. altri ricavi aeronautici</b>	<b>6.367.044</b>	<b>5.452.069</b>	<b>914.974</b>
Parcheggi	11.052.059	10.513.717	538.342
Subconcessione locali/ serv.commerciali	8.528.944	7.621.741	907.203
Altri ricavi commerciali	3.879.092	4.114.113	-235.021
Biglietteria	930.759	796.691	134.068
<b>Tot. Att. Comm.li/non aeronaut.</b>	<b>24.390.854</b>	<b>23.046.262</b>	<b>1.344.592</b>
<b>Totale</b>	<b>61.009.965</b>	<b>55.275.492</b>	<b>5.734.473</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

I ricavi delle vendite e delle prestazioni evidenziano una crescita in tutte le categorie di proventi:

- per quanto riguarda i diritti aeroportuali, l'aumento è legato esclusivamente alla crescita dei volumi di traffico in quanto l'unica variazione tariffaria intervenuta nel 2009 riguarda il recupero del tasso di inflazione in applicazione dell'art.21 bis del decreto legge 31 dicembre 2007 n.248 (c.d. Decreto "Milleproroghe") sui diritti aeroportuali di imbarco passeggeri e approdo e decollo aeromobili. Per effetto dei meccanismi di recupero inflattivo disposti dal decreto legge suddetto e dal successivo decreto attuativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aumento effettivo dei diritti aeroportuali in vigore dalla seconda metà del mese di novembre 2008 è stato marginale;
- passando agli altri ricavi aeronautici, i corrispettivi beni uso esclusivo presentano un leggero decremento dovuto al

ridimensionamento delle aree sub concesse agli handler Marconi Handling e FFM mentre la crescita del corrispettivo PRM (passeggeri ridotta mobilità) oltre al fattore traffico, è dovuta all'applicazione sull'intero anno 2009 contro i cinque mesi dell'anno precedente per l'entrata in vigore della nuova tariffa a far data dal 26 luglio 2008;

- infine, complessivamente in aumento anche i ricavi commerciali/non aeronautici con una crescita del 12% delle sub concessioni commerciali, del 17% dei proventi di biglietteria, del 5% dei parcheggi, dei proventi pubblicitari e della Marconi Business Lounge. L'unico segno negativo, all'interno della voce "altri ricavi commerciali", riguarda i minori proventi per addebito oneri di conduzione aree aeroportuali ai sub concessionari per i risparmi conseguiti in alcune categorie di costi oggetto di riaddebito.

## A. 5. Altri ricavi e proventi

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Proventi diversi	757.286	809.018	-51.732
Sopravvenienze attive	645.164	1.030.122	-384.958
Indennizzi e rimborsi	236.781	216.749	20.032
Plusv. Patrimoniali/Insussistenze attive	77.743	7.888	69.855
<b>Totale</b>	<b>1.716.974</b>	<b>2.063.777</b>	<b>-346.803</b>

I "proventi diversi" accolgono, tra gli altri, i ricavi per contratti di service; la diminuzione è dovuta al minor perimetro di attività in service svolte per Marconi Handling a far data dal subentro nella gestione operativa-amministrativa del socio GH Napoli il 1° aprile 2009.

Per quanto riguarda la voce "sopravvenienze attive", trattasi di componenti positive legate a liberazione di fondi svalutazione crediti e

rischi ed oneri iscritti in precedenti esercizi, per complessivi Euro 109.383 oltre a componenti economiche (maggiori ricavi o minori costi) di competenza di altri esercizi. Tra questi si rilevano minori costi per contributi Inail di annualità precedenti, per Euro 129.500, a seguito di una revisione effettuata nel 2009 dei premi del settore security.

## B. Costi della produzione

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Costi della produzione	54.279.362	47.682.624	6.596.738

Si articolano nelle seguenti poste:

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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Beni di consumo scalo e officina	292.943	320.507	-27.564
Gasolio da riscaldamento	267.407	317.012	-49.605
Cancelleria e stampati	142.456	133.399	9.057
Carburanti	61.950	59.120	2.830
Vestitario di consumo/divise	76.951	37.773	39.178
<b>Totale</b>	<b>841.707</b>	<b>867.811</b>	<b>-26.104</b>

## B. 7. Costi per servizi

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	7.158.374	1.354.532	5.803.842
Facchinaggi/trasporti/prest.di terzi	2.874.731	2.690.364	184.367
Spese di manutenzione	2.778.127	2.824.554	-46.427
Utenze	2.713.660	2.879.875	-166.215
Altre spese per servizi	1.465.300	992.563	472.737
Studi e ricerche/consul. esterne /prestaz. profes.	1.302.267	1.867.812	-565.545
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.014.809	1.130.954	-116.145

> segue

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Assicurazioni	788.327	777.070	11.257
Spese per il personale e servizi accessori	759.967	799.544	-39.577
Compensi Organi Statutari	272.197	321.018	-48.821
Servizi in MBL	146.040	135.378	10.662
Spese di rappresentanza	71.482	49.134	22.348
Rimborsi spese Organi Statutari	26.086	11.213	14.873
<b>Totale</b>	<b>21.371.367</b>	<b>15.834.011</b>	<b>5.537.356</b>

Nel complesso i costi per servizi registrano un significativo aumento (35%) rispetto all'esercizio 2008 dovuto prevalentemente ai maggiori costi di pubblicità, promozione e sviluppo del traffico aeroportuale ed all'incremento della voce "altre spese per servizi". Quest'ultima comprende il costo del servizio PRM (passeggeri a ridotta mobilità) che, come già spiegato a commento del corrispondente ricavo, incide per l'intera annualità 2009 contro i cinque mesi del 2008. In aumento anche i costi per lo sgombero della neve, alla voce "facchinaggi/trasporti/prestazioni di terzi", a causa delle straordinarie nevicate ed, in generale, del clima particolarmente rigido della prima parte della winter season 2009/2010. Sempre in questa voce, si registra il nuovo costo per i servizi di sicurezza dei varchi doganali e del Terminal Aviazione Generale che trova

parziale corrispondenza nei ricavi delle vendite e delle prestazioni in quanto non totalmente a carico della società.

In diminuzione i costi di manutenzione (-2%), esposti al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per Euro 331.291, le utenze (-6%) che evidenziano risparmi in particolare relativamente all'energia elettrica ed alle spese telefoniche, gli oneri per prestazioni professionali, spese legali e consulenze (-30%).

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.

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Compensi Amministratori	151.177	178.617	-27.440
Compensi Collegio Sindacale	121.020	142.401	-21.381
<b>Totale compensi organi statutari</b>	<b>272.197</b>	<b>321.018</b>	<b>-48.821</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:

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	26.210	23.100	3.110
Corrispettivi per altri servizi di verifica	12.500	15.750	-3.250
<b>Tot. corrispettivi revisione legale</b>	<b>38.710</b>	<b>38.850</b>	<b>-140</b>

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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Canoni di concessione	1.139.939	999.823	140.116
Spese per elaborazione dati	490.175	399.854	90.321
Affitti passivi	375.296	388.449	-13.153
Canoni di noleggio	259.175	286.830	-27.655
Altri	22.775	13.183	9.592
<b>Totale</b>	<b>2.287.360</b>	<b>2.088.139</b>	<b>199.221</b>

Il canone di concessione aeroportuale è aumentato da Euro 683.723 a Euro 974.588 per effetto dell'incremento disposto, per il terzo anno consecutivo, dal comma 258 dell'art.1 della Legge

296/2006 (Legge Finanziaria 2007): all'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per Euro 165.351.

## B. 9. Costi per il personale

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Costi per il personale	17.267.464	15.965.772	1.301.692

Nel presente bilancio, in considerazione dell'affinamento del processo di valutazione ed erogazione dei premi variabili e di risultato dei lavoratori dipendenti, affinamento che ne ha consentito

la determinazione con criteri certi ed oggettivamente determinabili prima della data di approvazione del bilancio stesso, i costi per retribuzioni lorde e relativi contributi legati ai premi di risultato maturati

> segue

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

nel 2009 benché da erogarsi nel corso del 2010, sono stati imputati per competenza all'interno delle corrispondenti voci del costo del personale con contropartita i debiti verso dipendenti e verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale. Conseguentemente il

premio variabile e di risultato relativo all'annualità 2008 ed erogato nel 2009 è stato imputato all'interno degli oneri diversi di gestione. Si rimanda all'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione per un approfondimento sulla dinamica del costo del personale.

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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Salari e stipendi	12.543.508	11.600.422	943.086
Oneri sociali	3.544.201	3.203.550	340.651
Trattamento di fine rapporto	993.777	982.941	10.836
Trattamento di quiescenza e simili	141.114	137.251	3.863
Altri costi	44.864	41.608	3.256
<b>Totale</b>	<b>17.267.464</b>	<b>15.965.772</b>	<b>1.301.692</b>

Si evidenzia, nei prospetti seguenti, l'organico medio dipendente 2009 e 2008 in termini di unità e di equivalenti full-time.

ORGANICO MEDIO (N.RO DIPENDENTI)	2009	2008	VARIAZIONI
Dirigenti	8	8	0
Impiegati	295	294	1
Operai	45	35	10
<b>Totale</b>	<b>348</b>	<b>337</b>	<b>11</b>

ORGANICO MEDIO (EQUIVALENTI FULL-TIME)	2009	2008	VARIAZIONI
Totale	328	317	11

## B.10. Ammortamenti e svalutazioni

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Ammortamenti e svalutazioni	7.370.014	7.411.359	-41.345

Gli ammortamenti e le svalutazioni sono così suddivisi:

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Ammort. imm.immateriali	971.975	832.157	139.818
Ammort. imm.materiali proprietà	795.583	710.284	85.299
Ammort. imm.materiali beni grat.devol.	4.949.283	4.756.798	192.485
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>6.716.841</b>	<b>6.299.239</b>	<b>417.602</b>
Svalutazione crediti attivo circolante	653.172	1.112.120	-458.948
<b>Totale</b>	<b>7.370.013</b>	<b>7.411.359</b>	<b>-41.346</b>

Gli ammortamenti dell'esercizio scaturiscono dall'applicazione delle aliquote dettagliate nel commento all'attivo immobilizzato;

la svalutazione dei crediti è la risultante dell'analisi delle singole posizioni verso clienti a rischio di inesigibilità.

## B. 11. Variazioni delle rimanenze

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Variazioni delle rimanenze	247.057	-112.458	359.515

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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	684.462	216.826	467.636

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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Altri accantonamenti	855.735	1.716.434	-860.699

Questa voce accoglie, per Euro 798.874 l'accantonamento operato nell'esercizio a fronte del fondo di ripristino dei beni gratuitamente

devolvibili e per Euro 56.861 l'accantonamento ex L.248/05 c.d. "Requisiti di Sistema", già citata.

## B. 14. Oneri diversi di gestione

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Oneri diversi di gestione	3.354.197	3.694.730	-340.533

Gli oneri diversi di gestione risultano composti come segue:

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Contributo al servizio antincendio	1.089.728	943.409	146.319
Oneri tributari	762.413	718.870	43.543
Sopravvenienze passive	750.393	772.540	-22.147
Altri oneri e spese di gestione	425.792	342.638	83.154
Perdite su crediti	239.383	905.338	-665.955
Minusv. Patrimoniali/Insussist.passive	86.488	11.935	74.553
<b>Totale</b>	<b>3.354.197</b>	<b>3.694.730</b>	<b>-340.533</b>

La diminuzione della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alle minori perdite su crediti legati allo stralcio avvenuto a carico dell'esercizio 2008 dei crediti vantati verso il gruppo Alitalia alla data di inizio della procedura di amministrazione straordinaria (29 agosto 2008).

La voce "sopravvenienze passive" include tra l'altro il premio variabile

e di risultato dei lavoratori dipendenti relativo all'annualità 2008 ed erogato nel 2009; la corrispondente quota maturata nell'esercizio 2009 e da corrispondersi nell'esercizio in corso è classificata all'interno delle voci B.9.a e B.9.b del Conto Economico, come già evidenziato nel commento al Costo del Personale.

## C. Proventi ed oneri finanziari

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Proventi ed oneri finanziari	-766.949	-1.244.761	477.812

Risultano così articolati:

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. in altre imprese	172.010	5.099	166.911
Proventi da titoli iscritti attivo circolante	416.107	568.145	-152.038
Proventi finanziari diversi	217.975	978.966	-760.991
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>806.092</b>	<b>1.552.210</b>	<b>-746.118</b>
Interessi passivi ed oneri finanziari	-1.574.063	-2.795.825	1.221.762
Utili e perdite su cambi	1.022	-1.146	2.168
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-1.573.041</b>	<b>-2.796.791</b>	<b>1.223.930</b>
<b>Tot. proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-766.949</b>	<b>-1.244.761</b>	<b>477.812</b>

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

dovuta al calo dei tassi d'interesse sul finanziamento a tasso variabile, solo parzialmente compensata dalla diminuzione dei proventi finanziari.

## D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Svalutazione partecipazioni	-289.859	-4.536.377	4.246.518

La svalutazione delle partecipazioni è costituita dalla rettifica di valore apportata al valore di carico della Tag Bologna ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile. Si evidenzia, rispetto all'esercizio precedente, sia la minor svalutazione della controllata in esame,

svalutata nel 2008 per Euro 574.483, sia l'assenza di perdite durevoli relative a Marconi Handling, come già evidenziato in precedenza.



## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

## E. Proventi e oneri straordinari

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Proventi ed oneri straordinari	-73.716	577.374	-651.090

I risultati della gestione straordinaria sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Plusvalenze su partecipazioni	0	713.799	-713.799
Sopravvenienze attive/Proventi str.diversi	14.831	37.750	-22.919
<b>Totale Proventi Straordinari</b>	<b>14.831</b>	<b>751.549</b>	<b>-736.718</b>
Sopravvenienze passive	-86.491	-173.422	86.931
Oneri straordinari diversi	-2.056	-753	-1.303
<b>Totale Oneri Straordinari</b>	<b>-88.547</b>	<b>-174.175</b>	<b>85.628</b>
<b>Totale delle Partite Straordinarie</b>	<b>-73.716</b>	<b>577.374</b>	<b>-651.090</b>

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

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Imposte sul reddito d'esercizio	3.038.766	2.593.221	445.545

Come indicato nelle premesse la Società ha aderito all'istituto della tassazione di gruppo, c.d. "consolidato fiscale nazionale" con le controllate Marconi Handling, Tag Bologna e Fast Freight Marconi. Le società consolidate Tag e FFM hanno chiuso l'esercizio registrando delle perdite fiscali e, per quanto riguarda Tag, anche un'eccedenza di interessi passivi indeducibili coperti da eccedenze di Rol di Gruppo. Le stesse società controllate hanno iscritto tra le imposte correnti il provento da adesione al consolidato fiscale ai

sensi di quanto previsto nei relativi contratti di consolidato fiscale nazionale. Ne consegue per la consolidante che, alle imposte correnti IRAP si sono aggiunti, in luogo dell'IRES, gli "oneri di adesione al consolidato fiscale". 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:

	31/12/2009	31/12/2008	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	2.487.401	2.616.349	-128.948
Imposte correnti (IRAP)	1.084.661	1.082.451	2.210
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>3.572.062</b>	<b>3.698.800</b>	<b>-126.738</b>
Imposte differite (IRES + IRAP)	-503.296	-1.105.579	602.283
Provento Ires risparmio energetico	-30.000	0	-30.000
<b>Totale imposte differite/anticipate</b>	<b>-533.296</b>	<b>-1.105.579</b>	<b>572.283</b>
<b>Totale</b>	<b>3.038.766</b>	<b>2.593.221</b>	<b>445.545</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.

Tavola n.14 - Imposte anticipate

## Descrizione delle differenze temporanee

Totale Imposte anticipate al 31/12/2008

DIFFERENZE DEDUCIBILI	IMPONIBILE	IMPOSTA IRES	IMPOSTA IRAP	TOT. IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	14.952	4.112	583	4.695
Quote associative deducibili per cassa	1.163	320	45	365
Compensi amministratori deducibili per cassa	1.034	284		284
Altri costi a deducibilità IRES differita	17.781	4.890		4.890
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	1.607.556	442.078	62.695	504.773
Altri accantonamenti IRES a fiscalità differita	2.671.438	734.645		734.645
Manutenzioni eccedenti il 5%	269.493	74.111	6.512	74.111
<b>Totali</b>	<b>4.583.417</b>	<b>1.260.440</b>	<b>69.835</b>	<b>1.330.274</b>

Riassorbimenti Anno 2009

DIFFERENZE DEDUCIBILI	IMPONIBILE	IMPOSTA IRES	IMPOSTA IRAP	TOT. IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	8.913	2.451	348	2.799
Compensi amministratori deducibili per cassa	1.034	284	0	284
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES/ differita	17.781	4.890	0	4.890
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	494.433	135.969	19.284	155.253
Altri accantonamenti IRES a fiscalità differita	1.869.837	514.205	0	514.205
Manutenzioni eccedenti il 5%	62.246	17.118	1.628	18.746
<b>Totali</b>	<b>2.454.244</b>	<b>674.917</b>	<b>21.260</b>	<b>696.177</b>

Incrementi anno 2009

DIFFERENZE DEDUCIBILI	IMPONIBILE	IMPOSTA IRES	IMPOSTA IRAP	TOT. IMPOSTE
Compensi amministratori deducibili per cassa	517	142	0	142
Quote associative deducibili per cassa	13.605	3.741	0	3.741
Altri costi a deducibilità IRES differita	439.752	120.932	0	120.932
Accantonamento altri fondi IRES/IRAP a fiscalità differita	1.297.113	356.706	50.587	407.293
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	2.247.383	618.030	0	618.030
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	861.209	0	33.587	33.587
Manutenzioni eccedenti il 5%	37.982	10.445	0	10.445
<b>Totali</b>	<b>4.897.561</b>	<b>1.109.996</b>	<b>84.174</b>	<b>1.194.170</b>

Totale Imposte anticipate al 31/12/2009

DIFFERENZE DEDUCIBILI	IMPONIBILE	IMPOSTA IRES	IMPOSTA IRAP	TOT. IMPOSTE
Spese di rappresentanza deducibili in 5 esercizi	6.039	1.661	236	1.896
Compensi amministratori deducibili per cassa	517	142	0	142
Quote associative deducibili per cassa	14.768	4.061	45	4.107
Altri costi a deducibilità IRES differita	439.752	120.932	0	120.932
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.410.236	662.815	93.998	756.813
Altri accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	3.048.984	838.471	0	838.471
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	861.209	0	33.587	33.587
Manutenzioni eccedenti il 5%	245.229	67.438	4.884	72.322
<b>Totali</b>	<b>7.026.734</b>	<b>1.695.520</b>	<b>132.750</b>	<b>1.828.270</b>

Tavola n.15 - Imposte differite

## Descrizione delle differenze temporanee

Totale Imposte anticipate al 31/12/2008

DIFFERENZE TASSABILI	IMPONIBILE	IMPOSTA IRES	IMPOSTA IRAP	TOT. IMPOSTE
Quote associative pagate nel 2008 competenza 2009	19.272	5.300	0	5.300
<b>Totali</b>	<b>19.272</b>	<b>5.300</b>	<b>0</b>	<b>5.300</b>

Riassorbimenti Anno 2009

DIFFERENZE TASSABILI	IMPONIBILE	IMPOSTA IRES	IMPOSTA IRAP	TOT. IMPOSTE
Quote associative pagate nel 2008 competenza 2009	19.272	5.300	0	5.300
<b>Totali</b>	<b>19.272</b>	<b>5.300</b>	<b>0</b>	<b>5.300</b>

## Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

**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.

**V. Altre informazioni**

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

In sintesi, le informazioni richieste dal Codice Civile e dalle specifiche disposizioni che disciplinano la redazione del bilancio sono state fornite nella presente Nota Integrativa al fine di fornire una rappresentazione chiara, veritiera e corretta dei fatti di gestione. In aggiunta, nella Relazione sulla Gestione sono state fornite tutte le

informazioni integrative e complementari quali il rendiconto finanziario di cassa, l'analisi della struttura patrimoniale fonti e impieghi e le ulteriori informazioni ritenute significative in considerazione delle caratteristiche e delle dimensioni della società.

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

**Il Presidente**

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

*Bologna, 12 maggio 2010*



## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

**Bilancio d'Esercizio 2009**





## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

La presente Relazione sulla Gestione, a corredo del bilancio 2009 della società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., 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 4 febbraio 2010 tenuto conto che la società è tenuta alla redazione del Bilancio Consolidato ai sensi del D.Lgs. 127/91.

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

### Principali dati di traffico

Il 2009 ha rappresentato per l'economia globale un anno difficile, caratterizzato dalla più pesante crisi economica e finanziaria degli ultimi decenni, che ha investito tutti i settori e anche il nostro mercato di riferimento. Nel 2009 tutti i paesi, in primis Stati Uniti ed Europa, hanno dovuto affrontare una flessione dei consumi e degli investimenti, il crollo del commercio internazionale, l'incremento del tasso di disoccupazione e una forte contrazione dei principali indicatori economici.

La crisi economica mondiale ha esercitato un forte impatto anche sul settore aeroportuale, che nel 2009 ha visto una delle peggiori contrazioni del traffico passeggeri nella storia del trasporto aereo: -3,5% a livello mondiale, -5% a livello europeo (1). Le compagnie aeree hanno reagito alla pesante flessione della domanda attuando una riduzione della capacità offerta sulle rotte meno profittevoli, una riduzione delle tariffe per mantenere quote di mercato ed incrementare il fattore di riempimento degli aeromobili, al contempo attuando politiche di contenimento dei costi e strategie di fusioni, accorpamenti e alleanze in modo da fare leva su una maggiore efficienza.

A livello italiano, il settore del trasporto aereo ha registrato una contrazione del 2,3%, ancor superiore al decremento avuto nel 2008 (-1,8%). Il sistema aeroportuale italiano ha avuto da un lato una forte contrazione della componente internazionale (-4,7%) a fronte di una lieve crescita della componente nazionale di traffico (+1,1%).

In controtendenza rispetto al contesto di crisi del settore, si evidenzia che nel 2009, fra i 10 maggiori aeroporti italiani, esclusivamente

Bologna (+13,2%) e Bergamo (+10,4%) registrano incrementi di traffico significativi.

I positivi risultati di Bologna risaltano maggiormente se si tiene conto del contesto caratterizzato dalla crisi generalizzata su tutti i settori: Bologna, dopo la flessione registrata nel 2008 (-3,1%), ha chiuso positivamente il 2009 con 4.782.284 passeggeri (+13,2%) e 64.925 movimenti (+4,6%).

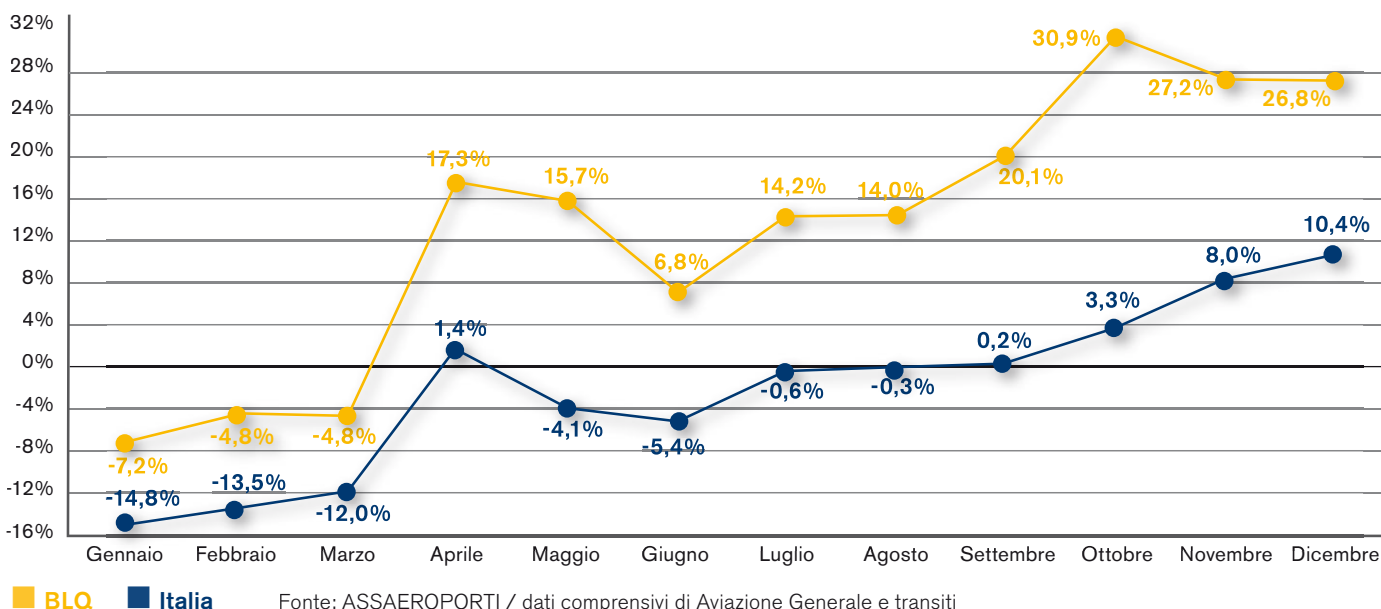
Il traffico a Bologna ha registrato una inversione di tendenza grazie all'avvio della base low cost del vettore Ryanair, a partire da fine Marzo 2009 dopo l'inizio dell'attività operativa del vettore avvenuto a fine ottobre 2008. Da tale data infatti, il trend di Bologna è divenuto positivo e rimasto tale fino alla fine dell'anno con punte di crescita superiori anche al 30% in alcuni mesi.

In linea generale si è potuto verificare un effetto di stimolo del mercato, superiore alla stima di "cannibalizzazione" dei mercati esistenti. Infatti, i vettori in concorrenza con Ryanair hanno mediamente performato in linea con le compagnie sulle cui rotte il vettore irlandese non è presente, segno che le sofferenze dei vettori "tradizionali" sono principalmente da riferirsi al quadro generale economico negativo.

Da Aprile a Dicembre 2009 la crescita di Bologna è stata costantemente sopra la media nazionale di almeno 12 punti percentuali ed in alcuni mesi, fra gli aeroporti di "prima fascia" - con un traffico superiore a 3 milioni di passeggeri -, Bologna ha ottenuto la crescita percentuale più alta nel panorama nazionale, come evidenziato nel grafico riportato di seguito.

(1) Fonte: IATA

Fig.1 - Confronto percentuale 2009 vs 2008 mensile traffico passeggeri



Esaminando in dettaglio l'andamento del traffico nel 2009, il Marconi mostra un consolidamento nel ruolo di aeroporto a netta prevalenza di traffico internazionale, componente che raggiunge i 3.334.806 passeggeri, chiudendo con un incremento dell'11%.

Le ragioni di questa crescita vanno ricercate principalmente negli ottimi risultati del low cost che nella sola sezione traffico internazionale chiude l'anno con un +162,2%. Buono anche l'andamento del traffico nazionale, che ha registrato un incremento pari al 18,8%.

In lieve diminuzione la componente di linea tradizionale (-2,2%) mentre in forte crescita le nuove destinazioni nazionali low cost con un +467,1%; la rilevante crescita si spiega con la quasi totale assenza delle destinazioni low cost nazionali nel 2008 se si esclude un breve periodo di attività di MyAir su Brindisi.

L'andamento del traffico charter (-22,4%) ha confermato la tendenza negativa che ha interessato tutto il mondo del turismo organizzato e che è perdurata per tutto il 2009.

La tabella 1 evidenzia i risultati complessivi del 2009 ed il confronto con l'anno precedente.

Tabella n.1 - Principali dati di traffico

	2009	2008	VARIAZ.%
<b>Passeggeri Nazionali</b>	<b>1.439.891</b>	<b>1.212.423</b>	<b>18,8%</b>
Linea	1.097.192	1.121.944	-2,2%
Low Cost	315.397	55.613	467,1%
Charter	16.546	18.444	-10,3%
Transiti	10.756	16.422	-34,5%
<b>Passeggeri Internazionali</b>	<b>3.334.806</b>	<b>3.004.343</b>	<b>11,0%</b>
Linea	1.769.956	1.899.624	-6,8%
Low Cost	1.029.510	392.575	162,2%
Charter	490.406	634.728	-22,7%
Transiti	44.934	77.416	-42,0%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>4.782.284</b>	<b>4.225.446</b>	<b>13,2%</b>
Linea	2.867.148	3.021.568	-5,1%
Low Cost	1.344.907	448.188	200,1%
Charter	506.952	653.172	-22,4%
Aviazione Generale	7.587	8.680	-12,6%
Transiti	55.690	93.838	-40,7%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>64.925</b>	<b>62.042</b>	<b>4,6%</b>
Movimenti di linea	42.944	43.751	-1,8%
Movimenti low cost	10.062	4.137	143,2%
Movimenti charter	7.121	9.106	-21,8%
Aviazione Generale	4.798	5.048	-5,0%
<b>Totale merci via aerea</b>	<b>24.628.776</b>	<b>24.679.327</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Totale posta</b>	<b>2.700.529</b>	<b>1.816.431</b>	<b>48,7%</b>

I movimenti registrano un incremento totale del 4,6% come risultato delle diverse componenti evidenziate in tabella.

Tabella n. 2 - Andamento movimenti aeromobili

<b>MOVIMENTI AEREOMOBILI 2009</b>	2009	2008	VARIAZ.%
<b>Nazionali</b>	<b>17.610</b>	<b>16.167</b>	<b>8,9%</b>
Linea	13.476	13.393	0,6%
Low Cost	2.272	652	248,5%
Charter	1.862	2.122	-12,3%
<b>Internazionali</b>	<b>42.517</b>	<b>40.827</b>	<b>4,1%</b>
Linea	29.468	30.358	-2,9%
Low Cost	7.790	3.485	123,5%
Charter	5.259	6.984	-24,7%
<b>Totali</b>	<b>64.925</b>	<b>62.042</b>	<b>4,6%</b>
Linea	42.944	43.751	-1,8%
Low Cost	10.062	4.137	143,2%
Charter	7.121	9.106	-21,8%
Aviazione Gen.	4.798	5.048	-5,0%

L'aumento dei movimenti comporta anche un conseguente aumento del tonnellaggio totale (+8,2%).



## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Tab. 3 Andamento Tonnellaggio Aeromobili

<b>TONNELLAGGIO 2009</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>VARIAZ.%</b>
Linea nazionale	802.677	786.686	2,0%
Linea internazionale	1.369.836	1.421.946	-3,7%
<b>Totale Linea</b>	<b>2.172.513</b>	<b>2.208.632</b>	<b>-1,6%</b>
Low Cost nazionale	150.967	36.296	315,9%
Low Cost internazionale	527.300	228.747	130,5%
<b>Totale Low Cost</b>	<b>678.267</b>	<b>265.043</b>	<b>155,9%</b>
Charters nazionale	126.836	139.630	-9,2%
Charters internazionale	404.264	513.664	-21,3%
<b>Totale Charters</b>	<b>531.100</b>	<b>653.294</b>	<b>-18,7%</b>
<b>Totale</b>	<b>3.381.880</b>	<b>3.126.969</b>	<b>8,2%</b>

Sostanziale tenuta del traffico Merci che in un contesto di forte crisi nazionale (-15,8%) ed europea, chiude l'anno con un -0,2% totale. Positiva la componente internazionale +4,2%, mentre la merce nazionale subisce una flessione del -14,6%.

In netto aumento la Posta (+48,7%) risultato che beneficia dell'accordo DHL stipulato lo scorso anno, anche qui in netta controtendenza con la media nazionale assestata ad un -11,1%.

Tab. 4 Andamento traffico merce e posta

<b>ANDAMENTO TRAFFICO MERCE E POSTA 2009</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>VARIAZ.%</b>
<b>Movimento merci</b>			
Aerea nazionale	4.930.165	5.773.852	-14,6%
Aerea internazionale	19.698.611	18.905.475	4,2%
<b>Totale Aerea</b>	<b>24.628.776</b>	<b>24.679.327</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Movimento posta</b>			
Nazionale	2.689.048	1.809.788	48,6%
Internazionale	11.481	6.643	72,8%
<b>Totale</b>	<b>2.700.529</b>	<b>1.816.431</b>	<b>48,7%</b>

Ritornando al traffico passeggeri, nel corso del 2009 si è modificata la tipologia di traffico del Marconi, a favore della componente low cost, che ha raggiunto un peso pari al 28,1% in forte crescita rispetto al 2008. In calo tutte le altre componenti,

la linea tradizionale passa dal 72,3% del 2008 all'attuale 60,4%. La composizione del traffico registrata, risulta più coerente con il peso delle diverse tipologie di traffico rilevate in ambito europeo.

Tab. 5 Andamento composizione traffico passeggeri

	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>VARIAZ.%</b>
<b>Composizione traffico</b>			
Linea	60,4%	72,3%	-11,9%
Low Cost	28,1%	10,7%	17,4%
Charter	11,3%	16,8%	-5,5%
Aviazione Generale	0,2%	0,2%	0,0%
<b>Totale passeggeri</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

La suddivisione del traffico passeggeri per le principali compagnie aeree evidenzia che Ryanair diventa, con il 22%, il primo vettore a Bologna per traffico passeggeri nel 2009.

Alitalia/AirOne risulta al secondo posto, in crescita rispetto allo scorso anno, grazie ai nuovi voli per Catania e Palermo. Meridiana

passa dalla prima alla terza posizione con una netta diminuzione dei passeggeri e di conseguenza del market share. Air France/KLM, seppur in perdita rispetto al 2008, si posizionano al quarto posto, mentre Lufthansa si attesta al quinto posto confermandosi tra i vettori più importanti operanti a Bologna.

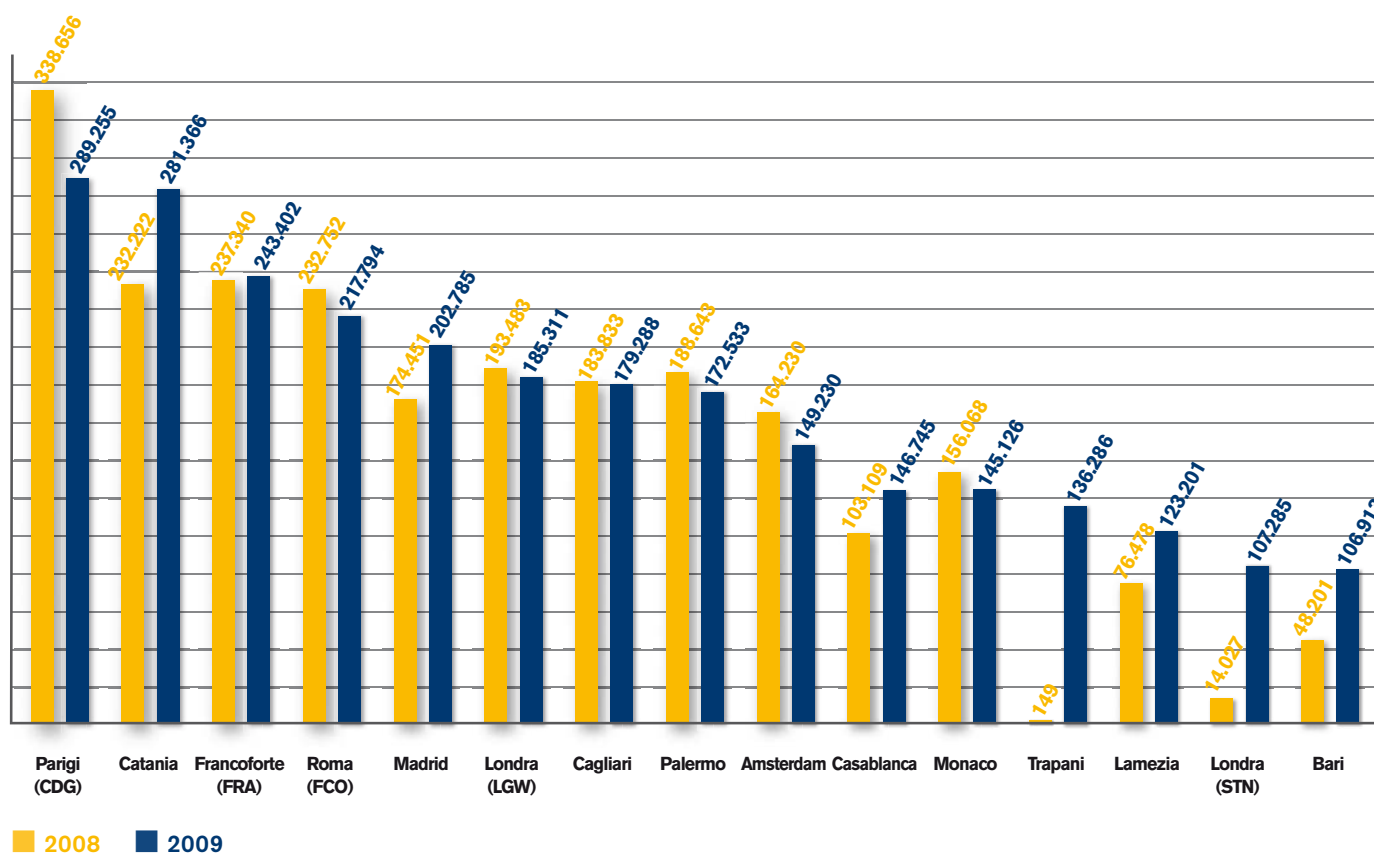
Tab. 6 Traffico passeggeri suddiviso per compagnia aerea

TRAFFICO PASSEGGERI SUDDIVISO PER VETTORE	2009	% SUL TOTALE 2009	2008	% SUL TOTALE 2008	VAR.% 2009/2008
FR RYANAIR 1.051.015	22,0%	49.735	1,2%	2013,2%	
AZ+AP ALITALIA/AIRONE	616.706	12,9%	548.876	13,0%	12,4%
IG MERIDIANA	494.625	10,4%	633.560	15,0%	-21,9%
AF+KL AIR FRANCE/KLM	454.133	9,5%	484.364	11,5%	-6,2%
LH LUFTHANSA	388.756	8,1%	393.610	9,3%	-1,2%
IB+YW IBERIA/AIR NOSTRUM	224.870	4,7%	256.533	6,1%	-12,3%
BA BRITISH AIRWAYS	184.382	3,9%	192.682	4,6%	-4,3%
BV BLUE PANORAMA AIRLINES	155.817	3,3%	233.914	5,6%	-33,4%
NO NEOS 109.013	2,3%	115.073	2,7%	-5,3%	
GJ EUROFLY SPA	92.485	1,9%	113.559	2,7%	-18,6%
AT ROYAL AIR MAROC	74.744	1,6%	67.227	1,6%	11,2%

Fra le destinazioni di linea con maggior traffico, Parigi si conferma la principale destinazione, nonostante una diminuzione rispetto al 2008. Catania, grazie ai nuovi collegamenti Alitalia, diventa la seconda destinazione con un incremento di circa 50.000 passeggeri. Francoforte seppur in crescita (+6.000 passeggeri) scende al terzo posto. In diminuzione invece Roma FCO (circa 15.000

passeggeri) imputabile anche alle criticità legate all'avvio dell'attività operativa di Alitalia CAI. In forte crescita Madrid (+28.000 passeggeri) dovuto in parte anche all'entrata su questa rotta del vettore Ryanair. In diminuzione infine sia Londra LGW (-8.000 passeggeri) che Cagliari (-4.300 passeggeri).

#### Principali città per traffico passeggeri. Escluso Charter



#### Le attività commerciali

L'impatto economico negativo della crisi economica mondiale ha pesantemente influito anche sui risultati economici del nostro settore di riferimento. Bologna, grazie al buon andamento del traffico

ha ugualmente chiuso il 2009 con un risultato complessivo delle attività commerciali pari a 24.387 Euro, in crescita del 7% rispetto al 2008. Tra le attività più rilevanti si segnala:

> segue

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

- l'accordo con Autogrill sottoscritto nel 2008 che ha trovato concreta attuazione a partire dall'esercizio 2009; alla partecipazione societaria in Aviogrill è infatti subentrata una partnership commerciale più adeguata al nuovo contesto di mercato e volta a valorizzare maggiormente le performance di traffico dell'aeroporto;
- il consolidamento dell'attività di gestione dell'advertising, business in parte gestito direttamente già a partire dalla seconda metà del 2008.

Con l'obiettivo di avvicinare ancora di più i passeggeri all'aeroporto, facilitando le diverse attività legate al volo, è stato completamente rinnovato il sito internet scegliendo di puntare con decisione al target consumer proponendo nuovi servizi on line per i passeggeri e dando maggiore visibilità alle informazioni più richieste da chi

viaggia. Il sito è coerente con la necessaria evoluzione tecnologica che mette in primo piano il passeggero e l'utente, ed è destinato anche a fornire le informazioni a tutta la comunità aeroportuale e agli stakeholder. Il portale del 'Marconi', può contare oggi su una media di quasi 140 mila visitatori al mese e ha registrato negli anni una crescita importante anche grazie all'offerta di servizi molto apprezzati dai passeggeri, come la prenotazione online dei voli e dei parcheggi. In particolare nel 2009 sono transitate dal sito internet il 75% delle operazioni di prenotazione del servizio parcheggi ed oltre il 30% di quelle relative all'acquisto di biglietti aerei presso il ticket office. Si analizza di seguito l'andamento delle principali componenti delle aree di business che hanno concorso a formare il totale dei ricavi di natura commerciale:

## Retail

Tab. 7 Andamento ricavi subconcessioni retail (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	5.515	4.821	4.541	14,4%	21,4%

L'andamento del Marconi appare in controtendenza rispetto alla performance del settore retail negli aeroporti europei, il quale nonostante un continuo recupero nel corso dell'anno in linea con l'andamento del traffico passeggeri, ha registrato nel progressivo gennaio-ottobre un calo complessivo delle vendite dell'8,9%, rispetto ad una contrazione del traffico del 6,5%. (Fonte: European Travel Retail Council, 29 Gennaio 2010, Bruxelles).

I ricavi derivanti dalla gestione delle aree retail presentano anche per il 2009 un trend positivo pari al 14,4% rispetto al 2008 e del 21,4% sul 2007, risultati da considerarsi molto positivi anche rispetto alla situazione dell'*high street* cittadina. Questo ha permesso alla società di gestione di confermare la propria performance di ricavo a passeggero, passato da Euro 1,14 ad Euro 1,15. Nonostante sia molto difficile isolare gli effetti opposti della crisi globale da un lato e dell'apertura al segmento low cost dall'altro, l'analisi interna e i dati evidenziati rafforzano la tesi che sostiene una propensione della spesa del passeggero low cost orientata su mix di prodotti parzialmente differenti ma sostanzialmente paragonabile a quella

del passeggero *legacy*. Un elemento di attenzione sulla componente di traffico low cost è invece rappresentato dall'applicazione più restrittiva delle politiche che regolano dimensioni e peso del bagaglio a mano. Tale fenomeno, già avviato in alcuni paesi europei, ha inciso negativamente sulla propensione della spesa dei passeggeri dando indicazioni per il potenziamento delle attività retail collocate nelle aree oltre i varchi di sicurezza.

Il 2009 si è chiuso con una sostanziale conferma degli stessi livelli di fatturato delle attività commerciali rispetto al 2008, con una variazione lievemente negativa del -0,19%: l'effetto della crisi è stato sostanzialmente attutito dai maggiori volumi di traffico.

Gli eventi di maggiore rilievo che hanno riguardato questa area di business, sono stati l'apertura di un nuovo punto vendita in area Arrivi e due sostituzioni al piano primo.

Per quanto riguarda il futuro, si prospettano un paio di anni di stabilità nei ricavi, in attesa delle disponibilità di nuove metrature derivanti dal progetto di riqualificazione del terminal previsto nei prossimi anni.

## Spazi Pubblicitari

Tab. 8 Andamento ricavi Advertising (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	1.805	1.721	1.587	4,9%	13,7%

Questa area di business presenta una crescita del 4,9% rispetto al 2008. Tale incremento si è registrato in un momento congiunturale di contrazione degli investimenti pubblicitari: secondo i dati elaborati da Nielsen Media Research la raccolta pubblicitaria si è attestata a livello globale a 8,5 miliardi di Euro, subendo una contrazione del 13,4% rispetto al 2008.

I risultati dell'aeroporto di Bologna rispecchiano una sostanziale tenuta dei ricavi derivanti dalla gestione degli spazi attraverso le subconcessionarie (+0,2%) che continuano a rappresentare oltre

la metà del totale dei ricavi oltre alla rimanente commercializzazione che avviene in forma diretta ed è cresciuta del 16,3%, rispetto al 2008. Grazie a tale attività si sono potute intercettare importanti aziende locali del settore meccanico e packaging con una consistente propensione all'investimento nell'aeroporto di riferimento del proprio territorio, dovuta all'internazionalità delle proprie attività sia in termini di volumi esportati, che in termini di appartenenza a gruppi multinazionali.

## Operational Offices

Tab. 9 Andamento ricavi operational offices (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	2.604	2.636	2.295	-1,2%	13,5%

I ricavi da Operational Offices sono introiti derivanti dalla sub-concessione di aree e superfici e noleggio di impianti ai diversi operatori aeroportuali, quali handler, vettori, spedizionieri cargo e fornitori di servizi. Il patrimonio immobiliare gestito dal Marconi nel 2009 è pari a circa mq.14.000, in parte destinati ad uffici operativi per compagnie aeree, tour operator, spedizionieri e doganalisti, in parte destinati a magazzini operativi per l'attività cargo dei couriers ed, in larga parte, destinati ad aree operative delle società di handling certificate sullo scalo.

L'anno è stato caratterizzato da due fattori di particolare rilievo:

- il primo ha riguardato la buona tenuta per l'area gestita con contratti a tariffa commerciale (uffici e magazzini operativi) i cui ricavi sono stati incrementati del 7,1% rispetto al consuntivo

dell'esercizio 2008. Il risultato è stato ottenuto nonostante la società abbia dato corso alle specifiche della normativa Enac riguardante le tariffe regolamentate per i beni ad uso esclusivo delle compagnie aeree, che ha comportato, all'interno della stessa area di business, minori ricavi pari al 5,3%;

- il secondo fattore ha riguardato la contrazione dei ricavi per l'area gestita con contratti a tariffa regolamentata per gli handlers dove, per una diminuzione delle superfici subconcesse di circa mq.900 e per un calo del quantitativo di carburante erogato sullo scalo per circa 9 milioni di litri, i minori ricavi dell'area sono stati pari all' 8,4%.

Complessivamente il risultato finale presenta una lieve diminuzione rispetto al 2008.

## Parcheggi

Tab. 10 Andamento ricavi parcheggi (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	11.052	10.514	10.307	5,1%	7,2%

A livello nazionale, la crisi che ha colpito i vari settori merceologici, ha portato anche ad una sensibile riduzione dell'uso dei parcheggi. Di tendenza contraria è stato l'andamento delle aree di sosta dell'aeroporto di Bologna, dove nel 2009 il numero delle autovetture entrate ha evidenziato complessivamente una crescita del 14% rispetto al 2008 con un incremento dell'8% nei soli parcheggi destinati alla medio/lunga sosta. Al contempo però, si è assistito ad una riduzione della durata dello stazionamento per la diminuzione del 17% dei viaggi di affari (fonte indagine BDS) ed alla flessione del traffico charter (- 22,4%).

La società ha intrapreso alcune iniziative atte ad attrarre un maggior numero di clienti fornendo anche una migliore informazione sulle diverse opzioni di parcheggio con tariffe differenziate finalizzate a servire diverse tipologie di utenza. Mediante una semplificazione e differenziazione dei tariffari dei diversi parcheggi in funzione della

vicinanza del parcheggio all'aerostazione è aumentata la rotazione dei posti auto e l'accessibilità ai servizi da parte degli utenti con impatto positivo sui ricavi e mantenimento della qualità del servizio. Infine, è stata introdotta una nuova cultura di mobilità aeroportuale con l'esclusione della maggior parte dei posti auto lungo la viabilità con conseguente congestione nel fronte terminal nonché criticità sulla sicurezza stradale e l'inserimento degli stessi nelle infrastrutture di sosta a sbarre.

Tutte le azioni intraprese, ad eccezione dei primi mesi di assestamento, hanno trovato il consenso dell'utenza, con un impatto positivo anche sui ricavi annui 2009, che hanno registrato una crescita del 5,1% rispetto all'anno precedente e del 7,2% verso il 2007. Nonostante la forte componente low cost del traffico aggiuntivo, il 57,1% degli utenti ha utilizzato i parcheggi contro il 61,3% dello scorso esercizio (-6,9%).

## Car Rental

Tab. 11 Andamento ricavi subconcessioni Car Rental (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	1.423	1.306	1.228	8,9%	15,9%

A differenza dell'andamento nazionale che ha pesantemente risentito della congiuntura economica negativa, i ricavi da sub concessione car rental sullo scalo ha evidenziato un incremento dell'8,9% grazie alla crescita del numero dei passeggeri che ha interessato in particolar modo un operatore già operante sullo scalo forte di un accordo commerciale in esclusiva con Ryanair.

Buona anche la performance di alcuni altri operatori grazie alle nuove strategie aziendali conseguenti alla rinegoziazione di accordi

con le grandi aziende, all'intensificazione della flotta nei momenti di picco e all'attestazione della stessa al segmento medio-economy. Nel complesso, il valore medio di un noleggio, nel 2009 ha raggiunto l'importo di 76 Euro con una contrazione del 7,3% rispetto al 2008 e al 2007 (82 Euro). Ciò è da imputare all'abbassamento del segmento delle autovetture disponibili presso lo scalo che nel 2009 si è attestato sulla tipologia economy.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Marconi Business Lounge

Tab. 12 Andamento ricavi MBL (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	1.057	1.009	854	4,8%	23,8%

Il risultato positivo conseguito nel 2009, con ricavi cresciuti in maniera più che proporzionale rispetto al numero di accessi, si inserisce in una situazione di mercato che risente in maniera particolare della congiuntura economica.

L'andamento del segmento business è stato caratterizzato dai seguenti fattori:

- riduzione nella vendita di biglietti corporate e del traffico business, come conseguenza dell'abbattimento dei costi operato da più aziende,
- sospensione temporanea di collegamenti da parte di alcune compagnie di linea, (British Airways, Iberia, Alitalia) sulle quali viaggiano abitualmente diversi passeggeri in possesso di tessere oro/platino,
- generale resistenza alle variazioni tariffarie, ancorché lievi, da parte dei vettori.

Tre i principali fattori che hanno determinato il risultato del 2009: un incremento del 30% degli accessi derivanti dall'acquisto diretto da parte dei passeggeri, la sostanziale stabilità del numero degli ingressi derivanti da accordi con vettori tradizionali, la sempre maggiore diffusione dei vettori low cost che hanno inciso anche sulle abitudini dei business travellers.

La tendenza ad utilizzare biglietti di classe economica acquistando separatamente carnet di ingressi lounge è confermata anche per l'utilizzo della MBL. A ciò si aggiunge un effetto "trasversale" di accordi conclusi in passato (net-work Priority Pass).

Con l'obiettivo di offrire un miglioramento al servizio offerto ai passeggeri, sono state aumentate le ore di presidio del bar durante i fine settimana, con conseguente aumento dei costi operativi.

## Biglietteria

Tab. 13 Andamento ricavi biglietteria (in migliaia di euro)

	2009	2008	2007	%09/08	%09/07
Ricavi	931	797	986	16,8%	-5,6%

Il consuntivo 2009 dei proventi di biglietteria evidenzia uno scostamento positivo del 16,8% rispetto al 2008. Il dato più significativo, anche tenendo conto la tendenziale crescita del settore on-line, è l'aumento di produttività pro-capite del 31%. A fronte della riduzione di 3 unità dell'organico, il numero complessivo di operazioni effettuate è cresciuto di oltre l'8% rispetto all'anno precedente grazie anche all'introduzione di nuovi software gestionali, procedure operative ed accordi con gli operatori che hanno contribuito a conseguire tale risultato.

Il cambiamento radicale avvenuto negli ultimi due anni, relativo alla tipologia dei servizi erogati presso il ticket-office dell'Aeroporto, conferma la generale tendenza del settore. Infatti, fino a pochi anni fa, la componente primaria dei ricavi dell'area proveniva dalle vendite per compagnie IATA-BSP, la cui massiccia presenza sul nostro scalo garantiva un tipo di traffico attento più al servizio che al costo. La situazione macroeconomica ed il traffico etnico stanno modificando questo mercato aumentandone di molto la complessità.

Dall'analisi dei prodotti e servizi più richiesti, deriva una tipologia di cliente molto sensibile alle tariffe la cui motivazione primaria al volo è legata alle necessità familiari.

Nel 2009 si è assistito in particolare ad un calo delle emissioni di

biglietti IATA dovuto anche all'aumento degli acquisti effettuati online, tendenza confermata anche dal forte incremento delle vendite effettuate attraverso il sito Internet della società, parallelamente si è assistito ad un significativo aumento delle vendite di biglietti low cost e soprattutto delle eccedenze bagagli.

La grande concorrenza innescatasi con l'introduzione delle tariffe low cost ha inoltre portato alcuni vettori tradizionali a puntare su ricavi di natura diversa rispetto al passato: tariffe aeree a basso costo, ma servizi correlati a pagamento. In particolare alcuni vettori stanno iniziando a modificare le proprie politiche in tema di franchigie bagaglio da stiva proponendo tariffe web che prevedono un extra per l'imbarco del bagaglio.

Tali servizi, di natura differente dalla vendita di biglietteria aerea, ma pur sempre legati all'issued ticket for flight, costituiscono la prima fonte di ricavo per l'area di business ticket-office.

Il cambiamento a cui è sottoposta l'attività ticket-office, non ultimo il definitivo abbandono della biglietteria cartacea a favore di quella elettronica e le richieste da parte degli operatori per l'adozione di sistemi informatici propri, investirà sempre più l'aspetto tecnologico della produzione del servizio, oltre a richiedere un costante aggiornamento nell'approccio al cliente, proprio al fine di interpretare al meglio il cambiamento del mercato attuale.

## Principali dati economici - finanziari e patrimoniali

Si espongono le componenti positive e negative di Conto Economico degli ultimi due esercizi, rielaborate al fine di evidenziare i principali indicatori di risultato ed i margini intermedi della gestione, in valore assoluto ed in quota percentuale sul fatturato. Si segnala che a partire dall'esercizio 2009 è stata adottato un modello di bilancio

riclassificato leggermente diverso da quello esposto in precedenza in particolare nella classificazione delle voci della gestione finanziaria, delle partecipate e straordinaria. Per omogeneità di confronto anche i dati dell'esercizio precedente sono stati riclassificati con la nuova modalità.

Tab. 14 Conto economico riclassificato 2009 (in migliaia di euro)

	ESERCIZIO 2009	% SUL FATTURATO	ESERCIZIO 2008	% SUL FATTURATO	VAR. 2009/2008	VAR.% 2009/2008
<b>Ricavi gestione caratteristica</b>	<b>61.997</b>	<b>100%</b>	<b>56.293</b>	<b>100%</b>	<b>5.704</b>	<b>10%</b>
Consumi di materie	-967	-2%	-574	-1%	-394	-69%
Costi di manutenzione	-2.778	-4%	-2.825	-5%	46	2%
Servizi da terzi	-13.682	-22%	-7.886	-14%	-5.796	-73%
Utenze e simili	-2.981	-5%	-3.197	-6%	216	7%
Costi generali	-3.737	-6%	-3.523	-6%	-214	-6%
Canoni e affitti	-2.287	-4%	-2.088	-4%	-199	-10%
<b>Costi esterni gestione</b>	<b>-26.433</b>	<b>-43%</b>	<b>-20.092</b>	<b>-36%</b>	<b>-6.341</b>	<b>-32%</b>
<b>Valore aggiunto</b>	<b>35.564</b>	<b>57%</b>	<b>36.201</b>	<b>64%</b>	<b>-637</b>	<b>-2%</b>
<b>Costo del lavoro</b>	<b>-17.842</b>	<b>-29%</b>	<b>-16.857</b>	<b>-30%</b>	<b>-985</b>	<b>-6%</b>
<b>Marg. oper. lordo (EBITDA)</b>	<b>17.722</b>	<b>29%</b>	<b>19.344</b>	<b>34%</b>	<b>-1.622</b>	<b>-8%</b>
Ammortamenti	-6.717	-11%	-6.299	-10%	-418	-7%
Accantonamenti operativi	-2.193	-4%	-2.721	-5%	528	19%
<b>Totale costi struttura</b>	<b>-8.910</b>	<b>-14%</b>	<b>-9.020</b>	<b>-16%</b>	<b>110</b>	<b>1%</b>
<b>Risult. oper. caratt. (EBIT)</b>	<b>8.812</b>	<b>14%</b>	<b>10.324</b>	<b>18%</b>	<b>-1.511</b>	<b>-15%</b>
<b>Saldo gestione finanziaria</b>	<b>-950</b>	<b>-2%</b>	<b>-1.265</b>	<b>-2%</b>	<b>315</b>	<b>25%</b>
<b>Saldo gestione partecipate</b>	<b>-118</b>	<b>0%</b>	<b>-3.817</b>	<b>-7%</b>	<b>3.700</b>	<b>97%</b>
<b>Saldo gestione straordinaria</b>	<b>-427</b>	<b>-1%</b>	<b>-788</b>	<b>-1%</b>	<b>361</b>	<b>46%</b>
<b>Totale saldo gest. fin./part./str.</b>	<b>-1.495</b>	<b>-2%</b>	<b>-5.871</b>	<b>-10%</b>	<b>4.376</b>	<b>75%</b>
<b>Risultato Prima Imposte</b>	<b>7.317</b>	<b>12%</b>	<b>4.453</b>	<b>8%</b>	<b>2.864</b>	<b>64%</b>
Imposte sul reddito	-3.039	-5%	-2.593	-5%	-446	-17%
<b>Utile di esercizio</b>	<b>4.278</b>	<b>7%</b>	<b>1.860</b>	<b>3%</b>	<b>2.419</b>	<b>130%</b>

L'esercizio 2009 si chiude con un utile di 4.278 mila Euro che rappresenta il miglior risultato degli ultimi cinque esercizi ed evidenzia una crescita di 2.419 mila Euro sul 2008.

Tale crescita è conseguenza di vari fattori che hanno avuto diverso impatto sul Conto Economico dell'esercizio ed in particolare:

- crescita dei ricavi (+10%) dovuta all'aumento del traffico non essendo intervenuti incrementi tariffari fatta eccezione per l'adeguamento dei diritti aeromobili e passeggeri al tasso di inflazione disposto a fine 2008 dal Decreto Attuativo art.21-bis del D.L.31 dicembre 2007 n.248 (c.d. Milleproroghe) che ha comportato un aumento effettivo dei diritti decisamente inferiore all'1,7% dichiarato e diverso per le diverse tipologie di diritti, con un valore medio di circa lo 0,7%. La crescita del traffico è un risultato particolarmente significativo in un contesto di perdurante congiuntura economica negativa;
- aumento dei costi della gestione ordinaria sia esterni (+32%), per maggiori oneri di sviluppo del traffico aeroportuale ed altri fattori dettagliati in seguito, sia del costo del lavoro (+6%);
- conseguente contrazione del Margine Operativo Lordo (-8%) che, in assenza di variazioni rilevanti dei costi di struttura (-1%), si riflette sulla diminuzione del Risultato Operativo Caratteristico (-15%);
- sensibile miglioramento nel saldo della gestione "accessoria" (gestione finanziaria, delle società partecipate e straordinaria) grazie ai miglioramenti dei risultati delle società del Gruppo e, quindi, alla forte riduzione delle svalutazioni delle partecipazioni (-94%) e alla presenza, nel 2008, della perdita su crediti nei confronti del Gruppo Alitalia in Amministrazione Straordinaria. Il saldo della gestione "accessoria" passa da - 5.871 mila Euro a - 1.495 mila determinando una sensibile crescita del Risultato Ante Imposte (+ 64%) che si attesta a 7.317 mila Euro;
- le imposte sul reddito, complessivamente in crescita del 17% sull'esercizio precedente, registrano una contrazione della loro

incidenza percentuale passando dal 58% al 42% del Risultato Ante Imposte. In particolare, le imposte correnti diminuiscono del 3% in quanto, pur in presenza di un maggior Risultato Ante Imposte, la diminuzione dei costi non deducibili ha comportato una contrazione della base imponibile fiscale. Di converso le imposte differite non beneficiano nel 2009 del significativo impatto positivo determinato nel 2008 dall'affrancamento dei disallineamenti per ammortamenti anticipati disposto dalla Legge Finanziaria 2008.

La riduzione della redditività operativa, pur in presenza di una crescita dei volumi, è collegata alla modifica del mix di traffico, con una quota crescente della componente low-cost, a marginalità più bassa, ed una contrazione, causata dalla crisi internazionale, delle componenti linea e charter caratterizzate da una marginalità superiore. Peraltro occorre rilevare come, in assenza del contributo derivante dal traffico low-cost, il risultato a livello di Margine Operativo Lordo avrebbe registrato un'ulteriore riduzione. La suddetta riduzione della marginalità operativa è stata comunque parzialmente compensata da alcuni risparmi in categorie di costi legati alla gestione delle infrastrutture quali le manutenzioni (-2%) e le utenze e simili (-7%).

Nel dettaglio, i ricavi della gestione caratteristica sono aumentati del 10% nell'esercizio in esame grazie al sensibile aumento dei ricavi sia aeronautici (+14%) che non aeronautici/commerciali (+8%) e nonostante un calo dei ricavi vari (-12%).

Nell'ambito dei ricavi aeronautici si segnala la crescita dei diritti aeroportuali (+13%) dovuta ai maggiori volumi (+13,2%) a tariffe sostanzialmente invariate, come già ricordato. Positivo anche l'andamento dei corrispettivi delle infrastrutture centralizzate (+7%) e beni uso comune (+19%) mentre risultano leggermente in diminuzione i corrispettivi per beni ad uso esclusivo (-8%) a causa principalmente del ridimensionamento delle aree operative sub concesse ad alcuni handler.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Di segno positivo, vista l'introduzione a far data dal 26 luglio 2008, l'andamento del nuovo corrispettivo per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM) previsto dal Reg.Cee 1107/2006 che si incrementa del 163% per effetto della diversa incidenza temporale oltre che per l'effetto traffico.

La crescita dei ricavi non aeronautici/commerciali è dovuta al buon risultato di tutte le componenti quali le subconcessioni commerciali (12%), i parcheggi e ricavi pubblicitari entrambi cresciuti del 5%, i proventi di biglietteria (17%) e della Marconi Business Lounge (5%), anche se l'aumento dei volumi di traffico ha avuto un minore impatto sul segmento commerciale a causa della diminuzione della propensione alla spesa dei passeggeri legata sia al perdurare della crisi economica che all'aumento della componente low cost.

Infine, gli altri ricavi e proventi diminuiscono per effetto principalmente dei minori ricavi per oneri condominiali a carico dei sub concessionari (-29%) per effetto della diminuzione di alcune categorie di costi c.d. "comuni" e dei proventi da penali (-73%).

I costi esterni di gestione, pari a 26.433 mila Euro, evidenziano un aumento del 32% dovuto, in larga misura, ai maggiori costi per servizi da terzi legati alla promozione e sviluppo del traffico aeroportuale in relazione al maggior traffico transitato, allo sgombero neve a causa delle rigide condizioni climatiche della winter season 2009/2010 (148%), all'assistenza al nuovo servizio PRM attivo dal 26 luglio 2008 (178%) ed a nuovi servizi di vigilanza, controllo e sicurezza ai varchi doganali e al piazzale Aviazione Generale. Alla voce costi generali si evidenzia un aumento di 214 mila Euro principalmente dovuto alla crescita del contributo al Fondo Servizio Antincendio (+16%), crescita legata all'aumento del traffico così come, anche se con meccanismi diversi, il canone di concessione aeroportuale (+14%) all'interno della voce canoni e affitti.

Per effetto di questi fattori, il valore aggiunto prodotto nell'esercizio si è attestato a 35.564 mila Euro con una diminuzione del 2% sul 2008 ed un'incidenza sul fatturato dal 64% al 57% del 2009.

L'incremento del 6% nel costo del lavoro è dovuto, in parte alla crescita dell'organico medio di 11 Full Time Equivalent (+3,7%) legata principalmente a una scelta di internalizzazione di attività ed in parte, all'incremento del costo unitario (+2,1%) legato alla dinamica salariale e ad aumenti dei contributi assicurativi per l'ammissione del comparto aeroportuale ai versamenti della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria. A tali fenomeni va aggiunto il ricorso al lavoro somministrato per far fronte a picchi di attività. Si evidenzia peraltro un significativo miglioramento della produttività del lavoro, tenuto conto che a fronte di un incremento del costo del lavoro del 6% i ricavi aziendali sono aumentati del 10% e i volumi (traffico passeggeri) di oltre il 13%.

Il margine operativo lordo pari a 17.722 mila Euro (29% del fatturato) si attesta pertanto in diminuzione dell'8% sul 2008.

I costi di struttura (8.910 mila) presentano una lieve diminuzione rispetto all'esercizio 2008 attribuibile ai minori accantonamenti operativi (2.193 mila Euro contro 2.721 del 2008) mentre gli ammortamenti aumentano di 418 mila Euro e mantengono quota 11% sul fatturato.

L'EBIT (risultato operativo caratteristico) in calo del 15%, si attesta a 8.812 mila Euro (14% del fatturato) ma, a differenza degli anni precedenti ed in particolare del 2008, non viene poi fortemente ridotto dal saldo negativo della gestione finanziaria, delle partecipazioni e straordinaria che nel 2009 ha assorbito 1.495 mila Euro contro 5.871 mila del 2008.

Nel dettaglio il saldo della gestione finanziaria migliora da -1.265 mila Euro a - 950 mila per il duplice effetto della riduzione dei tassi di interesse e dell'indebitamento medio. Sia per gli interessi attivi che passivi è stato preponderante l'effetto tasso rispetto all'effetto volume. In particolare la diminuzione di 315 mila del saldo negativo della gestione finanziaria è determinata da una contrazione degli oneri finanziari di 1.117 mila Euro e parallelamente dalla diminuzione degli interessi attivi per 802 mila Euro.

La gestione delle partecipate passa da un risultato negativo di 3.817 mila Euro a - 118 mila Euro grazie alle minori rettifiche al valore di carico delle società controllate. In particolare si ricorda che nel 2008 la svalutazione di Marconi Handling di 3.962 mila Euro era tale anche per effetto della minusvalenza da conferimento del ramo merci alla Fast Freight Marconi, operazione che ha consentito a quest'ultima di usufruire del fondo da conferimento nell'esercizio 2009. In sintesi il 2008 è stato l'anno nel quale si sono riflessi a conto economico gli esiti di diverse operazioni di riorganizzazione e modifica del perimetro delle società del Gruppo con benefici economici già visibili nell'esercizio in esame sui risultati delle singole società e, di conseguenza, su quello della scrivente.

Il saldo della gestione straordinaria, negativo per 427 mila Euro è migliorato rispetto al 2008 per effetto delle minori perdite su crediti per il noto effetto dell'Amministrazione Straordinaria del Gruppo Alitalia assorbito nell'esercizio 2008.

In sintesi, nonostante la contrazione della redditività operativa, il sensibile recupero ottenuto a livello di gestione "accessoria" ha consentito di determinare un risultato ante imposte di 7.317 mila Euro in crescita del 64% sul 2008 con un recupero di quattro punti percentuali di marginalità sul fatturato (dall'8% al 12%).

Al netto delle imposte sul reddito ed in conseguenza anche della minore incidenza di queste ultime sul risultato ante imposte, l'utile di esercizio evidenzia una crescita del 130% sul 2008 attestandosi a 4.278 mila Euro. Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario di cassa 2009 a confronto con l'esercizio precedente.

Tab. 15 Rendiconto finanziario di cassa 2009 (in migliaia di euro)

	2009	2008
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio	4.278	1.860
<b>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</b>		
+ Ammortamenti	6.717	6.299
+ Variazione TFR	89	-51
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	-17	158
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	304	3.826
<b>Cash Flow Operativo Lordo</b>	<b>11.372</b>	<b>12.093</b>
<b>Variazioni degli impieghi</b>		

> segue

	2009	2008
Crediti e altre attività	2.228	4.922
<b>Variazioni delle fonti</b>		
Debiti e altre passività	2.871	-906
<b>Cash Flow di Esercizio=Flusso Monetario Netto della gestione reddituale</b>	<b>16.471</b>	<b>16.109</b>
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-7.490	-8.046
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-4.264	-3.230
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	-16.197	-13.072
<b>Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento</b>	<b>-27.951</b>	<b>-24.348</b>
<b>Liquidità generata/Utilizzo liquidità=variazione finale di cassa</b>	<b>-11.480</b>	<b>-8.239</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>25.106</b>	<b>33.345</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>-11.480</b>	<b>-8.239</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>13.626</b>	<b>25.106</b>

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 11.372 mila Euro, in diminuzione rispetto al risultato 2008 nonostante il maggior utile netto a causa prevalentemente della sensibile diminuzione dei costi senza effetto sulla liquidità quali le svalutazioni delle partecipazioni.

Le fonti prodotte dalla diminuzione dei crediti e delle altre attività a breve termine (2.228 mila) e dall'aumento dei debiti e delle passività a breve (2.871 mila) hanno determinato un cash flow di esercizio di 16.471 mila Euro.

Quest'ultimo è stato utilizzato prevalentemente per:

- la copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (7.490 mila);
- le ricapitalizzazioni delle società partecipate (3.655 mila) e l'acquisto di nuove partecipazioni (615 mila);
- la restituzione delle rate di mutuo (5.188 mila) e gli impieghi finanziari a breve della liquidità eccedente (11.009 mila).

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2009 a confronto con l'esercizio precedente.

Tab. 16 Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi 2009 (in migliaia di euro)

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	VARIAZIONI	%
Crediti verso clienti	12.542	12.938	-396	-3%
Crediti verso partecipate	437	626	-189	-30%
Crediti tributari e imposte anticipate	1.245	874	371	42%
Altri crediti	5.091	6.533	-1.441	-22%
Ratei e risconti attivi	228	183	45	25%
Rimanenze di magazzino	416	663	-247	-37%
Debiti verso fornitori	-10.491	-10.639	148	1%
Debiti verso partecipate	-856	-722	-134	-19%
Clienti c/anticipi	-59	-76	18	23%
Debiti tributari	-1.307	-923	-383	-42%
Altri debiti	-9.499	-6.620	-2.879	-43%
Ratei e risconti passivi	-249	-318	69	22%
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>-2.502</b>	<b>2.518</b>	<b>-5.019</b>	<b>-199%</b>
Immobilizzazioni immateriali e materiali	123.256	122.544	712	1%
Immobilizzazioni finanziarie	10.675	6.658	4.017	60%
Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	764	662	102	15%
Fondi rischi e oneri	-4.772	-4.583	-189	-4%
TFR	-4.636	-4.548	-88	-2%
<b>Immobilizzazioni strutturali nette</b>	<b>125.288</b>	<b>120.733</b>	<b>4.555</b>	<b>4%</b>
<b>Totale impieghi</b>	<b>122.786</b>	<b>123.251</b>	<b>-465</b>	<b>0%</b>
FONTI	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	VARIAZIONI	%
Debiti verso banche	46.450	51.638	-5.188	-10%
Attività finanziarie liquide	-19.034	-7.999	-11.035	-138%
Denaro e valori in cassa	-13.626	-25.106	11.480	46%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>13.790</b>	<b>18.533</b>	<b>-4.743</b>	<b>-26%</b>
Capitale sociale	74.000	74.000	0	0%
Riserve	30.718	28.858	1.860	6%
Utile dell'esercizio	4.278	1.860	2.419	130%
<b>Patrimonio netto</b>	<b>108.996</b>	<b>104.718</b>	<b>4.278</b>	<b>4%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>122.786</b>	<b>123.251</b>	<b>-465</b>	<b>0%</b>



## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Nel 2009 il capitale circolante netto è migliorato di 5.019 mila Euro per effetto della diminuzione dei crediti e degli altri impieghi di circolante di 1.857 mila Euro e, in parallelo, dell'aumento dei debiti e delle passività correnti di 3.162 mila Euro.

La diminuzione degli impieghi di circolante è legata a:

- diminuzione dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali che ha consentito, pur in presenza di un aumento del fatturato, di determinare una contrazione dei crediti netti di 585 mila Euro;
- incasso di crediti non commerciali per la vendita di partecipazioni avvenuta a fine 2008 e per il rimborso a fine 2009 da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di alcuni canoni di sub concessione erroneamente pagati a quest'ultimo e non alla scrivente nell'annualità di ottenimento della Gestione Totale.

L'aumento delle fonti di circolante è dovuto a:

- saldo imposte dell'esercizio che nel 2008 era a credito della società;
- aumento del debito verso dipendenti e Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale per arretrati sul rinnovo del CCNL e premio variabile e di risultato maturato nel 2009, entrambi in corso di erogazione nel 2010;

- addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri la cui crescita è legata all'aumento del traffico e della tariffa a far data dal 28/10/2008;

- contributo al Fondo Servizio Antincendio, disposto a carico del Gestore aeroportuale dalla Legge Finanziaria 2007, il cui pagamento è in attesa di chiarimenti da parte delle competenti autorità a seguito delle modifiche sulla destinazione del fondo introdotte dalla L.2/2009 art.4, comma 3 bis come meglio illustrato nella sezione sul Quadro Normativo di questa Relazione.

Le immobilizzazioni strutturali nette hanno comportato maggiori impieghi di liquidità per 4.555 mila Euro prevalentemente a causa delle operazioni sul capitale delle società partecipate e dell'acquisto della partecipazione in FFM e Ravenna Terminal Passeggeri.

La posizione finanziaria netta è migliorata di 4.743 mila Euro per effetto sostanzialmente della riduzione del debito verso banche vista la restituzione delle rate di mutuo in scadenza nell'esercizio (5.188 mila) in quanto una diversa allocazione della cassa tra disponibilità liquide (-11.480 mila) e investimenti finanziari a breve (+11.035 mila) di fatto azzerò la variazione tra queste due voci.

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

Tab. 17 Stato patrimoniale riclassificato in forma sintetica 2009 (in migliaia di euro)

ATTIVITÀ	ESERCIZIO 2009	%	ESERCIZIO 2008	%	VAR. 2009/2008	VAR.% 2009/2008
Liquidità immediate	13.626	7%	25.106	14%	-11.480	-46%
Liquidità differite	38.324	21%	28.969	16%	9.354	32%
Disponibilità	669	0%	846	0%	-176	-21%
Attività immobilizzate	134.695	72%	130.082	70%	4.614	4%
<b>Totale attività</b>	<b>187.314</b>	<b>100%</b>	<b>185.003</b>	<b>100%</b>	<b>2.312</b>	<b>1%</b>

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2009	%	ESERCIZIO 2008	%	VAR. 2009/2008	VAR.% 2009/2008
Passività correnti	27.755	15%	24.486	13%	3.268	13%
Passività consolidate	50.563	27%	55.798	30%	-5.235	-9%
Patrimonio netto	108.996	58%	104.718	57%	4.278	4%
<b>Totale passività</b>	<b>187.314</b>	<b>100%</b>	<b>185.003</b>	<b>100%</b>	<b>2.312</b>	<b>1%</b>

Dall'analisi trova conferma la riduzione delle attività correnti tra liquidità immediate, differite e disponibilità di 2.302 mila Euro, riduzione prevalentemente dovuta ai maggiori incassi di crediti sia commerciali che di altra natura, al netto dell'aumento dei crediti per imposte anticipate.

Nel complesso le attività correnti passano dal 30% al 28% delle attività complessive con parallelo incremento delle attività immobilizzate per effetto prevalentemente degli investimenti in immobilizzazioni al netto del normale processo di ammortamento

(+712 mila) ed, in maggior misura, per effetto degli investimenti in società partecipate (+4.017 mila).

In crescita le passività correnti (15% del passivo totale contro 13% del 2008) per l'aumento dei debiti di natura non commerciale (debiti tributari, verso dipendenti e Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale, debiti vari verso lo Stato) ed, in parallelo, in diminuzione le passività consolidate (27% del passivo totale contro il 30% del 2008) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (41.156 mila contro 46.450 del 2008).

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

percentuale, unitamente agli indici di redditività e finanziari ritenuti più significativi.

<b>DATI SIGNIFICATIVI DI SINTESI</b> <b>(in migliaia di euro)</b>	<b>2009</b>	<b>%</b> <b>09/08</b>	<b>2008</b>	<b>%</b> <b>08/07</b>	<b>2007</b>	<b>%</b> <b>07/06</b>
Ricavi gestione caratteristica	61.997	10%	56.293	1%	55.820	6%
<b>Valore aggiunto</b>	<b>35.564</b>	<b>-2%</b>	<b>36.201</b>	<b>4%</b>	<b>34.783</b>	<b>0%</b>
Costo del lavoro	17.842	6%	16.857	3%	16.431	6%
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>17.722</b>	<b>-8%</b>	<b>19.344</b>	<b>5%</b>	<b>18.352</b>	<b>-5%</b>
Amm.ti/accantonamenti operativi	8.910	-1%	9.020	3%	8.720	7%
<b>Risultato Operativo Caratteristico</b>	<b>8.812</b>	<b>-15%</b>	<b>10.324</b>	<b>7%</b>	<b>9.633</b>	<b>-13%</b>
<b>Risultato prima delle Imposte</b>	<b>7.317</b>	<b>64%</b>	<b>4.453</b>	<b>7%</b>	<b>4.151</b>	<b>-41%</b>
<b>Risultato di esercizio</b>	<b>4.278</b>	<b>130%</b>	<b>1.860</b>	<b>273%</b>	<b>499</b>	<b>-82%</b>
Autofinanziamento=cash-flow op.lordo	11.372	-6%	12.093	-3%	12.413	-15%
Investimenti (*)	7.519	-7%	8.050	19%	6.744	-44%

(\*) Per investimenti si intendono gli investimenti realizzati nell'esercizio 2009 compresi quelli non ancora entrati in funzione al termine dello stesso.

<b>PRINCIPALI INDICI</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>MEDIA 09/07</b>
ROE Reddito Netto/ Patrimonio Netto Medio	3%	2%	0%	2%
ROI Reddito Operativo/ Capitale Investito Medio	5%	5%	5%	5%
ROS Ris.Operativo/ Ricavi	14%	18%	17%	17%
Quoziente di disponibilità Attività Correnti/Passività Correnti	1,9	2,2	2,4	2,2
Indice del Margine di Struttura Allargato (Patrimonio netto + Passivo Consolidato)/ Attivo Immobilizzato	1,2	1,2	1,3	1,2
Indipendenza finanziaria Patrimonio Netto/Totale Attività	0,6	0,6	0,5	0,6

## Rapporti con società controllate e collegate

### Premessa

Il 2009 è stato il primo anno in cui si sono potuti cogliere i risultati della profonda trasformazione del Gruppo realizzata concretamente in attuazione delle linee guida strategiche definite nell'ambito del Piano Industriale approvato nel 2008.

Il Gruppo appare oggi con una struttura semplificata rispetto al passato e, soprattutto, con una articolazione maggiormente focalizzata sul core business derivato dal Piano Industriale che prevede a livello strategico la razionalizzazione della presenza nel settore dell'handling e la gestione del portafoglio delle partecipazioni in chiave integrata e funzionale alla strategia dichiarata.

Al 31/12/2009 Sab detiene tre partecipazioni di controllo, 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), handling Aviazione Commerciale settore merce e posta (Fast Freight Marconi Srl trasformata in Spa con delibera del 25 marzo 2010) ed, infine, handling e gestione infrastrutture destinate all'Aviazione Generale (Tag Bologna Srl).

Sab detiene, inoltre, una nuova partecipazione di collegamento nella neo costituita Ravenna Terminal Passeggeri Srl, società concessionaria del servizio di stazione marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto di Ravenna, con la finalità di contribuire grazie al proprio know-how nella gestione di terminal ed essere pronti a cogliere opportunità di sviluppo sinergico tra traffico aereo e crocieristico.

L'approccio perseguito già dal 2008 di fuoriuscita da partecipazioni

non in linea con gli obiettivi strategici, quali in passato Bologna Airport Services e Aviogrill, si è concluso con la decisione in accordo con l'altro socio, di porre in liquidazione la controllata Airport & Travel Srl, società che ha gestito fino a gennaio 2010 il punto vendita di pacchetti viaggio Fast Minute in aeroporto. L'andamento economico negativo registrato nel 2009 - ultimo bilancio chiuso al 31/10/2009 evidenzia una perdita di 35 mila Euro - con perdita di volumi e riduzione del margine delle intermediazioni effettuate e la mancanza di prospettive di rilancio e sviluppo del business hanno motivato la decisione di scioglimento anticipato e messa in liquidazione della società, come da delibera dell'Assemblea dei Soci del 29 gennaio 2010.

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

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

Si segnala, infine, che dall'esercizio 2009 Sab, in qualità di controllante, ha optato per l'estensione del perimetro di applicazione del regime di tassazione del consolidato fiscale nazionale, di cui agli

> segue

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

art. 117 e seguenti del DPR 917/96 includendovi le controllate Fast Freight Marconi Srl e la TAG Bologna Srl, oltre alla controllata

Marconi Handling già inclusa nel consolidato fiscale dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

## Società Controllate



(\*) Fast Freight Marconi Srl trasformata in Spa con Assemblea dei Soci del 25/03/2010.

Si riporta nella tabella seguente l'importo delle principali transazioni intervenute tra Sab e le società controllate nell'esercizio 2009 (in migliaia di Euro).

SOCIETÀ	RICAVI	COSTI	CREDITI	DEBITI
Marconi Handling	953	775	319	199
Fast Freight Marconi	425	63	78	424
Tag Bologna	173	/	36	177
<b>Totale</b>	<b>1.551</b>	<b>838</b>	<b>433</b>	<b>800</b>

## Marconi Handling S.r.l.

La società Marconi Handling Srl (di seguito anche MH) è stata costituita in data 17 aprile 2003 per l'esercizio dei servizi di assistenza a terra sull'aeroporto di Bologna a seguito del conferimento, da parte del socio unico Sab, del ramo di azienda relativo.

Nel 2008 si è concluso il processo di ricerca ed individuazione di un partner industriale con l'obiettivo di facilitare il percorso di risanamento della società rafforzandone la posizione competitiva sul mercato locale e nazionale. Tale processo ha portato, con un'operazione di aumento di capitale sociale riservata, all'ingresso al 15,38% del capitale di Marconi Handling dell'operatore GH Napoli S.p.A, al quale è stata affidata la gestione operativa ed amministrativa della società all'inizio del 2009. Con l'ingresso del partner industriale, Marconi Handling ha rinnovato la gestione e l'organizzazione dell'attività di handling per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Industriale, obiettivi volti alla redditività, alla qualità dei servizi resi e con attenzione ai dipendenti della società. La società ha, inoltre, avviato una ristrutturazione delle attrezzature di rampa con acquisto di bus interpista ed altri mezzi volti a sostituire i beni obsoleti e ad ampliare il parco mezzi in linea con le esigenze di crescita dello scalo.

Il 2009 è stato anche il primo anno di Marconi Handling senza la gestione delle attività relative al ramo merci e posta, ramo conferito nella neo costituita e controllata al 100% Fast Freight Marconi Srl (di seguito anche FFM) poi ceduta nel gennaio 2009

alla capogruppo nell'ambito di un'operazione di riorganizzazione e rilancio del settore merci sullo scalo di Bologna, di cui si dirà più approfonditamente nel paragrafo dedicato a FFM.

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

1. crescita del **traffico** servito grazie all'andamento positivo del traffico sull'aeroporto di Bologna, in controtendenza rispetto alla media nazionale. La crescita è dovuta in particolare all'assistenza al vettore Ryanair che ha avviato l'attività operativa su Bologna con la winter season 2008/2009 ed è passato da 352 movimenti del 2008 a 7.416 del 2009. Nel complesso, Marconi Handling ha gestito 40.500 movimenti con una quota di mercato pari al 67,4%;
2. dal punto di **vista economico**, il 2009 si chiude con una perdita di 223 mila Euro in netto miglioramento rispetto agli esercizi precedenti. Il miglioramento, oltre all'assenza di componenti negative "straordinarie" intervenute nel 2008 e nel 2007, è riconducibile ai seguenti fattori:
  - la crescita delle attività servite, grazie prevalentemente al vettore Ryanair, ha comportato un incremento dei ricavi di handling e dei servizi inerenti del 16% in linea con la crescita dei passeggeri;
  - la focalizzazione sui **clienti** sia in termini di soddisfazione che in termini di verifica continua della loro solidità finanziaria;

- la focalizzazione sul fatturato extra handling (on demand);
- la diminuzione generalizzata dei costi di gestione dovuta sia allo scorporo del ramo merci sia al processo di recupero di efficienza gestionale e produttività che ha portato ai seguenti decrementi dei costi più significativi:

1. costo del personale per recupero di efficienza quantificabile in un risparmio del 7% a fronte di un aumento dell'attività del 29% ottenuto mantenendo una forte attenzione alla valorizzazione delle risorse umane;
2. politica di rinnovamento delle attrezzature operative che ha consentito di ridurre i costi di manutenzione;
3. diminuzione delle aree in sub concessione dovuta, sostanzialmente, al minor perimetro delle attività, con conseguente calo dei fitti passivi e degli oneri condominiali.

In conseguenza di quanto sopra il Margine Operativo Lordo di Marconi Handling si è attestato a 511 mila Euro mentre il risultato finale ha beneficiato dell'assenza di imposte Ires a carico dell'esercizio grazie all'utilizzo di perdite fiscali pregresse. A ciò si è aggiunto con effetto positivo l'iscrizione delle imposte anticipate relative, oltre che agli accantonamenti dell'esercizio 2009 anche alle poste dei bilanci precedenti grazie al processo di risanamento in atto che ha consentito di prevederne con ragionevole certezza l'utilizzo in un arco temporale definito. Per tutto quanto sopra descritto Marconi Handling ha chiuso l'esercizio 2009 con una perdita complessiva di 223 mila Euro, riportata a nuovo dall'Assemblea dei Soci del 8 aprile 2010 in quanto riassorbibile in un breve arco temporale stando alle prospettive di rilancio e sviluppo della società evidenziate dal Business Plan.

Sul fronte **investimenti**, la società ha acquistato attrezzature operative (cobus, gpu, cargo loader, trattori e nastri) per circa 3.019 mila Euro per sostituire i mezzi obsoleti e adeguare il parco mezzi

alle richieste quantitative e qualitative del servizio prestato. Sul fronte **qualità del servizio**, risulta migliorato il tempo di attesa in coda al check in, il tempo di arrivo dei mezzi sottobordo ed i tempi di riconsegna dei bagagli. Infine, risulta in diminuzione anche la percentuale dei voli in ritardo a causa dell'handler.

Per ultimo, il **contenzioso** in atto dall'esercizio 2007 derivante dalla vicenda legata all'appalto di servizi alla società Doro Group Soc., Cons. a r.l., non ha avuto impatti economici nell'esercizio 2009. Nel mese di novembre si è perfezionata la transazione tra Marconi Handling e l'Istituto di credito Carisbo relativamente alla cessione pro solvendo del credito vantato dalla Doro Group, dichiarata fallita dal Tribunale di Bologna nell'esercizio 2009, nei confronti di Marconi Handling. Il fondo è stato utilizzato a fronte del pagamento dell'importo transato e delle spese legali attinenti la vicenda. Per approfondimenti si rimanda al paragrafo "Contenziosi".

Relativamente ai rapporti intercorsi con Marconi Handling nel corso del 2009, l'importo dei ricavi, per un totale di 953 mila Euro attiene prevalentemente ai proventi di subconcessione aree ad uso esclusivo e beni ad uso comune, ai contratti di services infragruppo in calo rispetto all'esercizio precedente per effetto del passaggio all'altro socio GH Napoli della gran parte delle attività di staff, ai servizi aeroportuali centralizzati per i casi residuali di contratto handler-vettore omnicomprensivo, al recupero dei costi di conduzione aree aeroportuali e, infine, al noleggio mezzi de-icing. E' stato, infatti, rinnovato anche per l'operativo invernale 2008/2009 l'accordo con la controllante sulla base del quale la Marconi Handling fornisce ai Vettori operanti sullo scalo di Bologna il servizio di snevamento e sghiacciamento degli aeromobili utilizzando a tal fine mezzi de-icing concessi in locazione dalla controllante stessa.

<b>RICAVI</b>	<b>2009</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	685
Altri ricavi e proventi	268
<b>Totale ricavi</b>	<b>953</b>

Per quanto ai costi per servizi prestati dalla Marconi Handling a Sab sono state effettuate transazioni per Euro 775 mila relative ai servizi per l'assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità, al corrispettivo per il servizio H24, ai corsi di addestramento del personale

e al contributo del gestore per la stagione de-icing 2008/2009 limitatamente alla quota 2009.

I costi, derivanti dai servizi di cui sopra resi dalla controllante, sono i seguenti:

<b>COSTI</b>	<b>2009</b>
Costi per servizi	698
Oneri diversi di gestione	76
Oneri straordinari	1
<b>Totale costi</b>	<b>775</b>

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2009 ammontano rispettivamente a 319 mila Euro e a 199 mila. Di quest'ultimo importo, 45 mila è relativo al debito per consolidato fiscale con la controllante

per l'istanza di Rimborso Irap ex DL.185/2008 e le ritenute di acconto versate nel 2009.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Fast Freight Marconi S.r.l. - Società Unipersonale

La partecipazione in Fast Freight Marconi Srl è stata acquistata da Sab a fine gennaio 2009 dal precedente socio unico Marconi Handling che l'ha costituita in data 19 novembre 2008 con capitale sociale minimo e vi ha poi conferito il ramo d'azienda handling merci e posta sull'aeroporto di Bologna. L'operazione è stata promossa da Sab con l'obiettivo di rilanciare i servizi a supporto del segmento del traffico merci sullo scalo di Bologna grazie ad una più innovativa e mirata gestione delle attività. Il conferimento ha avuto efficacia a far data dal 1° gennaio 2009, data di avvio dell'attività operativa di FFM.

La società opera quindi in qualità di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra (c.d. handling agent) presso l'Aeroporto di Bologna in accordo al Certificato di Idoneità emesso dall'Enac Direzione Aeroportuale Bologna-Rimini ai sensi dell'art. 13 del Decreto Leg.vo n. 18/99 e del Regolamento Enac del 19 dicembre 2006.

Le principali aree di attività di FFM sono quella di handling agent per le attività di export e import cargo richieste dalle Compagnie Aeree sulla merce movimentata via aerea e via superficie e di gestione del Magazzino Doganale di Temporanea Custodia per le merci extra-UE in arrivo sullo scalo.

I primi mesi di attività di FFM hanno coinciso con la fase di recessione mondiale che ha determinato una particolare contrazione del traffico merci e ancora più forti riduzioni sia di capacità sia di volumi nel trasporto merci via aerea. Nel primo esercizio di attività FFM ha servito un traffico pari a 13.812.821 Kg. di merce (-6% sul 2008) con maggior equilibrio nelle componenti di traffico gestito in termini di export ed import rispetto all'anno precedente anche se non direttamente gestito.

In questo contesto di mercato i primi mesi di attività di FFM sono

I rapporti commerciali intrattenuti nell'esercizio con la controllata FFM sono avvenuti a normali condizioni di mercato e sono esposti nelle seguenti tabelle.

Per quel che riguarda i ricavi, per un totale di 425 mila Euro, trattasi

stati focalizzati sulla presentazione e promozione delle attività, su una nuova organizzazione e sulla ridefinizione del portafoglio prodotti anche attraverso l'avvio di progetti che porteranno all'integrazione di nuove aree di attività. In particolare, FFM ha dato seguito al progetto avviato da Sab e Marconi Handling nel corso del 2008 del c.d. Sdoganamento Veloce ovvero servizi di sdoganamento in tempi ridotti rispetto a quanto avviene solitamente grazie all'impiego combinato di alcuni istituti doganali. In data 29 gennaio 2010 è stata ottenuta la Certificazione di Agente Regolamentato Enac ed il 15 febbraio 2010 è stata concessa da parte dell'Agenzia delle Dogane l'autorizzazione a gestire la Procedura di domiciliazione (c.d. sdoganamento rapido) per le merci in export ed import. Nella strategia di crescita della società, l'ottenimento di queste certificazioni è considerato un importante volano di sviluppo per le attività dell'anno in corso e dei prossimi, oltre a essere garanzia di un'elevata attenzione alla **qualità** del servizio.

L'andamento **economico** 2009 è stato caratterizzato da una buona tenuta dei ricavi, nonostante il calo del traffico sul settore merci e da alcuni risparmi sui costi del personale e delle aree in sub concessione. Nonostante questi recuperi di efficienza il risultato ante imposte ha evidenziato una perdita di 659 mila Euro azzerata grazie all'utilizzo del fondo da conferimento ed ai proventi da consolidato fiscale che hanno consentito di chiudere l'esercizio con un utile 174 mila Euro.

Sul fronte **investimenti**, vista la rilevanza dei sistemi informativi nell'espletamento delle attività core, FFM ha capitalizzato nel 2009 investimenti in IT per circa 54 mila Euro per l'aggiornamento del software gestionale ricevuto in conferimento e per lo sviluppo di un nuovo software a supporto delle nuove attività di sdoganamento veloce.

di proventi di subconcessione di aree ad uso esclusivo, di servizi di sicurezza, di fornitura dei servizi di staff (servizi amministrativi, finanziari, contabili, informatici, di controllo e supporto legale) e di distacco del personale.

RICAVI	2009
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	227
Altri ricavi e proventi	198
<b>Totale ricavi</b>	<b>425</b>

Per quanto ai costi per servizi prestati dalla FFM a Sab sono state effettuate transazioni per Euro 63 mila relative al corrispettivo per l'onere di servizio pubblico riconosciuto alla controllata per

la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia ed a spese e diritti doganali per le prestazioni fuori orario della Dogana anticipati per conto di Sab da FFM all'Agenzia delle Dogane.

COSTI	2009
Costi per servizi	11
Oneri diversi di gestione	52
<b>Totale costi</b>	<b>63</b>

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2009 ammontano rispettivamente a 78 mila Euro e a 424 mila. Di quest'ultimo importo, 174 mila Euro è relativo al debito per consolidato fiscale con la controllante.

Si segnala, infine, che sussiste un co-obbligo di Sab sulle garanzie fideiussorie di 630 mila Euro rilasciate su richiesta di FFM in favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari.

## Tag Bologna S.r.l.

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

Nel corso del 2005 è stato formalizzato tra Sab e la controllata un contratto a prestazioni plurime per la realizzazione e successiva gestione del nuovo Terminal Aviazione Generale; contratto decorrente dal 2005 con durata fino alla scadenza del ventesimo anno dalla data di operatività del terminal stesso. I lavori di realizzazione del terminal sono terminati nel 2008 con avvio dell'attività operativa della società a far data dal 21 aprile 2008. Sul fronte **economico**, dopo un risultato particolarmente negativo registrato nel primo esercizio di operatività (perdita di 1.126 mila Euro) e nonostante il perdurare della crisi che ha investito pesantemente il settore dell'Aviazione Generale proprio nella fase di start up della società, il 2009 si è chiuso con un contenimento della perdita a 568 mila Euro grazie anche ad una attenta azione sui costi. Sul fronte delle attività di gestione delle infrastrutture, Tag ha assunto il ruolo di gestore, su delega Sab, del piazzale interamente dedicato all'Aviazione Generale e ha proseguito l'attività di sub concessione degli spazi disponibili presso il terminal e l'hangar Aviazione Generale. Sul fronte del **traffico** e delle attività di handling, grazie anche ad un'intensa attività promozionale, la società ha visto accrescersi la quota di mercato superando il 50% del traffico di Aviazione Generale operante sull'aeroporto di Bologna. 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.

Sul fronte delle operazioni straordinarie che hanno caratterizzato l'esercizio si segnala l'Assemblea dei Soci del 27/04/2009 che ha deliberato la parziale copertura delle perdite (dell'esercizio e portate a nuovo) per 1.250 mila Euro mediante utilizzo della "riserva soci in conto capitale", la riduzione del capitale sociale da 1 milione a 640 mila Euro a copertura delle residue perdite ed, infine, l'aumento di capitale all'originario importo di 1 milione di Euro interamente sottoscritto e versato dai soci.

## 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 primo parziale esercizio la società ha chiuso con una perdita

Nella stessa assemblea è stato inoltre deliberata la modifica della denominazione sociale in Tag Bologna Srl. In seguito all'Assemblea dei Soci del 18 dicembre 2009, infine, sono stati effettuati ulteriori versamenti in conto capitale proporzionali alle quote di partecipazione dei singoli soci per complessivi 300 mila Euro (153 mila per Sab).

Nel corso del 2009, infine, è stato stipulato il contratto di "consolidato fiscale nazionale" tra Sab e Tag che consente la tassazione Ires a livello di gruppo: tale posta incide per 177 mila Euro tra i debiti verso la controllata. Al 31 dicembre 2009 il valore di iscrizione della partecipazione in Tag è stato svalutato, ai sensi dell'art.2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 290 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

I rapporti commerciali intrattenuti nell'esercizio con la controllata Tag sono avvenuti a normali condizioni di mercato e hanno prodotto ricavi delle vendite e delle prestazioni per Euro 173 mila mentre non sono stati intrattenuti rapporti che abbiano originato costi.

I ricavi attengono prevalentemente ai servizi di sicurezza svolti a favore del terminal Aviazione Generale (153 mila) e al provento della relativa subconcessione (20 mila Euro). I crediti e debiti al 31/12/2009 ammontano rispettivamente a 36 mila e 177 mila Euro, quest'ultimo determinato dal contratto di consolidato fiscale. Si ricorda, infine, la lettera di patronage impegnativa a favore di Tag rilasciata nell'esercizio 2006 da parte dei soci a garanzia del mutuo di 8 milioni di Euro acceso dalla controllata presso la Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) per il finanziamento dei lavori di realizzazione del terminal; l'impegno di Sab, in rapporto alla partecipazione detenuta, ammonta a 4.080 mila Euro. Relativamente al contratto di mutuo, si segnala che l'importo del debito Tag risulta essere diminuito nel 2009 di 500 mila Euro rispetto all'esercizio precedente in quanto la società ha provveduto a rimborsare anticipatamente parte dello stesso utilizzando la liquidità resasi disponibile per effetto dell'incasso di un credito Iva chiesto a rimborso negli anni precedenti. Al solo fine del rilascio a favore dell'Agenzia delle Entrate di apposita fidejussione per il credito Iva richiesto a rimborso, Sab ha rilasciato nel 2008 apposita garanzia fideiussoria di 1.020 mila Euro tuttora efficace. Su tale fideiussione i soci di minoranza di Tag hanno rilasciato a favore della scrivente una controgaranzia fideiussoria per complessivi 500 mila Euro al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione.

di 15 mila Euro dovuta alla non operatività per indisponibilità delle infrastrutture che saranno terminate e consegnate non prima di giugno 2010 come già previsto nei piani di avvio del terminal.

Nel 2009 non vi sono state transazioni tra Sab e la collegata eccezion fatta per il versamento del capitale sociale proquota nella misura di 18 mila Euro con successivo versamento della quota residuo di capitale sociale nel febbraio 2010 (54 mila Euro).

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Altre partecipazioni

La società detiene dal 2000 una partecipazione del 4,13% nella SAGAT S.p.a., società di gestione dell'aeroporto di Torino. La crisi di settore, con un impatto negativo sull'andamento del traffico (-5,7% in termini di passeggeri) non ha influito però sui risultati economici, che hanno visto una tenuta a livello sia di redditività operativa (MOL a 19.005 Euro rispetto ai 18.063 del 2008) sia di risultato di esercizio (utile a 4.944 Euro rispetto ai 4.399 Euro del 2008).

Le prospettive di sviluppo per il 2010 e gli anni successivi risentono peraltro di un impatto della crisi economica sulla catchment area più severo rispetto ad altri territori e di condizioni di mercato non prive di criticità.

La società detiene, inoltre, la partecipazione del 10% in Bologna Congressi S.p.a. che chiude il 2009 con risultati positivi nonostante la criticità del settore che risente della crisi economica internazionale.

## Il personale

Il costo del lavoro ha registrato nel 2009 un incremento di 6 punti percentuali collegato, per quasi il 3%, all'incremento di manodopera: l'organico medio di funzionamento del 2009, espresso in Full Time Equivalent, si è infatti incrementato di 11 unità quasi esclusivamente riconducibili all'insourcing di una attività precedentemente esternalizzata.

L'organico medio è il frutto di due fattori di segno opposto: da un lato il turnover fisiologico legato a pensionamenti e/o dimissioni e dall'altro sostituzioni che, oltre all'ovvio decremento di costo, hanno consentito di modificare il mix delle professionalità presenti, al contempo realizzando operazioni di efficientamento in altre realtà del gruppo, quali FFM, pur in assenza di adeguati ammortizzatori sociali.

Questa prima informazione conduce a due successive considerazioni: la prima consiste nel fatto che a parità di perimetro vi è stato un aumento reale di produttività, riscontrabile non solo nel rapporto n.°passeggeri/n.°dipendenti, ma anche più genericamente nella capacità del sistema organizzativo e professionale di far fronte - con modalità sempre più efficienti - ai nuovi e più complessi impegni che il sistema aeroportuale, sia nei suoi aspetti regolatori sia in quelli operativi e di business, puntualmente propone.

La seconda considerazione è invece relativa alle voci che hanno maggiormente contribuito a comporre l'incremento su base annua, fermo restando che l'incremento registrato anno su anno dalle retribuzioni lorde, al lordo degli incrementi di organico, è stato pari al 2%.

Nel dettaglio:

- l'aumento del costo dei contributi assicurativi INPS, dovuto all'ammissione del comparto aeroportuale ai versamenti della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, solo parzialmente compensato da un importante decremento del costo dei contributi INAIL frutto di una revisione dei premi nel settore security;
- il ricorso al lavoro somministrato, per far fronte a picchi di attività nel periodo estivo nell'ambito dei parcheggi;
- un variabile collettivo (Premio di Risultato) che riflette nel costo gli indicatori di produttività e di qualità raggiunti nel 2009.

Sul fronte del supporto alle professionalità ed alle competenze manageriali, prosegue con intensità l'impegno formativo che ha assunto le modalità più diversificate ed efficaci attraverso:

- la partecipazione qualificata nell'ambito dei "team work" di Airport Council International, allo scopo di confrontarsi con le migliori prassi europee e consentire attraverso questi comitati che la cultura del management sia di standard internazionale;
- il cantiere di lavoro basato sul change management che coinvolge il Top e Middle management con l'obiettivo primario di raggiungere in tempi ravvicinati una nuova e più coerente cultura organizzativa rispetto agli importanti obiettivi che l'azienda si è posta. Il cambiamento culturale atteso dovrà radicare ai differenti livelli un approccio diffuso ancora più focalizzato su binomio obiettivi/risultati, nell'ambito di una strategia che tenga allineati gli obiettivi della società con gli obiettivi lavorativi delle varie aree di lavoro.

Nel biennio 2008-2009 l'investimento in formazione è cresciuto del 72% rispetto al 2007, a dimostrazione di quanto l'azienda creda nel sostegno alle professionalità ed allo sviluppo delle proprie risorse umane. La valorizzazione delle migliori risorse viene sostenuta con investimenti formativi di eccellenza - Master di secondo livello presso Alma Graduate School di Bologna (MBA, Technology and Innovation Management, General Management Program) non solo ai fini della retention, ma soprattutto nella determinazione di incrementare ulteriormente il valore del capitale intangibile in previsione delle sfide future.

Significativo è anche l'impegno di energie del Top Management sulla comunicazione interna (employee communication) per rendere accessibili a tutti i lavoratori le principali sfide, i progetti più importanti ed i risultati conseguiti dalla società nella convinzione che questo approccio giochi un ruolo decisivo sul coinvolgimento, sulla motivazione e sulle energie che il capitale umano può mettere in gioco nel perseguimento degli obiettivi.

Sul fronte delle relazioni industriali degno di nota il "ritorno" a forme unitarie di rappresentanza dei lavoratori, attraverso le elezioni e la costituzione - a fine d'anno - delle R.S.U. (Rappresentanze Sindacali Unitarie), che meglio delle RSA si collegano a sistemi di rappresentanza diretta dei lavoratori.

Da registrare in corso d'anno alcune forme di astensione per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale per i lavoratori delle Società di Gestione aeroportuale scaduto da un biennio, rinnovo poi siglato a gennaio 2010.

---

## Security

Uno dei più significativi progetti portati a termine nel 2009 è stato l'avvio del nuovo servizio di deposito bagagli e oggetti smarriti, servizio direttamente gestito dal personale security presso il varco staff, apprezzato da passeggeri e vettori e che ha visto un costante incremento dell'attività.

E' stato poi introdotto un nuovo programma installato sulle macchine radiogene, previsto dalla normativa internazionale (Regolamento CE n.23/2008), il sistema TIP, Threat Image Projection, che proietta le immagini virtuali di articoli pericolosi e che consente il monitoraggio e l'addestramento personalizzato degli addetti security.

Ai fini di una maggiore razionalizzazione dei controlli di sicurezza e di una loro velocizzazione è stato implementato un sistema per il controllo automatico delle carte di imbarco che, oltre a rendere più affidabile e veloce la lettura dei titoli di viaggio, consente di ottenere una prima tracciabilità del passeggero web check in, in quanto consente di sapere se già transitato ai varchi di controllo.

Oltre all'adeguamento delle macchine dedicate ai controlli di sicurezza ai nuovi standard richiesti dai Regolamenti Europei, in un'ottica di gestione più efficiente e razionale dei controlli sicurezza, sono stati previsti nuovi banchi e paratie di separazione, insieme ad un nuovo lay-out degli stessi, al fine di velocizzare le operazioni di controllo.

Nell'ambito della formazione agli addetti security, gli interventi organizzativi realizzati nel 2008 hanno avuto effetti positivi nel corso del 2009, consentendo da un lato un recupero di produttività in relazione alle criticità emerse sui tempi di rilascio delle carte di identità aeroportuali, risolte grazie all'introduzione di un nuovo sistema informatizzato in ottemperanza alla nuova ordinanza Enac, e dall'altro un miglioramento delle performance qualitative in relazione al rigore dei controlli sicurezza per accedere al lato air side dell'aerostazione.

La nuova struttura interna di training, costituita allo scopo di assicurare il processo di formazione continua degli addetti e abilitata alla formazione su tutte le tematiche previste dal Programma Nazionale di Sicurezza per le società operanti in ambito aeroportuale, ha consentito una maggiore efficienza, assicurando un'elevata qualità del servizio ai passeggeri.

A fine 2009, infine, si è dato poi avvio al progetto di sostituzione dell'attuale sistema di "controllo accessi" basato solo su banda magnetica, ormai obsoleto, con un altro che prevede l'utilizzo di badge provvisti di microchip e l'introduzione dei controlli biometrici per l'accesso alle aree più sensibili come l'area di smistamento bagagli.

---

## Gli investimenti

Anche il 2009 si contraddistingue come "anno di transizione" in cui le prevalenti attività si sono concentrate sull'iter procedurale e autorizzativo propedeutico alla successiva fase di realizzazione degli investimenti. Il valore degli investimenti complessivamente realizzati nell'anno 2009 ammonta a Euro 7.519 mila ed entrati in funzione a Euro 4.696 mila comprensivi dei trascinati dei lavori in corso dagli esercizi precedenti.

Nel corso del 2009, in continuità con il 2008, si sono poste le basi per l'implementazione del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2009-2023, Master Plan, che è stato sottoposto all'analisi della struttura tecnica di Enac e poi approvato dalla stessa nel novembre 2009.

Rispetto al piano presentato a settembre 2008, si sono effettuate alcune modifiche sostanziali tra cui la dilatazione in 20 anni, invece che 15, delle opere previste e l'aumento di ulteriori 5 anni della capacità produttività del Terminal esistente, attraverso la sua rifunzionalizzazione per le attività extra-aeronautiche.

Il passo successivo sarà ora la Valutazione di Impatto Ambientale che sarà svolta nel corso del 2010. L'approvazione tecnica del Master Plan da parte di Enac ha rappresentato un momento importante dell'iter procedurale.

Tra gli investimenti più rilevanti del Master Plan si segnalano i seguenti:

- l'investimento denominato *Riquifica Aerostazione Esistente*, per il quale nel corso del 2009 si è concluso l'iter approvativo del progetto definitivo (dicembre 2009). Il progetto ha visto mutare sensibilmente gli obiettivi ed i costi previsti rispetto al progetto

preliminare, sia per le conseguenze delle osservazioni viste per il Master Plan e sia per il processo di consultazione condotto in fase approvativa del Contratto di Programma. Sono state recepite sia varie richieste degli stakeholders che a vario titolo utilizzano e utilizzeranno il Terminal sia di adeguamento normativo. Il risultato finale, approvato da Enac, è un progetto definitivo condiviso con l'intera comunità aeroportuale, che dovrebbe rendere più agevole le fasi successive.

Collegato all'investimento precedente ci sono tre altri investimenti che sono iniziati nel corso del 2009: *Pontili di Imbarco*, *Edificio BHS* e *Impianto BHS*;

- per quanto riguarda i *pontili di imbarco* l'investimento consiste nella realizzazione di 5 nuovi pontili di imbarco di cui 3 con funzione di attraversamento in quota della viabilità di servizio, per permettere ai passeggeri l'ingresso a bordo direttamente dal piazzale, senza attraversare a piedi la strada e senza autobus e 2 completi di finger per l'ingresso e l'uscita direttamente a bordo. Nel corso del 2009 si è ottenuta da Enac l'approvazione del progetto definitivo;
- gli investimenti denominati *Edificio BHS* e *Impianto BHS* invece riguardano la localizzazione e realizzazione del nuovo impianto di smistamento bagagli automatico, che verrà realizzato in concomitanza con la riquifica del terminal. In sintesi l'aeroporto sarà dotato di un'unica area di smistamento bagagli in sostituzione delle due distinte aree presenti oggi, in un edificio di nuova costruzione che verrà eretto accanto al Terminal esistente, vicino all'attuale Area 2. Il progetto definitivo è già stato approvato da



## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Enac nel corso del 2009 ed è inoltre già stata bandita ed aggiudicata la gara. L'impianto che nascerà, sarà tra i più moderni in Europa, e in grado di sopportare un traffico passeggeri fino a circa 8 milioni.

Questi quattro investimenti possono essere considerati come integrati tra loro e cambieranno radicalmente tutta l'area terminal dell'aeroporto, e permetteranno il raggiungimento della capacità dei 7 milioni di passeggeri.

Un altro investimento rilevante è il *Nuovo Varco Doganale Ovest*. Il progetto prevede lo spostamento di un varco doganale attuale, verso un'area dedicata a handlers e spedizionieri. Il nuovo varco permetterà agli spedizionieri di operare al di fuori dell'area doganale e ridurrà drasticamente il flusso veicolare pesante in area operativa, con conseguente miglioramento della safety aeroportuale.

Passando al merito degli investimenti 2009, si segnala che è stato quasi del tutto realizzato il nuovo *Lost&Found*, presso l'area arrivi Schengen, intervento sollecitato dagli Enti di Stato per problemi di natura doganale, che sarà completato nel corso del 2010.

Nel corso del 2009 è stato avviato anche un altro investimento strategico per la nuova società FFM, controllata Sab, che consiste nella *Riqualifica Area Merci Import & Export*. Il progetto ha come obiettivo unificare in un solo edificio le operazioni merci che oggi vengono svolte in due edifici distinti.

Questa operazione dovrebbe rendere molto più efficiente l'attività di FFM, con un risparmio di tempi e di costi. L'attività si concentrerà nell'attuale edificio Merci Export. Il secondo edificio verrà successivamente rifunzionalizzato. Avviati inoltre i lavori di *Ampliamento del piazzale Il Lotto* che termineranno nel 2010, e che consentiranno un incremento dell'offerta di parcheggi aeromobili di 5 stand. In ultimo, nel corso del 2009 si sono concluse due opere iniziate nel 2008, ovvero *Schermatura Parcheggio multipiano* e *Parcheggio Ex-catering*.

Nell'ambito dell'Accordo Territoriale, in un'ottica di diversificazione strategica del business coerente con il piano industriale approvato dalla società nel 2008, è stato inoltre concluso lo studio di fattibilità finalizzato alla definizione del progetto di sviluppo Real Estate il cui principale obiettivo è la realizzazione di un Airport City. Tale progetto potrebbe rappresentare, in chiave prospettica, un significativo elemento di sviluppo della società Sab, in ottica di cogliere opportunità di business indotte dalla stessa attività aeroportuale e dunque di creazione di valore per gli azionisti; tutto ciò traendo spunto dalle esperienze e "best practices" a livello internazionale e tenuto conto dell'evoluzione dello scenario anche a livello nazionale dove alcuni gestori aeroportuali hanno già avviato progetti analoghi.

## Il Quadro Normativo

### Il regime concessorio

Permane allo stato la già segnalata criticità rispetto al mancato completamento del procedimento amministrativo ai sensi dell'art.9, comma secondo, della Convenzione di Gestione Totale; alla data di redazione del presente bilancio non sono ancora stati finalizzati tutti gli atti conseguenti all'affidamento, con riferimento, in specie, alla rilevazione in contraddittorio con la concessionaria, e tenuto conto delle risultanze dei lavori dell'Ufficio Commissariale di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 250/97, della consistenza dei beni insistenti sul sedime aeroportuale ed alla sua successiva trasmissione all'Amministrazione finanziaria, per gli adempimenti di competenza. Si attiveranno nel 2010 azioni a supporto delle istituzioni in ottica di perfezionamento dell'iter previsto dall'Atto di Convenzione.

Con l'accordo quadro datato 29 maggio 2009, stipulato tra la società e il Comando Provinciale dei VV.F. di Bologna, è stata

stabilita la copertura delle spese della sede aeroportuale dei VV.F. di Bologna (a decorrere dall'esercizio sociale 2005, tenuto conto dell'affidamento della gestione totale dello scalo) a carico della scrivente società in attuazione degli obblighi di cui all'art. 4, c. 9) della Convenzione di gestione totale aeroportuale n°98 del 12 luglio 2004 e di quelli discendenti dalla Legge 23 dicembre 1980, n° 930, così come successivamente integrata e modificata dalla Legge 2 dicembre 1991, n° 384.

L'accordo è stato siglato a seguito del parere espresso dal Ministero dell'Interno, Dipartimento dei VV. F. del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile con nota del 28 febbraio 2008, con la quale sono stati forniti chiarimenti in ordine agli oneri ed alle spese posti a carico della Società di Gestione aeroportuale, per i locali, le infrastrutture e gli impianti della sede aeroportuale del comando Provinciale dei VV.F. di Bologna.

### Aggiornamento dei diritti aeroportuali

Le disposizioni introdotte dal cd. decreto Milleproroghe del 31 dicembre 2007, n.248 (convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2008 n.31) sono le seguenti:

"Fino all'emanazione dei decreti di cui al comma 10 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n.537, come da ultimo sostituito dal comma 1 dell'articolo 11-nonies del decreto legge 20 settembre

2005, n.203, convertito con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n.248, da adottare entro il 31 dicembre 2008, il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, all'aggiornamento della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato".

In attuazione di quanto sopra indicato, con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 luglio 2008, è stato

disposto che: "La misura dei diritti aeroportuali di cui al decreto ministeriale n.140 T del 14 novembre 2005, n.248, è aggiornata per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2008 che, nel documento di programmazione economico e finanziaria, è prevista pari a 1,7%".

In relazione al combinato disposto delle norme sopraindicate, a partire dal 20 novembre 2008, i diritti aeroportuali del Marconi hanno subito un incremento effettivo di circa lo 0,7%.

Nel corso del 2009 il D.M. 8 ottobre 2009 - Pubblicato in G.U.R.I. del 22 dicembre 2009, n.297 ed entrato in vigore il 21 gennaio

2010 - ha determinato l'aggiornamento dei diritti aeroportuali prescrivendo che:

"Art.1 - La misura dei diritti aeroportuali di cui al decreto ministeriale 21 luglio 2008, n.79, modificata sulla base di quanto disposto dall'art.11-decies del decreto legge 30 settembre 2005, n.203 è aggiornata, ai sensi dell'art.21-bis del decreto legge 31 dicembre 2007, n.248, convertito dalla legge 28 febbraio 2008, n.31, come modificato dall'art.28 del decreto legge 30 dicembre 2008, n.207, convertito nella legge 27 febbraio 2009 che, nel documento di programmazione economico-finanziaria, è prevista pari a 1,5%".

## Contratto di Programma

Rispetto alle previsioni delle norme di riferimento e, specificatamente, della Delibera del CIPE n.51/2008, registrata alla Corte dei Conti e, indi, pubblicata sulla G.U. del 3 giugno 2008 e delle Linee guida predisposte da ENAC approvate dal Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, la Società ha prontamente attivato l'iter necessario alla finalizzazione del Contratto di Programma tra Aeroporto G. Marconi di Bologna ed ENAC.

Il 15 dicembre 2009 il Consiglio di Amministrazione ENAC ha approvato il Contratto di Programma con l' Aeroporto G.Marconi di Bologna S.p.A..

Questa ratifica rappresenta per la Società un primo ed importante passo nell'ambito di un percorso particolarmente complesso intrapreso già da vari anni per l'aggiornamento di diritti e tariffe aeroportuali.

Con l'affidamento della gestione totale, e ancora di più con i lavori di prolungamento della pista di volo, è apparso evidente come il livello dei diritti aeroportuali, sostanzialmente fermo dal 2001, non fosse assolutamente sufficiente non solo a promuovere nuovi investimenti, ma neanche a coprire i crescenti costi di gestione derivanti da sempre nuove esigenze poste dalla normativa.

Per questo motivo, Sab si è impegnata ad effettuare tutti gli adempimenti previsti per giungere alla definizione con ENAC di un Contratto di programma che definisse nuovi livelli tariffari consoni agli investimenti effettuati ed alle prospettive di sviluppo.

Il percorso con ENAC, avviato ufficialmente il 14 gennaio 2009, ha impegnato quasi l'intero anno ed ha contemplato anche due momenti di confronto con il Comitato Utenti sul piano investimenti (per approfondimenti si veda l'apposita sezione sugli investimenti), sulle prospettive di sviluppo del traffico e sul nuovo livello tariffario per il periodo 2010-2013 (periodo di vigenza del contratto).

Questi incontri hanno rappresentato, in una logica di massima trasparenza e condivisione del percorso con gli utenti aeroportuali, un importante momento di dibattito e utile confronto sulle prospettive di sviluppo dell'aeroporto.

Il Contratto di Programma stabilisce, in base a determinati parametri, le tariffe dei servizi regolamentati che ad oggi sono:

- diritti di approdo e partenza;
- diritti di sosta e ricovero;
- diritti di imbarco passeggeri;
- tasse di imbarco e sbarco merci;
- corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano;

- corrispettivo per il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva;
  - corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate:
    - sistema di smistamento e riconsegna bagagli;
    - impianti di depurazione acque/oli e trattamento dei rifiuti di bordo;
    - impianto di de-icing aeromobili;
    - sistemi di informativa al pubblico;
    - sistemi informatici di scalo dedicati all'accettazione del passeggero;
  - corrispettivi per la messa a disposizione di beni di uso esclusivo:
    - banchi check in e gates;
    - uffici, locali ed aree per attività di assistenza a terra e/o strumentali all'attività operativa dei vettori;
  - corrispettivo per attività di erogazione carburante avio;
  - corrispettivo per l'utilizzo dei beni di uso comune;
  - corrispettivo per l'assistenza al PRM (passeggero a ridotta mobilità).
- L'orizzonte temporale di applicazione del contratto è previsto dal 2010 al 2013, ma l'effettiva entrata in vigore dipende dalla conclusione di un procedimento amministrativo articolato e complesso che coinvolge sia il Ministero dei Trasporti che dell'Economia e prevede la registrazione finale alla Corte dei Conti.

Il contratto di programma, una volta approvato e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, comporterà:

- razionalizzazione della struttura tariffaria, con una riduzione dei corrispettivi regolamentati attraverso una nuova allocazione dei costi relativi ai diversi servizi in ottica di semplificazione;
- nuovo livello dei diritti che tiene conto degli investimenti già fatti e di quelli in programma;
- chiarezza nei rapporti con gli utenti aeroportuali (soprattutto con vettori e handlers).

Nella tabella sottostante si evidenzia la Contabilità Analitica Regulatoria relativa all'esercizio 2008, che costituisce l'anno base per l'analisi delle nuove tariffe.

La tabella tiene conto e recepisce tutte le modifiche intervenute a seguito di confronti con l'Autorità di vigilanza. I risultati della Contabilità Regulatoria 2008 hanno rafforzato le evidenze già emerse negli anni precedenti di una assoluta inadeguatezza di diritti e tariffe a coprire i corrispondenti costi operativi e di capitale relativi ai servizi aeronautici regolamentati. Sulla base di tali risultanze, pertanto, si rende evidente come una rapida conclusione del processo che dovrà portare all'effettiva entrata in vigore del nuovo regime tariffario sia assolutamente necessaria e imprescindibile.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Contabilità regolatoria 2008

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

## Legge Finanziaria 2007

La Legge 27 dicembre 2006, n. 296 recante Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato ed il DL 3 ottobre 2006, collegato alla Finanziaria, e convertito in legge 27 dicembre 2006, n.298 hanno introdotto una serie di fattispecie fortemente impattanti - da un punto di vista gestionale ed economico - sul settore delle gestioni aeroportuali. Si riporta al riguardo uno stralcio delle disposizioni più significative i cui costi di impatto risultano piuttosto evidenti, anche in ottica pluriennale:

L'Art. 1 della Legge Finanziaria 2007, come risultante in seguito all'approvazione del cd. maxiemendamento:

- al comma 257 - ha inserito, dopo l'articolo 693 del codice della navigazione, la seguente disposizione: «Art. 693-bis. - (Destinazione dei beni demaniali non strumentali al servizio della navigazione aerea) - I beni demaniali non strumentalmente destinati al servizio della navigazione aerea sono gestiti dall'Agenzia del demanio in base alla normativa vigente, garantendo un uso compatibile con l'ambito aeroportuale in cui si collocano. Si considerano non strumentali i beni non connessi in modo diretto, attuale e necessario al servizio di gestione aeroportuale. Gli introiti derivanti dalla gestione dei beni di cui al primo comma,

determinati sulla base dei valori di mercato, affluiscono all'erario»;

- al comma 258 - ha disposto che «Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il canone annuo per l'uso dei beni del demanio dovuto dalle società di gestione che provvedono alla gestione aeroportuale totale o parziale, anche in regime precario, e' proporzionalmente incrementato nella misura utile a determinare un introito diretto per l'erario pari a 3 milioni di euro nel 2007, 9,5 milioni di euro nel 2008 e a 10 milioni di euro nel 2009». Con decreto del 3 agosto 2007 - pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.226 del 28 settembre 2007 - il Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in ottemperanza alla L. 296/06 ha decretato l'incremento del canone annuo per l'uso dei beni del demanio dovuto dalle società di gestione aeroportuale per le annualità 2007-2009;
- al comma 1331 (Finanziamento del servizio antincendi negli aeroporti) ha disposto che «Al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi, negli aeroporti l'addizionale

sui diritti di imbarco sugli aeromobili, istituita con la legge del 24 dicembre 2003, n. 350, è incrementata a decorrere dall'anno 2007 di 50 centesimi a passeggero imbarcato». Il medesimo comma ha altresì istituito un «apposito fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato» che concorre al medesimo fine per 30 milioni annui e che si aggiunge ai 50 centesimi in più per passeggero. A fronte delle modifiche normative introdotte dall'art. 4, comma 3 bis, Legge n. 2/2009 le risorse di cui al predetto Fondo sono state, peraltro, destinate - a decorrere dal 1 gennaio 2009 - alla copertura di costi generali del Corpo Nazionale dei VV.F., piuttosto che alla puntuale e circoscritta copertura finanziaria del servizio antincendi espletato in ambito aeroportuale e, dunque, a finalità estranee, e/o comunque ulteriori, rispetto a quelle originariamente previste dall'art. 1, comma 1328, della legge n. 296/2006. Tali novità normative del 2009 hanno determinato una significativa incertezza della destinazione e dell'utilizzo delle somme che le

Società di gestione sono chiamate a versare in predetto Fondo ed altresì il rischio di un'illegittima duplicazione di costi in capo ai Gestori totali che già provvedono all'integrale copertura delle spese di gestione delle sedi aeroportuali dei VV.F.. Per i suddetti motivi, in attesa di chiarimenti richiesti alle competenti autorità, il pagamento del contributo in esame per l'esercizio 2009 è alla data di redazione del presente documento, sospeso.

Sia l'alimentazione del citato fondo di 30 milioni di Euro annui destinato ai Vigili del Fuoco che l'incremento del canone concessorio nella misura citata costituiscono impegni finanziari che, a partire dall'esercizio 2007, impattano significativamente sulle gestioni aeroportuali.

Tali impegni, per l'esercizio 2009, hanno determinato per la società Aeroporto G. Marconi di Bologna oneri specifici complessivi per Euro 1.381 mila.

## 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.

Rispetto al "Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A." (cd. MOG), ex D.lgs. 231/2001 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 28 novembre 2008 va rilevato che a partire dal 1° gennaio 2009 sono iniziate le attività dell'Organismo di Vigilanza in ossequio al mandato ricevuto dall'organo amministrativo. Sono state altresì completate nel primo quadrimestre 2010 le attività preordinate alla finalizzazione, da parte dei Process Owners, dei Protocolli 231 relativamente ai processi strumentali qualificati "a rischio elevato". L'Organismo di Vigilanza procederà alla verifica di coerenza di tali Protocolli rispetto ai principi del D.lgs. 231/2001 e del MOG adottato dalla Società e, indi, si procederà da parte del Presidente della Società alla successiva adozione degli stessi.

Si rammenta conclusivamente che nel maggio 2008 si era peraltro già approvato, da parte dell'organo amministrativo della società, il Codice Etico.

## Privacy: Protezione dati personali ai sensi delle disposizioni del D.lgs. 196/2003

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

(D.P.S.) sulla base della struttura organizzativa nonché del sistema di deleghe e procedure aziendali. Detto documento è soggetto alle revisioni periodiche di legge.

## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

## Contenziosi

In relazione a quanto già segnalato in Nota Integrativa circa il contenzioso attualmente pendente avanti al Tribunale di Bologna sulle riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI - Coopcostruttori - CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna, si ricorda che la società ha già provveduto a respingere in sede processuale tutte le pretese vantate dalle società. Attualmente la causa, in fase istruttoria, è pendente avanti al Tribunale di Bologna. Nel corso del 2008 l'attività istruttoria demandata al CTU si è conclusa con relativa relazione del tutto affine alle conclusioni del CTP della società. Le trattative in precedenza svoltesi tra le parti in ottica di transazione di reciproca soddisfazione e poi necessariamente trovatesi in situazione di impasse per causa delle posizioni manifestate dai Commissari Straordinari tese a comunque attendere gli esiti giudiziali, sono al momento in una fase di stallo, non si esclude la prossima ripresa delle stesse considerati gli sviluppi istruttori del contenzioso.

Sono in corso di finalizzazione, accordi transattivi tesi a dare soddisfacente soluzione ad alcune posizioni di contenzioso con clienti in relazione ad alcune voci delle cd. tariffe amministrative. Come già segnalato, dette voci di ricavo, applicate dal gestore e pur soggette alla vigilanza di ENAC risultano contestate, prevalentemente sotto il profilo del loro quantum e della relativa decorrenza. Le transazioni sopradette, va precisato, trovano capienza nell'ambito dei fondi specificamente riferiti a tali posizioni.

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 Euro 1.700 mila per asserito abuso di posizione dominante e grave ostacolo all'accesso ed all'operatività

di Aviapartner Italia s.p.a. sul mercato dei servizi aeroportuali di assistenza a terra presso lo scalo di Bologna, lo stato del procedimento giudiziale e le ampie difese argomentate dai legali della Società tese a richiedere di rigettare totalmente qualsivoglia pretesa risarcitoria, hanno suggerito, per il momento, solo in via di particolare prudenza, un parziale accantonamento a fondo contenziosi. In relazione, indi, al contenzioso avviatosi nell'esercizio 2007 in merito alla vicenda Doro Group Soc. Consortile a r.l. si dà atto che lo stesso non ha avuto impatti economici nel corso dell'esercizio chiusosi al 31 dicembre 2009. Relativamente alle richieste dei dipendenti Gesticoop (consorzata Doro Group) si evidenzia che ferma restando la contestazione da parte della società e delle altre aziende coinvolte circa la fondatezza delle rivendicazioni in parola, sono state raggiunte, nelle forme di legge, nella prima metà del 2010, conciliazioni in sede stragiudiziale sindacale e in sede giudiziale prevedenti la rinuncia ad ogni e qualsiasi pretesa da parte dei lavoratori ed il versamento di importi a titolo di mera transazione novativa e senza riconoscimento di debito alcuno. I valori complessivi delle conciliazioni trovano capienza nell'ambito del fondo appositamente stanziato nell'esercizio 2007 ed in essere al 31/12/2009. Tenuto conto della complessità della vicenda e delle molteplici parti coinvolte, alla data di redazione del presente bilancio la rischiosità del contenzioso inerente alla vicenda Doro Group appare coerente con i residuali fondi appostati per tale causale.

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

## Amministrazione Straordinaria del Gruppo Alitalia

A seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29/8/08, il gruppo Alitalia è stato ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria di cui all'art.2 del D.L. 347/2003. Quindi in data 5 settembre 2008 il Tribunale di Roma ha dichiarato lo stato di insolvenza di Alitalia, dando termine sino al 16 novembre 2008 ai creditori per il deposito delle domande di insinuazione allo stato passivo.

La somma di cui la società è creditrice nei confronti della procedura attiene diritti aeroportuali, corrispettivi per infrastrutture centralizzate, corrispettivi per utilizzo beni di uso comune, corrispettivi per servizio de-icing e per servizi di biglietteria ed accessori oltreché, infine, canoni di subconcessione aree e locali in uso esclusivo.

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 AZ a CAI. Per i crediti soggetti a regime di cd. prededuzione, si ritiene di avere buona possibilità di recupero almeno parziale.

Si rammenta che le somme maturate sino alla data di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, viste le remote possibilità di recupero, erano già state nel corso del precedente esercizio interamente portate a perdite su crediti con un impatto negativo a carico dell'esercizio 2008 di 887 mila Euro.

## La qualità

Sul fronte qualità, sono stati intrapresi nuovi progetti e parallelamente si è assistito ad un significativo miglioramento dei risultati sui tempi di attesa e sulla soddisfazione del passeggero, pur a fronte della significativa crescita del traffico passeggeri.

Lo scorso anno la certificazione, che ha ormai superato i dieci anni di validità, è stata rinnovata alla luce della nuova norma 9001:2008. La verifica di sorveglianza si è conclusa senza alcuna non conformità, e gli elementi di miglioramento espressi si concentrano principalmente su aspetti di modalità di registrazione formale e di passaggio di informazioni per la verifica dell'andamento dei progetti. I passi successivi consistono nell'integrazione con i Sistemi di Gestione Ambientale e della Sicurezza, nell'ottica di un

efficientamento generale, per ridurre eventuali inefficienze e sovrapposizioni, armonizzando il sistema documentale e stimolando il coordinamento tra direzioni.

Inoltre, a partire dal 2009, gli indicatori dei sistemi Qualità e Ambiente sono parte integrante del Contratto di Programma. Il Piano di Qualità e Ambiente, incentrato su 12 parametri di qualità e 8 parametri ambientali prefissati annualmente in una prospettiva 2009-2013, è allo stato attuale all'esame degli organismi interministeriali. Al termine di questo iter, il raggiungimento o meno degli obiettivi prestabiliti farà scattare un aumento o un decremento prefissato delle tariffe aeroportuali, ad ulteriore conferma dell'importanza attribuita ai fattori di Qualità e Ambiente.

## Soddisfazione degli utenti

Nel 2009 è cresciuto ulteriormente il Customer Satisfaction Index, il macroindice che sintetizza il livello di soddisfazione complessivo del passeggero rispetto all'esperienza vissuta all'aeroporto di Bologna sulla base di sei indicatori di soddisfazione (sicurezza,

servizi di informazione, comfort aerostazione, accessibilità, ...), e si è attestato su un eccellente 94,6%, superiore di 3,5% ad un benchmark di aeroporti italiani paragonabili per traffico e dimensioni, proseguendo un trend positivo che dura dal 2005.

	90 PERCENTILE 2009	OBIETTIVI 2009	90 PERCENTILE 2008
Attesa al check-in	15'04"	16'	15'39"
Attesa ai varchi security	5'40"	8'	7' 11"
Attesa alla biglietteria	7'44"	12'	7'48"
Discesa primo passeggero	3'31"	4'	3' 24"
Riconsegna primo bagaglio	19'49"	20'	19'53"
Riconsegna ultimo bagaglio	25'42"	27'	26'39"

Spicca fra tutti il risultato dei tempi di attesa ai controlli di sicurezza che ha raggiunto i 5'40" rispetto ad un obiettivo di 8' previsto dalla Carta dei Servizi, nonostante l'aumento del traffico.

In generale, tutti i dati raccolti rientrano negli obiettivi e sono migliorati rispetto all'anno precedente. Ottimi anche gli indicatori riferiti a informazioni, pulizia, comfort e accessibilità, quest'ultima in costante crescita dal momento della realizzazione della rotonda d'ingresso, e alla comprensibilità della segnaletica interna, recentemente modificata. Sempre con riferimento al 90°percentile, in miglioramento rispetto al 2008 anche i tempi di attesa al check-in (15'04" vs. 15'39" del 2008), e la riconsegna del primo e ultimo bagaglio (19'49" e 25'42", quindi dentro l'obiettivo rispettivamente di 20' e 27').

Si mantiene su valori ottimi il livello di comfort, sul quale sono andati ad incidere una serie di interventi su aree critiche (impianti di trasferimento passeggeri e disponibilità carrelli). In particolare, in Area 2 è entrato in funzione il nuovo tapis roulant che da luglio 2008 era in attesa di certificazione: l'indicatore relativo è, infatti, ulteriormente migliorato, sia in termini quantitativi (da 96,1 % al 99,3% relativamente alla percentuale di tempo di funzionamento nell'orario di apertura dello scalo), che qualitativi (da 90,7% di passeggeri soddisfatti nel 2008 a 92% del 2009). Sempre in Area 2, è stato inoltre realizzato un nuovo punto di raccolta carrelli considerato che i focus di soddisfazione effettuati avevano evidenziato quella come l'area più critica.

È stata inoltre aumentata la disponibilità di posti a sedere per passeggero di 120 unità, migliorando così il comfort.

Relativamente al servizio di assistenza PRM (passeggeri a ridotta mobilità), nelle rilevazioni 2009 tutti gli indici di soddisfazione relativi si attestano su valori superiori al 90% con le migliori performance (prossime al 100%) per le valutazioni inerenti gli aspetti relazionali e comportamentali del personale addetto all'assistenza e un giudizio complessivo positivo per il 95,4% dei soggetti intervistati.

Dal 2009, inoltre, gli indicatori di qualità e la regolarità delle operazioni aeroportuali vengono esaminati collegialmente con Enac, i rappresentanti di vettori e handler in sede di Comitato per il Miglioramento Continuo della regolarità e qualità dei servizi aeroportuali, secondo quanto disposto dalla circolare Apt-31. Il Comitato per il Miglioramento Continuo, presieduto dal Direttore Aeroportuale, analizza questi eventi al fine di comprenderne oggettivamente le cause e identificare azioni di miglioramento.

Consapevoli del fatto che un approccio completo alla qualità non può prescindere dalle fasi intermedie e quindi anche dalla misurazione (e miglioramento) dei servizi rivolti all'interno dell'azienda, è stato dato il via ad un'attività di monitoraggio della "Soddisfazione del cliente interno" per alcune aree aziendali, prendendo a riferimento quanto espresso dalla ISO 9004 e dalla ISO 9001. L'intento di questo progetto di autovalutazione è quello di analizzare la situazione in essere, sottoponendo a riesame i punti di contatto interfunzionali e i collegamenti trasversali tra le aree in ottica di processo, allo scopo di individuarne elementi positivi e spunti di miglioramento.

## La tutela dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro

### Sostenibilità e Ambiente

Nel corso del 2009, il Marconi ha sviluppato ulteriori importanti elementi nel campo della gestione degli aspetti ambientali associati alle attività aeroportuali ed aeronautiche. Parallelamente al percorso già avviato in materia di gestione delle risorse energetiche, Sab ha aderito al programma internazionale Airport Carbon Accreditation promosso da ACI-Europe, ottenendo l'accreditamento al Livello 1 - Mapping. Grazie a ciò, Sab ha potuto così rafforzare non soltanto la propria immagine "verde" al cospetto dei principali stakeholders, ma anche le proprie competenze tecniche interne in materia di contabilizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, rafforzando così la base per ulteriori futuri sviluppi nel campo della gestione delle emissioni di gas effetto serra.

Inoltre è stato implementato un nuovo sistema di campionamento automatico delle acque di dilavamento che, unito al monitoraggio delle acque piovane, ha consentito di specificare ulteriormente l'attività di caratterizzazione e gestione della qualità delle acque. In materia di rumore aeroportuale, fra i principali aspetti ambientali, è stato dato avvio alla prima fase di rinnovamento complessivo del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, concepito con tecnologie altamente innovative, che entrerà in funzione nel corso del 2010.

### Sicurezza e igiene del lavoro

In coerenza e continuità con le scelte di politica aziendale, la Società ha posto tra i propri impegni la salvaguardia ed il miglioramento della sicurezza e igiene sul lavoro con l'obiettivo di mantenere l'azienda al passo con la conformità legislativa ed assicurare la corretta tutela dei propri lavoratori. Tra gli obiettivi aziendali restano prioritari una maggiore diffusione della cultura della sicurezza tra il personale aziendale, nonché le attività di coordinamento e cooperazione con gli altri Enti ed aziende/società che operano presso l'aeroporto. Si evidenzia infine, che pari attenzione viene rivolta anche agli aspetti relativi agli ambienti di lavoro, in supporto alle attività di gestione delle infrastrutture, mezzi ed attrezzature.

Nell'ottica del miglioramento della gestione degli aspetti inerenti la sicurezza ed igiene sul lavoro ed integrazione con le diverse direzioni aziendali coinvolte e figure professionali esterne previste, è stato completato il progetto di implementazione del software applicativo per la sicurezza, integrato con gli altri sistemi esistenti. Relativamente agli aspetti specifici di formazione, coordinamento/

cooperazione e miglioramento degli ambienti di lavoro, si evidenziano in particolare l'organizzazione di giornate di formazione in materia di sicurezza che ha coinvolto ottanta dipendenti, l'aggiornamento della formazione degli addetti gestione emergenza che ha coinvolto settantacinque dipendenti e un corso di formazione specifica in materia di rischio elettrico dedicata al personale dell'officina. Si è inoltre effettuata una formazione specifica a dirigenti e preposti in materia di gestione dei contratti di appalto d'opera e somministrazione relativamente alle prescrizioni di igiene e sicurezza di cui all'art. 26 del D.lgs 81/08.

Fra le attività del 2009 sono stati anche realizzati degli interventi per il miglioramento degli ambienti di lavoro, fra cui il rinnovamento della pavimentazione del locale officina, l'installazione di una pompa di calore presso la postazione security dell'area merci e la sostituzione delle caldaie della centrale tecnologica, al fine di migliorare l'efficienza dell'impianto e la gestione del microclima all'interno delle aree del terminal.

### Safety Management System (SMS)

L'anno 2009 ha visto la conclusione della fase di implementazione del Safety Management System, con il completamento di tutti gli step previsti dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e dalla Circolare ENAC APT 22. In particolare durante l'anno è stato messo a punto il sistema di auditing sulle operazioni di scalo, ovvero sull'attività di safety strettamente connessa al Regolamento di scalo e al Manuale di Aeroporto con un'attività di verifica sia interna, sia verso i fornitori, sia verso gli altri operatori

aeroportuali privati. Altra attività fondamentale è stata quella del Risk assessment, ovvero l'analisi delle possibili aree di rischio connesse all'attività di sicurezza operativa e la valutazione della loro severità e frequenza, al fine di individuare le aree più critiche sulle quali focalizzarsi per ridurre la pericolosità degli eventi. Le attività si sono svolte in collaborazione con tutti i membri del Safety Board e del Safety Committee, con i quali sono state individuate le azioni correttive e/o migliorative.

---

## Attività di comunicazione esterna

Nell'anno 2009 la Comunicazione Esterna ha riguardato sia la gestione dei rapporti con i media in coerenza con la trasparenza informativa necessaria nei confronti degli utenti, della comunità aeroportuale, degli azionisti e degli stakeholder, sia l'organizzazione di eventi specifici comunque collegati all'attività aeroportuale. Tra gli eventi organizzati nel corso dell'anno, se ne segnalano alcuni, particolarmente significativi per la società e per il suo sviluppo futuro.

A marzo è stata inaugurata, con un anno di anticipo rispetto a quanto inizialmente programmato dalla compagnia, la base Ryanair con due aeromobili. L'iniziativa ha avuto ampia copertura presso la stampa e le tv del territorio. Oltre alla conferenza stampa, è stato organizzato un evento di presentazione delle nuove destinazioni attivate, con degustazione di prodotti tipici e distribuzione ai passeggeri di materiale informativo.

Nel mese di giugno è stata organizzata la prima edizione del 'Marconi Sport Day', giornata di festa e gare sportive rivolta a tutta la comunità aeroportuale, con l'obiettivo di favorire le relazioni tra le persone appartenenti alle diverse società e agli enti presenti in aeroporto, con ricadute positive anche in campo lavorativo. L'intenzione è quella di farne un appuntamento annuale.

Nel mese di luglio l'Aeroporto ha celebrato il centenario dell'attribuzione del Premio Nobel per la Fisica a Guglielmo Marconi, con l'inaugurazione di uno spazio dedicato allo scienziato bolognese. Nell'occasione l'Aeroporto, insieme alla Camera di Commercio di Bologna, ha donato una targa-ricordo all'ing. Ernesto Stagni, già Presidente dell'aeroporto in anni che furono importanti per lo sviluppo dello scalo e a cui si deve l'intitolazione dello scalo a Marconi.

A novembre è stata presentata alla stampa e alle istituzioni la nuova edizione del Report Ambientale, iniziativa che ha permesso di illustrare quanto fatto dalla società in materia, ma anche di anticipare alcuni interventi futuri, tra cui la realizzazione dell'impianto

di trigenerazione. L'evento è risultato particolarmente importante ai fini del mantenimento di una corretta informazione dell'attività dello scalo sui temi ambientali non solo per gli addetti ai lavori ma per l'intera comunità locale.

Da segnalare, inoltre, che il restyling del sito web, prioritariamente dedicato ai servizi per l'utenza, è stato arricchito anche di sezioni volte a fornire una comunicazione ampia e completa sulla società aeroportuale.

Nel corso dell'anno la società ha anche avviato una collaborazione con il Museo del Patrimonio Industriale per la realizzazione di una pubblicazione sull'aeroporto attraverso i 90 anni della sua storia; un lavoro finalizzato anche a ricostruire un archivio documentale il più possibile completo.

Da segnalare che nel 2009 la società Aeroporto G. Marconi ha ricevuto il premio di Best Airport 2009 per la classe dimensionale 1-5 milioni di passeggeri. Il premio, indetto dall'associazione europea ACI, che riunisce 440 aeroporti è stato assegnato da una giuria internazionale che ha esaminato le molteplici candidature.

E' proseguita, inoltre, l'attività di comunicazione rivolta principalmente alla comunità aeroportuale, attraverso la realizzazione e diffusione dell'houseorgan Blqui che è disponibile anche sul sito web.

Infine, è stato realizzato il primo Bilancio di Sostenibilità della società, riferito all'annualità 2009, tenendo 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. Il Bilancio di Sostenibilità è uno strumento non solo di comunicazione ma anche di analisi e rappresentazione dello stato dell'arte della società e dei risultati conseguiti nella gestione del proprio core business in ottica di sostenibilità.

---

## Eventi successivi alla chiusura di esercizio

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

Nel primo trimestre del 2010 è proseguito l'iter finalizzato all'approvazione definitiva del Contratto di Programma ENAC-Aeroporto G. Marconi di Bologna, deliberato dal CdA di entrambe le parti il 15 dicembre 2009 e inviato successivamente da ENAC al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le conseguenti attività. Nell'ambito del processo in corso, è utile segnalare come in data 16 febbraio 2010 il suddetto Ministero abbia trasmesso l'istruttoria al CIPE per le attività di competenza con previsione di approvazione in sede CIPE entro il mese di maggio. E' auspicio di questa società che il processo veda una sua rapida conclusione, consentendo quindi la definitiva sottoscrizione del Contratto di Programma e l'applicazione del nuovo sistema tariffario finalizzato

ad assicurare, attraverso l'applicazione della normativa vigente, il necessario sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto a fronte del programma di investimenti concordato con ENAC. Tale programma rafforza l'impegno della società ad assicurare a tutti gli stakeholder una dotazione infrastrutturale imprescindibile perché il "Marconi" continui a rappresentare a livello nazionale uno dei punti di riferimento in termini di qualità complessiva dei servizi offerti nel segmento degli aeroporti regionali di "prima fascia", al servizio di un territorio che si estende ben al di là dei confini regionali per raggiungere una catchment area di oltre 10 milioni di abitanti.

Fra i primi e più rilevanti interventi previsti, si segnala che il progetto esecutivo di riqualifica del terminal passeggeri è già stato completato e sono in preparazione i bandi di gara per un valore complessivo di circa 25 milioni di Euro. L'avvio dei lavori è programmato per la fine dell'anno, con previsione di completamento entro il 2012.



## Relazione sulla Gestione al Bilancio d'Esercizio

Nelle more del suddetto processo approvativo relativo al Contratto di Programma, peraltro, la società, ai sensi dell'art. 2 comma 200 e 201 della Legge n. 191/2009 (Finanziaria 2010) ha presentato in data 22 gennaio 2010 istanza di ammissione alla procedura

di "anticipazione tariffaria", allegando la documentazione indicata da ENAC con lettera circolare n. 90287/DIRGEN/DG del 21/12/2009.

## Andamento del traffico nei primi mesi del 2010

I primi mesi del 2010 si sono caratterizzati per alcuni eventi a carattere eccezionale il cui impatto sui conti aziendali è stato particolarmente significativo; a livello locale, una serie non prevedibile di eventi meteorologici nevosi hanno portato nel mese di gennaio alla temporanea chiusura dello scalo per alcune ore e nei mesi di gennaio e febbraio a numerose cancellazioni di voli. L'impatto economico di tali eventi, legato al potenziamento dei servizi di sgombroneve, è stato particolarmente significativo e stimato superiore ai 400 mila Euro rispetto a quanto ipotizzato in sede di budget.

Nel periodo tra il 15 e il 21 aprile, a seguito di un'eruzione vulcanica in Islanda, lo spazio aereo europeo è rimasto chiuso al traffico per alcuni giorni e con dinamiche differenti tra Stato e Stato. L'impatto per l'aeroporto di Bologna è stato anche in questo caso particolarmente significativo, quantificabile in una perdita di traffico di circa 70 mila passeggeri e a livello economico pari a circa 800 mila Euro per SAB e circa 1 milione di Euro a livello di Gruppo.

A seguito di tale evento, eccezionale e dirompente nella sua gravità, la società ha promosso, insieme ad altri aeroporti, un'azione congiunta attraverso l'associazione di categoria Assaeroporti e l'associazione europea ACI per richiedere a Governo e Commissione Europea che il settore, coerentemente con quanto ipotizzato per le compagnie aeree, possa accedere alle misure di protezione e salvaguardia previste in occasioni di questo genere.

Sul versante dello sviluppo del traffico, la Summer Season IATA 2010 ha visto il consolidamento e rafforzamento della base operativa del vettore Ryanair, coerentemente con gli obiettivi definiti nel Piano Industriale 2008-2012 che la identificavano tra le azioni prioritarie per sostenere lo sviluppo.

Dopo un 2009 caratterizzato da una profonda crisi a livello globale, il 2010 si è aperto con una significativa ripresa, tenuto peraltro

conto di un naturale effetto di "rimbalzo" rispetto all'anno precedente (+7,9% a livello mondiale, +3,5% a livello europeo (\*\*)) anche se alcuni segnali suggeriscono che la suddetta ripresa sarà in ogni caso lenta e non priva da criticità.

A livello nazionale il primo trimestre 2010(\*) vede una crescita del 9,2% sull'anno precedente, con una ripresa generalizzata sui principali scali nazionali tra i quali Bologna presenta, peraltro, il tasso di crescita più elevato (+29,2%) tra i primi 10 aeroporti per livello di traffico, circa tre volte la media nazionale.

In questa ottica, nei primi quattro mesi del 2010 il Marconi ha proseguito la sua crescita (+16,6% passeggeri e +7,5% movimenti) "trainata" dallo sviluppo del segmento low-cost, ma sostenuta anche da una ripresa dei vettori "tradizionali" e da una "tenuta" del segmento charter. Significativo il segnale del superamento, già nel primo trimestre, per la prima volta nella sua storia, della "soglia" di 1 milione di passeggeri.

Nello specifico, a fronte di una sostanziale stabilità del traffico di linea si registra un forte incremento della componente low cost (+104,2%), dovuto per lo più all'incremento dell'attività Ryanair, che è passata da 19 voli settimanali della stagione invernale 2008/2009 ai 95 di quella 2009/2010.

Va segnalato anche una ripresa, seppur lieve, del traffico charter nel primo trimestre (passeggeri + 4,1%, movimenti +9,2%). Purtroppo tale miglioramento è stato fortemente attenuato dagli effetti della nube vulcanica del mese di aprile: nei primi quattro mesi (passeggeri -1,8%, movimenti +5,6%).

Nel primo quadrimestre del 2010 il traffico passeggeri è stato così ripartito: 56,1% traffico di linea, 35,5% low cost e 8,4% charter. Infine va rilevato un trend positivo sia del traffico merce (+6,2%) che di quello postale (+5,3%).

(\*) Ultimi dati disponibili

Con l'avvio delle stagioni estive si rilevano le seguenti novità:

RYANAIR	BLUE AIR	AER LINGUS
- Bordeaux	- Bacau	- Dublino
- Breslavia - Wroclaw		
- Costanza	CARPATAIR	AIR MALTA
- Edimburgo	- Bucarest (da maggio)	- Malta
- Malaga		
- Malta	ICELAND EXPRESS	TURKISH AIRLINES
- Oslo -Torp	- Reykjavik	- Istanbul
- Ibiza		

Fra le nuove rotte di particolare interesse risulta il volo di linea giornaliero per Istanbul ad opera del vettore Turkish Airlines partito in data 1° marzo avviato con un evento inaugurale alla presenza dei vertici della compagnia e di rappresentanti delle istituzioni turche. Il collegamento infatti oltre a soddisfare l'esigenza del territorio di avere un collegamento diretto con Istanbul, capitale Europea della cultura per il 2010, permette anche di raggiungere con voli in coincidenza oltre 150 destinazioni in tutto il mondo.

L'avvio dei nuovi voli testimonia il positivo posizionamento dell'aeroporto di Bologna nel panorama nazionale e rafforza i presupposti per uno sviluppo che, accanto alla componente low-cost veda anche un ruolo significativo da parte dei vettori di linea "full fare", in un quadro di offerta complessiva il più possibile integrato e capace di soddisfare i diversi segmenti di clientela finale.

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

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. La società non ha sedi secondarie.

Infine, 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 in questo momento, 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 appostando 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.

*Signori Azionisti,*

tornando ai risultati di bilancio, si propone la seguente destinazione dell'utile dell'esercizio 2009 pari a Euro 4.278.286,76:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del c.c. per Euro 213.914,34;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per Euro 4.064.372,42.

**Il Presidente**

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

*Bologna, 12 maggio 2010*



## Relazione del Collegio Sindacale

Bilancio d'Esercizio 2009





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

*Signori Azionisti,*

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 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.

Abbiamo partecipato alle Assemblee dei Soci ed alle adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento.

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

Possiamo ragionevolmente attestare che le azioni poste in essere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in conflitto d'interessi o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Tramite raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni della Società e confrontandoci con la Società di Revisione incaricata del controllo contabile, non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

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 di informazioni dai responsabili delle funzioni. Da tali attività non sono emerse indicazioni significative da formulare in questa sede.

Abbiamo valutato e 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 2009 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 31.12.2009, in aggiunta a quanto precede, Vi informiamo di aver vigilato sull'impostazione generale data allo stesso e sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura.

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

Gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle disposizioni di cui all'articolo 2423, comma quarto, del Codice Civile.

E' 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.

Nel corso dell'esercizio sono state tenute n° 5 riunioni del Collegio Sindacale, e n° 8 riunioni del Consiglio di Amministrazione, cui il collegio ha sempre assistito. Si sono tenute n°1 Assemblea dei Soci.

Come riportato nella Relazione sulla Gestione, in ossequio a quanto approvato in data 28/11/2008, sono iniziate le attività dell'Organismo di Vigilanza ed inoltre sono state avviate (e completate) nel primo quadrimestre 2010 le attività di finalizzazione dei protocolli relativi ai processi aziendali qualificati a "Rischio Elevato".

Inoltre si richiama quanto descritto dalla Società nella Relazione sulla Gestione in materia di implementazione ed aggiornamento delle misure di protezione dei dati personali ed in materia di implementazione e miglioramento della Sicurezza del lavoro e della tutela degli aspetti ambientali connessi alle attività aeroportuali ed aeronautiche.

La società di revisione Reconta Ernst & Young incaricata del controllo contabile e della certificazione del bilancio, ha rilasciato in data 21 maggio 2010 le relazioni, di cui il Collegio ha preso atto, nelle quali si attesta che il Bilancio di Esercizio e quello Consolidato al 31 dicembre 2009 rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

In considerazione di quanto in precedenza evidenziato, proponiamo all'Assemblea di approvare il Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2009, così come redatto dagli Amministratori, concordando con la proposta formulata dal Consiglio di amministrazione in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, lì 24 maggio 2010

Il Collegio Sindacale

Dr. Domenico MASTROIANNI

Dr. Marco BENNI

Dr. Luigi LITARDI

Rag. Francesco PICONE

Dr. Gianluca SOFFRITTI

*Presidente*

*Sindaco Effettivo*


*Sindaco Effettivo*

*Sindaco Effettivo*

*Sindaco Effettivo*



LMA

I-SMEV 



JET A-1



## Relazione della Società di Revisione

**Bilancio d'Esercizio 2009**







**Relazione della società di revisione  
ai sensi dell'art.2409-ter del Codice Civile  
(ora 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 2009. 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.

La revisione contabile sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

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 27 aprile 2009.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2009 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 per l'esercizio chiuso a tale data.
4. Come più ampiamente descritto in nota integrativa e nella relazione sulla gestione, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel registro di contabilità di cantiere da parte dell'Associazione Temporanea di Impresa, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Società per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in circa Euro 23 milioni, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Società, con atto di comparsa del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per circa Euro 24 milioni a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per circa Euro 34 milioni non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, 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. 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 2009.

Bologna, 21 maggio 2010

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Carlo Colletti  
(Socio)



## Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio Consolidato 2009





## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>	<b>100.000</b>	<b>0</b>	<b>100.000</b>	<b>100</b>
<b>B) Immobilizzazioni:</b>				
<i>I) Immobilizzazioni immateriali</i>				
1) Costi di impianto e di ampliamento	13.422	2.379	11.043	464
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto ind. e utilizz. opere dell'ingegno	1.670.096	2.114.313	-444.217	-21
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	211.978	126.100	85.878	68
7) Altre	853.470	855.959	-2.489	0
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>2.748.966</b>	<b>3.098.751</b>	<b>-349.785</b>	<b>-11</b>
<i>II) Immobilizzazioni materiali</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.614.306	8.745.683	-131.377	-2
2) Impianti e macchinari	4.687.737	1.057.028	3.630.709	343
3) Attrezzature industriali e commerciali	739.125	918.712	-179.587	-20
4) Altri beni materiali	1.104.844	1.047.929	56.915	5
5) Beni gratuitamente devolvibili				
1) Terreni e fabbricati	106.333.342	108.401.781	-2.068.439	-2
2) Impianti e macchinari	5.915.314	6.513.745	-598.431	-9
3) Attrezzature industriali e commerciali				
4) Altri beni materiali	214.653	218.487	-3.834	-2
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	3.786.692	973.882	2.812.810	289
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>131.396.013</b>	<b>127.877.248</b>	<b>3.518.765</b>	<b>3</b>
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	0	35.500	-35.500	-100
b) Imprese collegate	79.716	0	79.716	100
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	6.067.858	6.067.858	0	0
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	105.418	102.829	2.589	3
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>6.252.992</b>	<b>6.206.187</b>	<b>46.805</b>	<b>1</b>
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>140.397.971</b>	<b>137.182.186</b>	<b>3.215.785</b>	<b>2</b>
<b>C) Attivo circolante</b>				
<i>I) Rimanenze</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	610.111	828.883	-218.772	-26
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>610.111</b>	<b>828.883</b>	<b>-218.772</b>	<b>-26</b>

&gt; segue

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>II) Crediti:</b>				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	16.781.265	17.242.461	-461.196	-3
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	3.933	1.916	2.017	105
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	518.223	1.519.452	-1.001.229	-66
b) Esigibile oltre esercizio successivo	62.014	62.014	0	0
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.517.995	683.587	834.408	122
b) Esigibile oltre esercizio successivo	829.714	880.194	-50.480	-6
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	20.516.308	15.637.166	4.879.142	31
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
<b>Totale crediti</b>	<b>40.229.452</b>	<b>36.026.790</b>	<b>4.202.662</b>	<b>12</b>
<b>III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>				
1) Partecipazioni in imprese controllate	25.500	0	25.500	100
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni				
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	4.500.000	0	4.500.000	100
<b>Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>	<b>4.525.500</b>	<b>0</b>	<b>4.525.500</b>	<b>100</b>
<b>IV) Disponibilità liquide</b>				
1) Depositi bancari e postali	19.622.951	29.947.070	-10.324.119	-34
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	23.383	4.300	19.083	444
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>19.646.334</b>	<b>29.951.370</b>	<b>-10.305.036</b>	<b>-34</b>
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>65.011.397</b>	<b>66.807.043</b>	<b>-1.795.646</b>	<b>-3</b>
<b>D) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	143.518	128.675	14.843	12
2) Risconti	233.719	84.486	149.233	177
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>377.237</b>	<b>213.161</b>	<b>164.076</b>	<b>77</b>
<b>Totale attività</b>	<b>205.886.605</b>	<b>204.202.390</b>	<b>1.684.215</b>	<b>1</b>

## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Patrimonio netto</b>				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000	0	0
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000	0	0
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	3.522.733	3.429.750	92.983	3
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	12.845.084	11.078.400	1.766.684	16
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo	1.729.216	276.202	1.453.014	526
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio di gruppo	3.750.744	3.239.263	511.481	-16
<b>Totale patrimonio netto di gruppo</b>	<b>110.197.777</b>	<b>106.373.615</b>	<b>3.824.162</b>	<b>4</b>
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	<b>970.304</b>	<b>313.797</b>	<b>656.507</b>	<b>209</b>
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>111.168.081</b>	<b>106.687.412</b>	<b>4.480.669</b>	<b>4</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite	0	5.300	-5.300	-100
3) Altri	6.702.410	6.496.798	205.612	3
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>6.702.410</b>	<b>6.502.098</b>	<b>200.312</b>	<b>3</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>8.076.642</b>	<b>8.293.954</b>	<b>-217.312</b>	<b>-3</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	5.593.918	5.188.095	405.823	8
b) Esigibili oltre esercizio successivo	48.355.364	54.449.000	-6.093.636	-11
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	64.558	113.352	-48.794	-43
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	12.630.590	12.622.459	8.131	0
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	2.050	0	2.050	100
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	54.000	0	54.000	100
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	1.663.625	1.269.610	394.015	31
b) Esigibili oltre esercizio successivo	0	217.941	-217.941	-100
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	1.592.312	1.039.772	552.540	53
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	9.729.325	7.474.055	2.255.270	30
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
<b>Totale debiti</b>	<b>79.685.742</b>	<b>82.374.285</b>	<b>-2.688.543</b>	<b>-3</b>
<b>E) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	237.956	312.640	-74.684	-24
2) Risconti	15.774	32.001	-16.227	-51
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>253.730</b>	<b>344.641</b>	<b>-90.911</b>	<b>-26</b>
<b>Totale passività</b>	<b>205.886.605</b>	<b>204.202.390</b>	<b>1.684.215</b>	<b>1</b>

## Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>I) Garanzie prestate</b>				
a) Terzi per nostre fidejussioni	2.692.622	586.212	2.106.410	359
b) Terzi per nostre lettere di patronage	9.750.000	5.603.000	4.147.000	74
<b>II) Impegni</b>				
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	35.257.269	35.257.269	0	0
b) Finanziamento opere dello Stato	22.154.966	22.154.966	0	0
c) Macchinari e attrezzature di terzi in leasing				
<b>III) Garanzie ricevute</b>				
a) Fidejussioni	10.890.187	6.129.220	4.760.967	78
b) Libretti a risparmio terzi a garanzia	3.530	2.275	1.255	55
<b>Totale conti d'ordine</b>	<b>80.748.574</b>	<b>69.732.942</b>	<b>11.015.632</b>	<b>16</b>

## Conto Economico

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	78.779.250	70.364.773	8.414.477	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	0	104.355	-104.355	-100
5) Altri ricavi e proventi	1.600.188	1.926.564	-326.376	-17
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>80.379.438</b>	<b>72.395.692</b>	<b>7.983.746</b>	<b>11</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	2.227.698	2.151.099	76.599	4
7) Per servizi	25.862.350	20.121.236	5.741.114	29
8) Per godimento di beni di terzi	2.642.431	2.363.594	278.837	12
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	20.814.791	19.382.568	1.432.223	7
b) Oneri sociali	5.808.728	5.434.595	374.133	7
c) Trattamento di fine rapporto	1.622.475	1.679.669	-57.194	-3
d) Trattamento di quiescenza e simili	224.341	227.718	-3.377	-1
e) Altri costi	44.864	41.608	3.256	8
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	1.030.199	898.139	132.060	15
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	6.478.108	5.876.793	601.315	10
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	910.264	1.296.543	-386.279	-30
11) Variaz. riman. mat. prime, sussid., cons. e merci	211.356	-103.550	314.906	-304
12) Accantonamenti per rischi	714.462	216.826	497.636	230
13) Altri accantonamenti	1.026.052	1.967.081	-941.029	-48
14) Oneri diversi di gestione	3.489.896	4.051.103	-561.207	-14
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>73.108.015</b>	<b>65.605.022</b>	<b>7.502.993</b>	<b>11</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>7.271.423</b>	<b>6.790.670</b>	<b>480.753</b>	<b>7</b>

> segue



## Stato Patrimoniale e Conto Economico

	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	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	172.010	5.099	166.911	3.273
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	450.053	660.125	-210.072	-32
d) Proventi finanziari diversi	252.966	1.075.183	-822.217	-76
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-1.811.054	-3.239.785	1.428.731	-44
17-bis) Utili e perdite su cambi	951	-1.172	2.123	-181
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-935.074</b>	<b>-1.500.551</b>	<b>565.477</b>	<b>-38</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	-3.516	0	-3.516	100
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>-3.516</b>	<b>0</b>	<b>-3.516</b>	<b>100</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni	0	313.425	-313.425	-100
c) Sopravvenienze attive	20.788	86.036	-65.248	-76
d) Proventi straordinari diversi	5		5	100
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni	0	-597.424	597.424	-100
c) Sopravvenienze passive	-142.511	-186.960	44.449	-24
d) Oneri straordinari diversi	-64.978	-5.783	-59.195	1.024
e) Imposte di esercizi precedenti				
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>-186.696</b>	<b>-390.705</b>	<b>204.009</b>	<b>-52</b>
<b>Risultato prima delle Imposte</b>	<b>6.146.137</b>	<b>4.899.414</b>	<b>1.246.723</b>	<b>25</b>
a) imposte correnti	3.886.652	3.319.422	567.230	17
b) imposte differite/anticipate	-1.178.483	-1.107.317	-71.166	6
22) Imposte sul reddito d'esercizio	2.708.169	2.212.105	496.064	22
<b>26) Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>3.437.968</b>	<b>2.687.308</b>	<b>750.660</b>	<b>28</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio di gruppo</b>	<b>3.750.744</b>	<b>3.239.263</b>	<b>511.481</b>	<b>16</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio di terzi</b>	<b>-312.776</b>	<b>-551.955</b>	<b>239.179</b>	<b>-43</b>

ACCETTAZIONE SENZA BAGAGLIO  
check-in without baggage

1 CHECK-IN  
BIGLIETTERIA  
1-01

IMBARCHI 1-22  
gates

COMPAGNIE AEREE  
airlines

[www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it)



## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

**Bilancio Consolidato 2009**





## Premessa

Il Bilancio Consolidato della società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. (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 e della presente Nota Integrativa sono espressi in unità di Euro. Ai sensi dell'art.2423, comma 5 del Codice Civile, il passaggio dai saldi dei conti, espressi in centesimi di Euro, ai saldi bilancio, espressi in unità di Euro, è avvenuto mediante arrotondamento. La quadratura dei prospetti di bilancio è stata fatta mediante inserimento degli arrotondamenti dello Stato Patrimoniale nella Riserva da Arrotondamento Euro, iscritta nella voce A.VII Altre Riserve e quelli del Conto Economico, alternativamente in E.20) Proventi Straordinari o in E.21) Oneri straordinari.

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 6 luglio 2007, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2007-2009.

## 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:

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Marconi Handling Srl	Bologna	Servizi di handling passeggeri e rampa	Euro 4.200.000 (versato per Euro 4.100.000 al 31/12/2009)	84,62%
Tag Bologna Srl	Bologna	Gestione terminal e servizi handling Aviazione Generale	Euro 1.000.000 i.v.	51,00%
Fast Freight Marconi Srl (*) Società Unipersonale	Bologna	Servizi di handling merce e posta	Euro 520.000 i.v.	100%

(\*) trasformata in Spa con Ass.Soci del 25 marzo 2010

Rispetto all'esercizio precedente si evidenzia che è oggetto di primo consolidamento la società controllata Fast Freight Marconi Srl (per brevità anche FFM) costituita in data 19 novembre 2008 dalla controllata Marconi Handling Srl (per brevità anche MH) cui successivamente ha conferito il ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna con avvio dell'attività operativa il 1° gennaio 2009, come meglio illustrato nel prosieguo. La partecipazione di controllo è stata acquistata dalla scrivente nel gennaio 2009.

L'area di consolidamento è stata, inoltre, allargata alla società collegata Ravenna Terminal Passeggeri Srl (per brevità anche RTP), costituita in data 11 settembre 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per 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 partecipazione di collegamento nella società 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	Euro 300.000 (versato per Euro 75.000 al 31/12/2009)	24,00%

## Altre partecipazioni di controllo non incluse nell'area di consolidamento

Le altre partecipazioni in imprese controllate al 31/12/2009, escluse dal consolidamento ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs.127/91, sono di seguito dettagliate:

Controllate dirette

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Airports & Travel Srl in liquidazione	Bologna	Servizi per settore turismo, sport e spettacolo	Euro 50.000 i.v.	51,00%

La società che gestiva il punto vendita di pacchetti viaggio Fast Minute in aeroporto è stata posta in liquidazione volontaria con delibera dell'Assemblea dei Soci del 29 gennaio 2010 causa

l'andamento economico negativo e la mancanza di prospettive di rilancio dell'attività.

## Bilanci da consolidare

Per il consolidamento sono stati utilizzati i bilanci civilistici al 31/12/2009 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 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 rettificate 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 evidenzia che la controllata MH ha conferito, con efficacia giuridica dal 31 dicembre 2008, il ramo d'azienda handling merce e posta nella società unipersonale FFM, costituita in data 19 novembre 2008 con un capitale sociale di Euro 10.000 poi aumentato a Euro 520.000

> segue

## Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

per effetto del conferimento in natura. Si ricorda che quest'ultimo ha generato, in capo alla conferente MH, una minusvalenza dell'importo pari a Euro 2.015.000 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 dal precedente esercizio, 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, di conseguenza, la perdita dell'esercizio del ramo handling merci e posta non ha trovato copertura nel fondo da conferimento di FFM eliminato in sede di consolidamento, con conseguente riduzione del risultato netto del Gruppo.

Si informa, infine, che la scrivente e le società controllate oggetto di consolidamento civilistico hanno aderito allo strumento di tassazione dei gruppi d'impresa cosiddetto "consolidato fiscale nazionale" ai fini delle imposte sul reddito (IRES); con MH per il

secondo triennio consecutivo (2007-2009) mentre hanno aderito all'accordo dall'esercizio 2009 anche le società controllate Tag Bologna Srl (per brevità anche TAG) e FFM.

A seguito dell'opzione, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. 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 e proporzionalmente alle eccedenze di ROL apportate al Gruppo da tutte le società consolidate.

## Criteri generali 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.

Come segnalato nei precedenti bilanci, la triplice ripartizione delle immobilizzazioni materiali in beni in proprietà, beni in concessione e beni in anticipata occupazione ex art. 17 della Legge 135/97 è stata superata dal nuovo regime concessorio della Capogruppo che prevede solo due tipologie di beni: quelli in proprietà e quelli che, al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente (Enac), più segnatamente le aree, gli immobili e gli impianti fissi facenti parte del sedime aeroportuale. Nel presente bilancio si è quindi mantenuta la riclassificazione operata nell'esercizio 2005 dei beni precedentemente imputati alle categorie dei beni in concessione ed in anticipata occupazione nella categoria dei beni gratuitamente devolvibili nonostante il fatto che il contraddittorio con Enac, previsto dall'art.9 della concessione di gestione totale e volto all'individuazione ed al trasferimento in uso alla concessionaria dei beni gratuitamente devolvibili, non sia ancora avvenuto.

In esito all'inventario dei beni insistenti sul sedime aeroportuale in contraddittorio con Enac, unitamente al trasferimento dei beni demaniali attualmente non presenti nell'asset patrimoniale della Capogruppo, per i quali, ai sensi dell'art. 2 della Convenzione per l'affidamento della concessione aeroportuale e visto il decreto interministeriale di affidamento emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze in data 28 dicembre 2004, la società è subentrata nei rapporti attivi e passivi già facenti capo all'Amministrazione

concedente (Enac) a far tempo dal citato 28 dicembre 2004, si potranno rendere necessarie delle riclassifiche dei cespiti attualmente presenti nell'attivo patrimoniale tra beni in proprietà e beni gratuitamente devolvibili. Al di là della riclassificazione, si sottolinea come lo spostamento dall'una all'altra categoria non comporterebbe 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. Viceversa, per i terreni sui quali sono state realizzate opere demaniali, l'eventuale riclassificazione tra i beni gratuitamente devolvibili, comporterebbe un ammontare di maggiori ammortamenti per il periodo residuo della concessione, al netto dell'effetto fiscale, pari a Euro 74.731 con analogo effetto sul risultato economico ed anche sull'entità del patrimonio netto. Non sono mai state effettuate rivalutazioni dei cespiti patrimoniali né di natura economica, né di natura monetaria.

Si precisa altresì che non sono state operate svalutazioni delle immobilizzazioni materiali, né sono stati imputati oneri finanziari ad alcuna voce delle stesse, eccetto:

- la definizione del corrispettivo dovuto nel 1997 per il completamento del 1° lotto dell'aerostazione passeggeri;
- gli interessi passivi sostenuti nei precedenti esercizi e relativi al finanziamento in essere con la Banca Agricola Mantovana (ora Monte dei Paschi di Siena) per la realizzazione del terminal dedicato all'Aviazione Generale.

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

Per i beni gratuitamente devolvibili il principio cardine del processo di ammortamento seguito è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione di Gestione Totale (40 anni a decorrere dal 28 dicembre 2004 per la capogruppo e 20 anni a decorrere dal 21 aprile 2008 per TAG) e la residua possibilità di utilizzazione del cespite, commisurata in base alle vigenti aliquote tecniche così come fissate dal D.M. 31 dicembre 1988.

In base a questo criterio per le piste, i piazzali aeromobili, le vie di rullaggio e le opere accessorie compresi i lavori di interrimento della ferrovia propedeutici al prolungamento della pista di volo, si è provveduto a effettuare l'ammortamento finanziario in base alla durata residua della concessione mentre per tutte le altre categorie di beni gli ammortamenti sono calcolati applicando le aliquote economico-tecniche del D.M. 31 dicembre 1988 sul valore complessivo delle immobilizzazioni al fine di esporre la residua effettiva possibilità di utilizzo.

Per il Terminal e l'Hangar dedicati all'Aviazione Generale, il criterio di ammortamento si è basato su uno specifico piano di ammortamento sistematico, esplicitamente approvato dal Consiglio di Amministrazione TAG, per rappresentare la minore utilità ritraibile nei primi anni di vita di tali cespiti. Pertanto, l'ammortamento è a quote crescenti nei primi cinque anni di vita utile di tali beni e per un periodo pari alla durata della subconcessione.

<b>BENI MATERIALI IN PROPRIETÀ*</b>	<b>ALIQUOTE DI AMMORTAMENTO</b>
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%

<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI*</b>	<b>ALIQUOTE DI AMMORTAMENTO</b>
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e 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%
Mobili e arredi fissi	12%

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

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

(\*\*\*) Ammortamento a quote crescenti nei primi cinque anni di vita utile di tali beni e periodo di ammortamento pari alla durata della sub concessione.



Per i cespiti acquistati ed inseriti nel processo produttivo nel corso dell'esercizio, le aliquote economico-tecniche di ammortamento sono state ridotte al cinquanta per cento al fine di tener conto del loro minor utilizzo, come consentito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Ragionieri e dei Dottori Commercialisti.

I costi sostenuti per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni aventi natura incrementativa delle attività materiali sono imputati all'attivo patrimoniale. Le spese di manutenzione ordinaria e riparazione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio di sostenimento eccetto la quota di manutenzione ordinaria e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili con apposito fondo di ripristino iscritto nel passivo patrimoniale: tale quota viene portata a diretto utilizzo del fondo medesimo.

In caso di perdita durevole di valore, le immobilizzazioni materiali sono svalutate in maniera corrispondente; nel caso in cui vengano meno i motivi di tali rettifiche, viene ripristinato il valore originario. Per quanto riguarda i criteri di valutazione seguiti, si segnala altresì che, ad integrazione di quanto già segnalato nei bilanci precedenti, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel Registro di Contabilità da parte dell'ATI - Coopcostruttori - CCC, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27/11/2004, l'ATI ha promosso causa alla capogruppo per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in Euro 23.233.705, 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 20/01/2005, ha presentato domanda riconvenzionale per Euro 23.813.141 a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per Euro 34.456.715 non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna.

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 in ossequio al Principio Contabile n. 16, eccezion fatta per i contributi relativi all'interramento della ferrovia ed al prolungamento della pista di volo, portati a diretto deconto del valore dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione (2004). Dall'esercizio 2006, per omogeneità di trattamento, si è utilizzato quest'ultimo metodo per tutti i contributi in conto impianti ricevuti dalla Capogruppo.

Le immobilizzazioni finanziarie, in particolare le partecipazioni, 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. Non risultano crediti di durata superiore ai cinque anni, né crediti in valuta.

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

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 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.

## Prospetti riepilogativi e principali variazioni

### Stato Patrimoniale Attivo

#### A. Crediti Verso Soci per versamenti ancora dovuti

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Crediti vs. soci per vers. ancora dovuti	100.000	0	100.000

Trattasi del credito verso il socio GH Napoli Spa per la quota parte di conferimento in natura con apporto di servizi, così come deliberato dall'Assemblea dei Soci di MH del 2 marzo 2009, erogati nel 1° trimestre 2010.

#### B. Immobilizzazioni

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Immobilizzazioni	140.397.971	137.182.186	3.215.785

Nelle tabelle seguenti si riportano le movimentazioni delle immobilizzazioni nell'esercizio, analiticamente esposte nelle tabelle seguenti che evidenziano i dati relativi al costo storico, agli ammortamenti e al valore residuo da ammortizzare per singole categorie

oltre al 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

Nel prospetto seguente si riportano le movimentazioni delle poste nel corso dell'esercizio.

Tavola n.1

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREM.TO	ALIENAZIONI/ RICLASSIFIC.	AMM.TO	SALDO 31/12/2009
Costi di impianto ed ampliamento	2.379	14.795	0	-3.752	13.422
Diritti brevetto ind.le opere ingegno	2.114.313	554.533	-973	-997.777	1.670.096
Immob. in corso e acconti	126.100	222.104	-136.226	0	211.978
Altre	855.959	26.181	0	-28.670	853.470
<b>Totale</b>	<b>3.098.751</b>	<b>817.613</b>	<b>-137.199</b>	<b>-1.030.199</b>	<b>2.748.966</b>

I "Costi di impianto e ampliamento" accolgono costi per modifiche statutarie capitalizzati con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in cinque esercizi.

Gli incrementi relativi alla voce "Diritto di brevetto ind.le e opere dell'ingegno" riguardano principalmente alcuni software gestionali specifici. Tra i più rilevanti si segnalano:

- il "Common Check-in" (Euro 71.910) realizzato per una gestione più funzionale dei banchi check-in;

- il "Facility Management" (Euro 35.600) per la gestione cartografica degli immobili;

- l'implementazione di software per una migliore gestione dei controlli accessi (Euro 139.198), degli aspetti di sicurezza sul lavoro (Euro 51.100) e dei servizi di handling merce (Euro 54.043).

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

B. II. Immobilizzazioni materiali

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

Le successive tavole 2, 3 e 4 riportano le movimentazioni del costo storico, dei fondi di ammortamento e dei conseguenti valori netti dei beni in proprietà.

Tavola n. 2 - Immobilizzazioni materiali in proprietà - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREMENTO	ALIENAZIONI E RICLASS.	SALDO 31/12/2009
Terreni	7.111.033	0	0	7.111.033
Fabbricati	3.278.178	0	0	3.278.178
Costruzioni leggere	2.495.536	0	0	2.495.536
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>12.884.747</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12.884.747</b>
Mezzi carico, scarico, sollevamento e trasporto	8.096.538	4.197.665	-433.436	11.860.767
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162.391	0	0	162.391
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>8.258.929</b>	<b>4.197.665</b>	<b>-433.436</b>	<b>12.023.158</b>
Attrezzatura varia	333.474	6.000	-26.211	313.263
Attrezzature aerostazione	1.792.011	98.102	-710	1.889.403
<b>Totale attrezzature industriali/comm.li</b>	<b>2.125.485</b>	<b>104.102</b>	<b>-26.291</b>	<b>2.202.666</b>
Automezzi	273.867	46.010	-27.548	292.329
Autoveicoli da trasporto	897.557	6.760	-513.900	390.417
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.085.972	69.668	-103.665	2.051.975
Macchine ufficio elettron. ed elettromecc.	2.641.821	236.865	-120.342	2.758.344
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>5.899.217</b>	<b>359.303</b>	<b>-765.455</b>	<b>5.493.065</b>
<b>Totali</b>	<b>29.168.378</b>	<b>4.661.070</b>	<b>-1.225.812</b>	<b>32.603.636</b>

Tra le immobilizzazioni materiali in proprietà si rileva un maggior incremento nella categoria "mezzi di carico, scarico, sollevamento e trasporto". Gli acquisti più rilevanti effettuati nell'esercizio riguardano:

- rinnovo parco mezzi di rampa (gru, cargo loader, trattori e nastri) per complessivi Euro 3.018.783;
- mezzo spazzatrice sgombraneve per Euro 719.000;
- mezzo de-icer per Euro 350.000;

- sollevatore a braccio telescopico per Euro 51.520 ed attrezzatura per la rimozione degli aeromobili per complessivi Euro 45.921. Per quanto riguarda le altre voci si segnala, nella categoria "attrezzatura varia aerostazione", l'acquisto di macchine per controllo radiogeno e metal detector per complessivi Euro 45.800, e nella categoria "macchine ufficio elettroniche e elettromeccaniche" l'acquisto di hardware per uffici e apparati elettronici per garantire la continuità e il funzionamento delle postazioni informatiche.

Tavola n. 3 - Immobilizzazioni materiali in proprietà - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2009	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE DI AMM.TO	FONDO 31/12/2009
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	1.644.902	0	131.127	1.776.029
Costruzioni leggere	2.494.163	0	250	2.494.413
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>4.139.065</b>	<b>0</b>	<b>131.377</b>	<b>4.270.442</b>
Mezzi carico, scarico, sollevamento e trasporto	7.039.510	-367.303	500.823	7.173.030
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	162.391	0	0	162.391
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>7.201.901</b>	<b>-367.303</b>	<b>500.823</b>	<b>7.335.421</b>
Attrezzatura varia	297.665	-25.730	4.937	276.872
Attrezzatura aerostazione	909.108	-710	278.271	1.186.669
<b>Totale attrezzature ind. e commerciali</b>	<b>1.206.773</b>	<b>-26.440</b>	<b>283.208</b>	<b>1.463.541</b>
Automezzi	273.867	-27.548	5.751	252.070
Autoveicoli da trasporto	836.490	-513.900	34.442	357.032
Mobili macchine ordinarie d' ufficio	1.612.918	-100.757	110.032	1.622.193
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.128.013	-163.976	192.889	2.156.926
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>4.851.288</b>	<b>-806.181</b>	<b>343.114</b>	<b>4.388.221</b>
<b>Totali</b>	<b>17.399.027</b>	<b>-1.199.924</b>	<b>1.258.522</b>	<b>17.457.625</b>

Tavola n. 4 - Immobilizzazioni materiali in proprietà - valori netti  
I saldi che compaiono in bilancio sono quindi ricavati dal seguente conteggio:

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2009	FONDO 31/12/2009	SALDO DI BILANCIO 31/12/2009
Terreni	7.111.033	0	7.111.033
Fabbricati	3.278.178	1.776.029	1.502.149
Costruzioni leggere	2.495.536	2.494.413	1.123
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>12.884.747</b>	<b>4.270.442</b>	<b>8.614.305</b>
Mezzi carico, scarico, sollevamento e trasporto	11.860.767	7.173.030	4.687.737
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	162.391	162.391	0
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>12.023.158</b>	<b>7.335.421</b>	<b>4.687.737</b>
Attrezzatura varia	313.263	276.872	36.391
Attrezzatura aerostazione	1.889.403	1.186.669	702.734
<b>Totale attrezzature ind. e commerciali</b>	<b>2.202.666</b>	<b>1.463.541</b>	<b>739.125</b>
Automezzi	292.329	252.070	40.259
Autoveicoli da trasporto	390.417	357.032	33.385
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.051.975	1.622.193	429.782
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.758.344	2.156.926	601.418
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>5.493.065</b>	<b>4.388.221</b>	<b>1.104.844</b>
<b>Totali</b>	<b>32.603.636</b>	<b>17.457.625</b>	<b>15.146.011</b>

## B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

Le successive tavole 5, 6 e 7 riportano le movimentazioni del costo storico, dei fondi di ammortamento e dei conseguenti valori netti dei beni gratuitamente devolvibili.

Tavola n. 5 - Beni gratuitamente devolvibili - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREMENTO	ALIENAZIONI	SALDO 31/12/2009
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	91.255.727	479.558	0	91.735.285
Parcheggi e viabilità	8.846.183	336.914	0	5.183.097
Fabbricati	62.830.737	898.168	-30.180	63.698.725
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>158.932.647</b>	<b>1.714.640</b>	<b>-30.180</b>	<b>160.617.107</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	3.457.687	97.638	0	3.555.325
Impianti di comunicaz./segnalazione	4.409.196	313.730	-7.432	4.715.494
Altri impianti	9.646.147	441.385	-423.307	9.664.225
App. segnalaz. e attr. di pista	159.512	0	0	159.512
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>17.672.542</b>	<b>852.753</b>	<b>-430.739</b>	<b>18.094.556</b>
Mobili e arredi fissi	985.284	42.242	0	1.027.526
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>985.284</b>	<b>42.242</b>	<b>0</b>	<b>1.027.526</b>
<b>Totali</b>	<b>177.590.473</b>	<b>2.609.635</b>	<b>-460.919</b>	<b>179.739.189</b>

Tavola n. 6 - Beni gratuitamente devolvibili - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2009	ALIENAZIONI	QUOTE DI AMM.TO	FONDO 31/12/2009
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	13.113.327	0	2.184.181	15.297.508
Parcheggi e viabilità	3.543.226	0	71.225	3.614.451
Fabbricati	33.874.313	-7.244	1.504.737	35.371.806
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>50.530.866</b>	<b>-7.244</b>	<b>3.760.144</b>	<b>54.283.765</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	2.110.760	0	205.850	2.316.610
Impianti di comunicaz./segnalazione	3.532.439	-7.433	370.001	3.895.007
Altri impianti	5.371.251	-385.489	831.846	5.817.608
App. segnalaz. e attr. di pista	144.347	0	5.670	150.017
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>11.158.797</b>	<b>-392.922</b>	<b>1.413.367</b>	<b>12.179.242</b>
Mobili e arredi fissi	766.797	0	46.076	812.873
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>766.797</b>	<b>0</b>	<b>46.076</b>	<b>812.873</b>
<b>Totali</b>	<b>62.456.460</b>	<b>-400.166</b>	<b>5.219.587</b>	<b>67.275.880</b>

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Tavola n. 7 - Beni gratuitamente devolvibili - valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2009	FONDO AMM.TO 31/12/2009	SALDO DI BILANCIO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	91.735.285	-15.297.508	76.437.777
Parcheggi e viabilità	5.183.097	-3.614.451	1.568.646
Fabbricati	63.698.725	-35.371.806	28.326.919
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>160.617.107</b>	<b>-54.283.765</b>	<b>106.333.342</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	3.555.325	-2.316.610	1.238.715
Impianti di comunicaz./segnalazione	4.715.494	-3.895.007	820.487
Altri impianti	9.664.225	-5.817.608	3.846.617
App. segnalaz. e attr. di pista	159.512	-150.017	9.495
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>18.094.556</b>	<b>-12.179.242</b>	<b>5.915.314</b>
Mobili e arredi fissi	1.027.526	-812.873	214.653
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>1.027.526</b>	<b>-812.873</b>	<b>214.653</b>
<b>Totali</b>	<b>179.739.189</b>	<b>-67.275.880</b>	<b>112.463.309</b>

Per quanto riguarda gli incrementi 2009 dei beni gratuitamente devolvibili, la crescita più rilevante (Euro 1.714.640) attiene la macrocategoria dei "terreni e fabbricati" all'interno della quale la voce "piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie" accoglie opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo (viabilità ed oneri per espropri per complessivi Euro 473.251). La voce relativa ai "parcheggi e viabilità" riguarda la realizzazione del nuovo parcheggio area ex catering, mentre nella voce "fabbricati" sono stati capitalizzati interventi straordinari di ristrutturazione relativi alla aerostazione passeggeri e palazzina direzionale (Euro 152.854), ai fabbricati merci, centrale tecnologia e officina (Euro 91.603) oltre all'intervento più rilevante relativo alla schermatura del parcheggio multipiano per complessivi Euro 567.595, in corso al 31/12/2008.

Tra gli "impianti e macchinari" l'incremento più rilevante alla voce "altri impianti" si riferisce alla fornitura e posa in opera di gruppi di generatore di calore installati nella centrale tecnologica e nella palazzina direzionale per complessivi Euro 166.437, all'entrata in funzione di impianti per lo stoccaggio del liquido de-icing per aeromobili e per pista per complessivi Euro 85.526, oltre che a impianti meccanici di riscaldamento e condizionamento di nuova realizzazione all'interno dei fabbricati. Quanto alla voce "impianti di comunicazione e segnalazione" si mette in evidenza la fornitura e installazione di un sistema di teleallertamento per Euro 97.000, di impianti pubblicitari vari per complessivi Euro 76.616, oltre alla realizzazione di impianti TVCC, allarme, antincendio, e diffusione sonora.

Immobilizzazioni tecniche in corso ed acconti - movimentazioni dell'esercizio

CATEGORIE	SALDO 01/01/2009	INCREMENTO	ALIENAZIONI E RICLASSIFICAZIONI	SALDO 31/12/2009
Imm. in corso beni grat. devolvibili	973.882	4.856.799	-2.043.989	3.786.692

Gli importi più rilevanti in corso al 31/12/2009 sono riferiti ai seguenti interventi:

- fase di avvio del progetto di sviluppo infrastrutturale aeroportuale secondo quanto previsto nel Master Plan, (Euro 2.152.194);
- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione esistente e dell'area

Lost & Found, rispettivamente per Euro 302.069 ed Euro 227.317;

- opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo per Euro 274.526.

### B.III. Immobilizzazioni finanziarie

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	6.252.992	6.206.187	46.805

Si riporta il dettaglio del raggruppamento in esame:

Composizione immobilizzazioni finanziarie

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	0	35.500	-35.500
Partecipazioni in imprese collegate	79.716	0	79.716
Partecipazioni in altre imprese	6.067.858	6.067.858	0
Crediti vs. altri esig. oltre es. successivo	105.418	102.829	2.589
<b>Totali</b>	<b>6.252.992</b>	<b>6.206.187</b>	<b>46.805</b>

L'azzeramento della voce "Partecipazioni in imprese controllate" al 31/12/2009 è dovuto:

- alla riclassificazione della partecipazione del 51% in Airports & Travel Srl, iscritta tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni in quanto la società è assoggettata a procedura volontaria di liquidazione;
- al primo consolidamento della partecipazione totalitaria in Fast Freight Marconi Srl, come già esposto.

La voce "partecipazioni in imprese collegate" al 31/12/2009 è relativa alla neo costituita Ravenna Terminal Passeggeri Srl per i cui dettagli si rimanda a quanto illustrato nel capitolo "area di

consolidamento". Il valore di iscrizione di questa partecipazione è pari al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato della svalutazione di Euro 3.516 iscritta alla voce D.19 a di Conto Economico, in applicazione del metodo del patrimonio netto.

Le "partecipazioni in altre imprese" si riferiscono per la maggior quota (Euro 5.961.399) alla partecipazione del 4,13% in Sagat Spa, acquistata al termine dell'esercizio 2000 ed iscritta al costo d'acquisizione.

Si fornisce il dettaglio delle principali partecipazioni rientranti nella voce in esame:

DENOMINAZIONE	CAPITALE SOCIALE QUOTA PART.NE AL 31/12/2009	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2009	RISULTATO DI ESERCIZIO 2009	VALORE ISCRIZIONE 31/12/2009
Sagat Spa	Euro 12.911.481 i.v. 4,13%	64.635.563	4.944.377	5.961.399
Bologna Congressi Spa	Euro 1.549.380 i.v. 10%	1.959.499	271.787	103.658

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.

## C. Attivo circolante

### C. I. Rimanenze

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	610.111	828.883	-218.772

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.

La diminuzione delle giacenze finali al 31/12/2009 è dovuta principalmente allo smaltimento di pezzi di ricambio dell'officina non più

utilizzabili causa del rinnovo del parco mezzi di una società con contratto di service di manutenzione mezzi ed alle avverse condizioni meteorologiche dell'ultima winter season con conseguente maggior consumo sia di materiale a magazzino per l'intenso utilizzo dei mezzi neve sia di liquido de-icing.

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

C. II. Crediti

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Crediti	40.229.452	36.026.790	4.202.662

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

CREDITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Vs. clienti entro es. successivo	16.781.265	17.242.461	-461.196
Vs. controllate entro es. successivo	3.933	1.916	2.017
Vs. collegate entro es. successivo	0	0	0
Tributari entro es. successivo	518.223	1.519.452	-1.001.229
Tributari oltre es. successivo	62.014	62.014	0
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.517.995	683.587	834.408
Imposte Anticipate oltre es. successivo	829.714	880.194	-50.480
Vs. altri entro es. successivo	20.516.308	15.637.166	4.879.142
<b>Totali</b>	<b>40.229.452</b>	<b>36.026.790</b>	<b>4.202.662</b>

L'incremento complessivo registrato dai crediti deriva principalmente dall'aumento dei crediti per imposte anticipate conseguenti a componenti negativi di reddito deducibili fiscalmente in esercizi successivi ed alla crescita della voce "crediti verso altri" a seguito di maggiori crediti verso banche per Pronti Contro Termine in scadenza nel 2010 (Euro 15.307.595 al 31/12/2009 contro Euro 9.029.278 al 31/12/2008). Nel dettaglio:

- i "crediti verso clienti" sono esigibili entro l'esercizio successivo e si riferiscono a servizi svolti sul territorio italiano nei confronti di clienti prevalentemente nazionali o dell'Unione Europea. La voce accoglie crediti al valore nominale di Euro 19.434.974, comprensivi delle fatture e note di credito da emettere ai clienti per Euro 36.810, al netto del fondo svalutazione crediti appostato per Euro 2.653.708 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 2008 che rappresenta un risultato particolarmente significativo conseguito nonostante l'aumento del fatturato, il perdurare delle difficoltà del settore del trasporto aereo e, in particolare, di alcune compagnie e l'esistenza di alcune contestazioni sul fronte tariffario;

- i "crediti verso imprese controllate" per Euro 3.933 attengono a crediti per prestazioni di servizi verso la società Airports & Travel in liquidazione.

La successiva tavola 9a espone il valore nominale dei crediti verso clienti e controllate, esclusi i crediti infragruppo ed al netto dei relativi fondi di svalutazione consolidati.

Tavola n.9 a - Crediti verso clienti e controllate

Valore nominale dei crediti lordi vs. clienti e controllate	19.438.906
Fondo svalutazione crediti	-2.653.708
<b>Valore nominale dei crediti netti</b>	<b>16.785.198</b>

Tavola n.9 b - Movimentazione del fondo svalutazione crediti

Valore al 01/01/2009	2.730.763
Utilizzo per crediti inesigibili	-987.319
Incremento per accantonamento 2009	910.264
<b>Totale</b>	<b>2.653.708</b>

Come negli esercizi passati, l'accantonamento effettuato nell'esercizio è scaturito dall'analisi delle singole posizioni creditorie a rischio di inesigibilità. La misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2009 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo. Proseguendo nell'analisi delle singole voci di credito:

- i "crediti tributari esigibili entro l'esercizio successivo" ammontano a Euro 518.223 e si riferiscono, per Euro 507.269, al credito annuale Iva maturato nell'esercizio 2009. La rilevante contrazione di questa voce è imputabile in larga misura al rimborso del credito Iva di Euro 914.800 della società consolidata TAG incassato all'inizio del 2009;

- i "crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo", invariati rispetto all'esercizio precedente, accolgono il credito verso l'Era-rio per la liquidazione di società partecipate (Euro 20.841) e per Euro 41.173 il credito per rimborso IRAP ex D.L. n.185/2008 relativo a Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla Società;
- la voce "Imposte anticipate" rappresenta le imposte pagate anticipatamente e si origina dalle differenze temporanee tra reddito

civilistico e reddito imponibile fiscale. L'iscrizione di tali differenze, conseguenti a componenti negativi di reddito deducibili fiscalmente in esercizi successivi, scaturisce dalla ragionevole certezza del loro futuro recupero in un arco temporale definito. Le imposte sono state determinate sulla base delle aliquote IRES e IRAP ritenute applicabili nei prossimi esercizi (rispettivamente 27,5% e 3,9%) così come modificate dalla Legge Finanziaria 2008. L'importo iscritto al 31/12/2009 scaturisce dal seguente conteggio:

Tavola n.10 - Movimentazione crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2009	1.563.781
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-757.086
Incremento per imposte anticipate anno 2009	1.541.015
<b>Totale</b>	<b>2.347.710</b>

I "crediti verso altri esigibili entro l'esercizio successivo" per Euro 20.516.309 al 31/12/2009 sono costituiti principalmente da:

- Euro 15.307.595 quale credito verso banche per Pronti Contro Termine in scadenza nel 2010;
- Euro 3.627.679 a titolo di deposito cauzionale per l'anticipata occupazione delle aree demaniali dell'Aeroporto di Bologna ai sensi dell'art.17 della Legge 135/97. Tale somma dovrà essere restituita 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;

- Euro 478.535 per crediti collegati alle cessioni delle partecipazioni di collegamento avvenute nel 2008 e già incassati alla data del presente documento;
- Euro 257.478 per anticipi a fornitori;
- Euro 215.509 al credito verso Inail legato in larga misura alla riclassificazione di alcune posizioni assicurative con conseguente rideterminazione del premio in misura minore a quanto già effettivamente liquidato per le annualità precedenti;
- Euro 86.104 a titolo di saldi delle casse aziendali parcheggi e merci;
- Euro 59.117 di costi anticipati.

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

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	25.500	0	25.500
Altri titoli	4.500.000	0	4.500.000
<b>Totale</b>	<b>4.525.500</b>	<b>0</b>	<b>4.525.500</b>

La prima voce accoglie il valore di carico della partecipazione nella società Airports & Travel Srl riclassificata, in conformità a quanto disposto dal Codice Civile e dal Principio Contabile n.20, in conseguenza dalla delibera di liquidazione della società assunta dall'Assemblea dei Soci del 29 gennaio 2010. Il valore di iscrizione della partecipazione non è stato svalutato

in quanto si ritiene recuperabile il valore proquota del capitale sociale.

La voce "altri titoli", infine, attiene alla somma impiegata in Certificati di Deposito per complessivi Euro 4.500.000 scaduti il 31/01/2010 per Euro 3.500.000 ed il 28/02/2010 per Euro 1.000.000.

### C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Depositi bancari, assegni, cassa	19.646.334	29.951.370	-10.305.036

In via generale si nota come la diminuzione delle disponibilità liquide al 31/12/2009 equivalga al maggior valore degli investimenti

in PCT e in titoli in essere alla stessa data; trattasi, quindi, di una diversa allocazione delle disponibilità liquide impiegate



**Nota Integrativa al Bilancio Consolidato**

maggiormente al 31/12/2009 in investimenti finanziari a breve termine.

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, oltre che al denaro in cassa per Euro 23.383.

- Banca Pop. Verona e Novara	6.218.035
- Cassa di Risparmio in Bologna	5.107.138
- Unicredit Banca	2.392.531
- Banca Popolare dell'Emilia-Romagna	2.335.587
- Banca Antoveneta	1.468.824
- Banca della Campania	1.297.934
- Banca Intesa	443.340
- Banca Agricola Mantovana	318.898
- Credem	9.513
- Conti correnti postali	31.151
<b>Totale</b>	<b>19.622.951</b>

Si segnala, infine, il pignoramento avvenuto nei primi mesi del 2008 della somma di Euro 332.588 sui conti correnti presso la Cassa di Risparmio in Bologna della scrivente e della Marconi Handling a seguito del contenzioso, avviato nel 2007, dai dipendenti di Doro Group e della cooperativa GestiCoop nei confronti

dei propri datori di lavoro per il pagamento di retribuzioni e altre indennità. Relativamente a questo pignoramento, non essendo intervenute variazioni nel corso del 2009, si rimanda a quanto ampiamente illustrato nei precedenti bilanci.

**D. Ratei e risconti**

<b>RATEI E RISCONTI ATTIVI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Ratei attivi	143.518	128.675	14.843
Risconti attivi	233.719	84.486	149.233
<b>Totali</b>	<b>377.237</b>	<b>213.161</b>	<b>164.076</b>

Valutati nel rispetto del principio della competenza temporale, si riferiscono a ratei attivi sulle operazioni di conto corrente vincolato e PCT e Certificati di Deposito in essere al 31/12/2009 e a risconti attivi per affitti passivi, canoni di noleggio e di manutenzione,

abbonamenti, premi assicurativi e altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo. Tra questi Euro 31.840 attengono a risconti attivi pluriennali.

## Stato Patrimoniale Passivo

### A. Patrimonio netto

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
<b>Patrimonio Netto di Gruppo</b>	<b>110.197.777</b>	<b>106.373.615</b>	<b>3.824.162</b>
Patrimonio Netto di terzi	970.304	313.797	656.507
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>111.168.081</b>	<b>106.687.412</b>	<b>4.480.669</b>

Al 31 dicembre 2009 il capitale sociale, pari a Euro 74.000.000, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 ciascuna così ripartite tra i Soci:

### Composizione del Capitale al 31/12/2009

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>

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

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000.000	74.000.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350.000	14.350.000	0
Riserva Legale	3.522.733	3.429.750	92.983
Altre riserve	12.845.084	11.078.400	1.766.684
Utile/perdite portate a nuovo	1.729.216	276.202	1.453.014
Utile/perdite dell'esercizio di gruppo	3.750.744	3.239.263	511.481
<b>Totale</b>	<b>110.197.777</b>	<b>106.373.615</b>	<b>3.824.162</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 distribuibila 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 15 maggio 2009 per la destinazione dell'utile dell'esercizio 2008 per Euro 92.983 a Riserva Legale e, per la restante parte di Euro 1.766.678 a Riserva Straordinaria oltre alla quota di arrotondamento all'Euro.

**Nota Integrativa al Bilancio Consolidato**

Le variazioni intervenute nelle poste di Patrimonio Netto sono le seguenti:

	31/12/2009	INCREMENTI	DECREMENTI	31/12/2008
Cap. Sociale	74.000.000	0	0	74.000.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350.000	0	0	14.350.000
Riserva legale	3.522.733	92.983	0	3.429.750
Riserva Straordinaria	12.845.078	1.766.678	0	11.078.400
Riserva arrotondamenti Euro	6	6	0	0
Utili/Perdite riportate a nuovo	1.729.216	1.729.216	-276.202	276.202
Risultato di esercizio	3.750.744	3.750.744	-3.239.263	3.239.263
<b>Totale Patr. Netto di Gruppo</b>	<b>110.197.777</b>	<b>7.339.627</b>	<b>-3.515.465</b>	<b>106.373.615</b>
Patr. Netto di Terzi	970.304	970.304	-313.797	313.797
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>111.168.081</b>	<b>8.309.931</b>	<b>-3.829.262</b>	<b>106.687.412</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.

Tavola n.11

Riconciliazione patrimonio netto e risultato netto SAB/Consolidato

	PATRIMONIO NETTO	RISULTATO NETTO
<b>Patrimonio netto e risultato Aeroporto G. Marconi S.p.A.</b>	<b>108.996.101</b>	<b>4.278.287</b>
Patrimonio netto e risultato società consolidata Marconi Handling S.r.l.	3.977.087	-222.914
Patrimonio netto e risultato società consolidata TAG Bologna S.r.l.	731.649	-568.351
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi S.r.l.	705.783	174.409
<b>Patrimonio netto e risultato aggregato</b>	<b>114.410.620</b>	<b>3.661.431</b>
Rettifiche di consolidamento:		
Valore di carico delle partecipazioni consolidate	-4.748.294	0
Eliminazione svalutazione partecipazione in imprese consolidate	289.859	289.859
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	-3.516	-3.516
Storno effetti conferimento ramo di azienda handling a Marconi Handling S.r.l.	-211.515	50.010
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	140.735	140.735
Storno effetti conferimento ramo di azienda handling merci a Fast Freight Marconi S.r.l.	1.290.192	-700.551
<b>Patrimonio e risultato consolidato</b>	<b>A</b>	<b>111.168.081</b>
<b>Patrimonio netto e risultato netto di terzi</b>	<b>B</b>	<b>970.304</b>
<b>Patrimonio e risultato del gruppo</b>	<b>A-B</b>	<b>110.197.777</b>

**B. Fondi per rischi e oneri**

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Fondi per imposte	0	5.300	-5.300
Altri	6.702.410	6.496.798	205.612
<b>Totale</b>	<b>6.702.410</b>	<b>6.502.098</b>	<b>200.312</b>

Il fondo imposte differite esistente al 31/12/2008 è stato completamente utilizzato nel 2009 e nell'esercizio non si sono originate ulteriori differenze temporanee tra imponibile civilistico e fiscale.

La voce "altri fondi" è costituita da:

- il **fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili** per Euro 2.862.164 che accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione dei beni gratuitamente devolvibili, in particolare, piste, piazzali e vie di rullaggio, che la società è tenuta a restituire al termine della concessione,

prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento. Il fondo è stato utilizzato per Euro 331.291 a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per Euro 127.408 per interventi di ripristino sul Raccordo Eco ed è stato accantonato per Euro 798.874 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 nel 2009 a seguito di una serie di indagini tecniche in tutta l'area di manovra finalizzata all'analisi

degli ammaloramenti superficiali e di portanza strutturale delle pavimentazioni, indagine che ha evidenziato la necessità di anticipare alcuni interventi sulla pista di volo e sulla via di rullaggio;

- il **fondo contenziosi in corso** per Euro 2.575.236 che accoglie gli oneri che la società potrebbe eventualmente trovarsi a sostenere a fronte di contenziosi sia con clienti sul fronte tariffario sia relativi ad altre cause in corso. Il fondo è stato utilizzato nel 2009 per complessivi Euro 793.955, per la definizione di alcune contestazioni con clienti sul fronte tariffario, per la chiusura di un contenzioso in materia di diritto del lavoro, per la transazione tra MH e l'Istituto di Credito Carisbo riferita alla cessione del credito pro solvendo vantato dalla Doro Group verso MH nell'ambito del medesimo contenzioso ed, infine, a fronte degli oneri a carico del gestore aeroportuale legati al distacco dei VVF sull'aeroporto di Bologna a seguito della definizione di un apposito Accordo Quadro con il relativo comando locale. L'accantonamento effettuato nell'esercizio (Euro 714.463) è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della società su nuovi contenziosi avviati nel 2009 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori, supportati dai legali che assistono la società, hanno ritenuto prudentiale effettuare un apposito stanziamento in bilancio;

- il **fondo oneri futuri ex "Requisiti di Sistema"** è stato accantonato già dall'esercizio 2006 ed incrementato nel 2009 di Euro 56.861 al fine di garantire l'effetto neutro sul bilancio per la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla L.248/05 (Requisiti di Sistema);
- il **fondo arretrati lavoro dipendente** per Euro 411.302 accantonato nel precedente esercizio a fronte della stima degli arretrati per rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2007, è stato utilizzato per Euro 333.915 a seguito della sottoscrizione del nuovo CCNL dei gestori aeroportuali avvenuta a fine gennaio 2010. Il fondo è stato ulteriormente accantonato per Euro 170.317 in considerazione del mancato rinnovo del CCNL delle società di handling consolidate ancora in fase di negoziazione alla data di chiusura dei rispettivi bilanci;
- il fondo oneri futuri, deliberato dal Consiglio di Amministrazione Tag, al fine di procedere ad una prossima riorganizzazione aziendale.

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

Tavola n.12

CATEGORIE	VALORE AL 31/12/2009	INCREMENTI	UTILIZZI	VALORE AL 31/12/2008
Per imposte differite	0	0	-5.300	5.300
<b>Totale fondi per imposte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-5.300</b>	<b>5.300</b>
Fondo ripr. beni grat.dev.	2.862.164	798.874	-458.699	2.521.989
Fondo contenziosi in corso	2.575.236	714.463	-793.955	2.654.728
Fondo arretrati lavoro dip.	411.302	170.317	-333.915	574.900
Fondo "Requisiti sistema"	802.042	56.861	0	745.181
Fondo oneri futuri	51.666	51.666	0	0
<b>Altri fondi</b>	<b>6.702.410</b>	<b>1.792.181</b>	<b>-1.586.569</b>	<b>6.496.798</b>
<b>Totale fondi rischi ed oneri</b>	<b>6.702.410</b>	<b>1.792.181</b>	<b>-1.591.869</b>	<b>6.502.098</b>

## C. Trattamento di fine rapporto

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

Tavola n.13

TFR	VALORE AL 31/12/2009	INCREMENTI	UTILIZZI	VALORE AL 31/12/2008
T.F.R.	8.076.642	467.792	-685.104	8.293.954

Gli incrementi comprendono, l'accantonamento 2009 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.

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

D. Debiti

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Debiti	79.685.742	82.374.285	-2.688.543

La composizione dei debiti è la seguente:

Tavola n.14

DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Vs. banche entro es. successivo	5.593.918	5.188.095	405.823
Vs. banche oltre es. successivo	48.355.364	54.449.000	-6.093.636
Acconti	64.558	113.352	-48.794
Vs. fornitori entro es. successivo	12.630.590	12.622.460	8.130
Vs. controllate entro es. successivo	2.050	0	2.050
Vs. collegate entro es. successivo	54.000	0	54.000
Debiti tributari entro es. successivo	1.663.625	1.269.610	394.015
Debiti tributari oltre es. successivo	0	217.941	-217.941
Vs. Ist. Pr./Sicur. Soc. entro es. successivo	1.592.312	1.039.772	552.540
Altri debiti es. entro es. successivo	9.729.325	7.474.055	2.255.270
<b>Totali</b>	<b>79.685.742</b>	<b>82.374.285</b>	<b>-2.688.543</b>

Nel dettaglio:

- i "debiti verso banche", complessivamente pari ad Euro 53.949.282, sono prevalentemente costituiti da:
  - mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2009 di Euro 26.206.897, erogato dalla Banca OPI S.p.A. e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali

della Società. Tale debito è classificato per Euro 23.448.276 tra i debiti verso banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per Euro 2.758.621, pari alla quota capitale da restituire nel 2010, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo. Del mutuo in esame, si rappresenta nel seguente prospetto il debito residuo per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO (EURO)
Rate in scadenza nel 2010	2.758.621
Rate in scadenza 2011-2014	11.034.483
Rate in scadenza 2015-2019	12.413.793

- mutuo decennale, per un residuo complessivo di Euro 20.242.841 erogato dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per Euro 17.707.651 tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio

successivo, e per Euro 2.535.190, pari alla quota capitale da restituire nel 2010, tra i debiti entro l'esercizio successivo. Del mutuo in esame, si rappresenta nel seguente prospetto il debito residuo per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO (EURO)
Rate in scadenza nel 2010	2.535.190
Rate in scadenza 2011-2014	11.294.936
Rate in scadenza 2015-2016	6.412.715

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo di Euro 7.499.437 erogato dal Monte dei Paschi di Siena (già Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del terminal Aviazione Generale. L'importo in linea capitale risulta diminuito di Euro 499.826 rispetto al saldo dell'esercizio precedente in quanto si è provveduto a rimborsare anticipatamente parte dello stesso utilizzando la liquidità resasi disponibile a seguito dell'avvenuto incasso del credito Iva 2007 chiesto a rimborso negli anni precedenti. Del mutuo in esame,

si rappresenta nel seguente prospetto il debito residuo per intervalli di scadenza. Al riguardo, si segnala che in data 12 febbraio 2010 è stata presentata istanza per usufruire della moratoria bancaria concordata nel 2009 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'ABI e le Associazioni dei Rappresentati delle Imprese per la sospensione delle rate del mutuo, per la quota capitale, per un periodo di un anno, per cui ci si attende di poter posticipare la decorrenza del rimborso delle 60 rate trimestrali a partire dal 30 giugno 2011 anziché 2010.

SCADENZA	IMPORTO (EURO)
Rate in scadenza nel 2010	300.000
Rate in scadenza 2011-2014	1.725.000
Rate in scadenza 2015-2018	5.474.437

- la voce "acconti" accoglie gli anticipi da clienti, per Euro 64.558, incassati al 31/12/2009;
- i "debiti verso fornitori", per Euro 12.630.590, rappresentano il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute da soggetti diversi dalle società del Gruppo, riflettenti sia il normale funzionamento dell'azienda, sia i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali. Sono riferiti prevalentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea;
- i "debiti verso controllate" per Euro 2.050 si riferiscono esclusivamente a debiti commerciali verso la società non consolidata Airports & Travel Srl in liquidazione;
- i "debiti verso collegate", per Euro 54.000, accolgono il debito verso Ravenna Terminal Passeggeri Srl per il versamento del residuo capitale sociale sottoscritto in sede di costituzione della società; il versamento del capitale sociale residuo si è completato nel febbraio 2010;
- i "debiti tributari entro l'esercizio successivo" sono così composti:

DEBITI TRIBUTARI	31/12/2009	31/12/2008
Debiti vs. Erario per ritenute Irpef	827.513	938.886
Debiti vs. Erario per imposte indirette	241.612	0
Debiti vs. Erario per imposte dirette	594.500	330.724
<b>Debiti tributari entro es. successivo</b>	<b>1.663.625</b>	<b>1.269.610</b>

Oltre ai debiti verso Erario per ritenute Irpef afferenti i lavoratori dipendenti e autonomi, gli altri debiti per imposte indirette accolgono prevalentemente il credito IVA maturato nell'esercizio.

Infine, i debiti per imposte dirette attengono, per Euro 217.941, all'ultima rata dell'imposta sostitutiva per l'affrancamento dei

disallineamenti per ammortamenti anticipati effettuati extratabilmente con riferimento all'esercizio 2007 e, per il residuo prevalentemente al saldo IRES e IRAP dell'esercizio.

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

DEBITI VS. IST. PREVIDENZA/SICUREZZA SOCIALE	31/12/2009	31/12/2008
Debiti vs. Inps	1.429.149	852.010
Debiti vs. Inail	27.251	22.039
Debiti vs. Fondi di Previdenza e altri	135.912	165.723
<b>Debiti vs. Ist. Prev./Sic. Sociale entro es. successivo</b>	<b>1.592.312</b>	<b>1.039.772</b>

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

ALTRI DEBITI	31/12/2009	31/12/2008
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	3.617.289	2.590.664
Addizionale diritti imbarco L.350/03	3.208.050	2.174.345
Enac per canoni concessione/debiti vari vs. Stato	1.546.683	901.437
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	785.870	997.716
Debiti diversi	571.433	809.893
<b>Altri debiti esigibili entro es. succ.</b>	<b>9.729.325</b>	<b>7.474.055</b>

L'aumento del debito verso dipendenti è dovuto in larga misura agli arretrati 2008-2009 legati al rinnovo del CCNL avvenuto nel gennaio 2010 ed ai premi variabili e di risultato in corso di erogazione nel 2010. Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L. 350/03) è costituito, quanto a Euro 1.939.190 dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2009 e quanto a Euro 1.268.860 dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2010.

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

- per Euro 1.102.263 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 Euro 401.038 il debito per canone di concessione aeroportuale e servizi di sicurezza.

## E. Ratei e Risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Ratei passivi	237.956	312.640	-74.684
Risconti passivi	15.774	32.001	-16.227
<b>Totali</b>	<b>253.730</b>	<b>344.641</b>	<b>-90.911</b>

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:

- ratei passivi per Euro 237.956 prevalentemente relativi a quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di competenza dell'esercizio 2009;

- risconti passivi per Euro 15.774 relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di competenza degli esercizi successivi.

## Conti d'ordine

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Conti d'ordine	80.748.574	69.732.942	11.015.632

Le **garanzie prestate** attengono a fidejussioni e a lettere di patronage a favore di terzi rispettivamente per Euro 2.692.622 e Euro 9.570.000.

La prima voce accoglie prevalentemente:

- garanzia fidejussoria di Euro 1.020.000 a favore dell'Agenzia delle Entrate per l'istanza di rimborso di un credito Iva 2007 della controllata Tag. Su tale garanzia i soci di minoranza di Tag hanno rilasciato a favore della scrivente una controgaranzia fidejussoria per complessivi Euro 499.800 al fine di suddividere l'impegno in proporzione alle rispettive quote di partecipazione;
- fideiussione di Euro 581.122 a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale;
- fideiussione di Euro 400.000 a favore dell'Ufficio delle Dogane di Bologna per garantire il pagamento dei diritti doganali riferiti alla merce introdotta nel Magazzino di Temporanea Custodia;
- polizze fideiussorie di complessivi Euro 630.000 a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per depositi doganali vari.

Quanto alle **lettere di patronage** a favore di terzi il dettaglio è rappresentato dalle seguenti garanzie:

- Euro 4.080.000 su mutuo concesso dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% dell'importo massimo del finanziamento erogato che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta ridotto a Euro 7.499.263;
- Euro 5.670.000 su mutuo concesso in pool alla ex-partecipata Seaf dalla Unicredit Banca Impresa e Cassa di Risparmio di Forlì per complessivi Euro 9.000.000. La garanzia Sab ammonta al 63% dell'importo del finanziamento erogato, pari alla quota di partecipazione precedentemente posseduta.

Gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:

- Euro 35.257.269 relativo 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 Euro 1.636.262 quale conferimento iniziale, da Euro 931.351 per le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 e da Euro 32.689.656 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;
- Euro 22.154.966 relativo 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.

Le **garanzie ricevute** attengono a fidejussioni ricevute da:

- clienti per Euro 6.606.792;
- fornitori per lavori, servizi e forniture per Euro 3.383.595;
- gli altri soci della Tag quale controgaranzia fideiussoria di cui sopra per Euro 499.800;
- l'altro socio di MH, GH Napoli Spa, a garanzia del contratto di fornitura di servizi per Euro 400.000, oltre a Euro 3.530 per libretti di risparmio di terzi a garanzia.

## Conto Economico

Si riporta il dettaglio delle principali componenti economiche dell'esercizio e le relative variazioni in valore assoluto rispetto all'esercizio precedente.

### Valore della produzione

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 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Diritti di imbarco passeggeri	14.409.726	12.575.463	1.834.263
Diritti di approdo, decollo e sosta aa/mm	6.780.083	6.246.942	533.141
Diritti controllo 100% bagagli stiva	4.316.170	3.759.698	556.472
Diritti sicurezza passeggeri	4.275.423	3.723.829	551.594
Diritti di imbarco e sbarco merci	470.667	471.229	-562
<b>Totale diritti aeroportuali</b>	<b>30.252.069</b>	<b>26.777.161</b>	<b>3.474.908</b>
Servizi di handling	16.153.612	13.887.402	2.266.210
Infrastrutture/servizi centralizzati	3.627.712	3.314.628	313.084
Servizio de-icing e altri ricavi aeronautici	2.078.296	2.112.807	-34.511
Corrispettivo beni uso esclusivo	848.817	899.022	-50.205
Corrispettivo PRM	1.179.502	449.075	730.427
Corrispettivi beni uso comune	65.793	58.843	6.950
<b>Totale altri ricavi aeronautici</b>	<b>23.953.732</b>	<b>20.721.777</b>	<b>3.231.955</b>
Parcheggi	11.034.541	10.497.040	537.501
Subconcessione locali/servizi commer.	9.496.951	8.560.508	936.443
Altri ricavi commerciali	3.111.198	3.011.597	99.601
Provvigioni biglietteria	930.759	796.691	134.068
<b>Totale att. comm./non aeron.</b>	<b>24.573.449</b>	<b>22.865.836</b>	<b>1.707.613</b>
<b>Totale</b>	<b>78.779.250</b>	<b>70.364.773</b>	<b>8.414.477</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano del 12% rispetto all'esercizio precedente presentando una crescita in quasi tutte le categorie di proventi:

- i diritti aeroportuali (13%) aumentano per effetto della crescita dei volumi di traffico in quanto l'unica variazione tariffaria intervenuta nel 2009 e relativa al recupero del tasso di inflazione in applicazione dell'art. 21 bis del decreto legge 31 dicembre 2007 n. 248 (c.d. Decreto "Milleproroghe") sui diritti aeroportuali di imbarco passeggeri e approdo e decollo aeromobili, ha avuto impatto marginale;

- anche i ricavi dei servizi di handling presentano una crescita significativa (16%) in linea con l'aumento del traffico servito;
- la crescita del corrispettivo PRM -passeggeri ridotta mobilità- (163%) oltre al fattore traffico, è dovuta all'applicazione sull'intero anno 2009 contro i cinque mesi dell'anno precedente per l'entrata in vigore della nuova tariffa a far data dal 26 luglio 2008;
- infine, complessivamente in aumento anche i ricavi commerciali/non aeronautici (7%) grazie al risultato dei parcheggi (5%), delle sub concessioni commerciali (11%) e dei proventi di biglietteria (17%).

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Incr.ti di immobilizzazioni per lavori interni	0	104.355	-104.355

L'importo iscritto nell'esercizio precedente accoglieva gli interessi passivi derivanti dal finanziamento concesso dalla Banca Agricola Mantovana per la realizzazione del terminal dedicato all'Aviazione

Generale entrato in funzione nel 2008. Nel 2009 nessun onere finanziario è stato imputato a valori iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale.



**Nota Integrativa al Bilancio Consolidato**

<b>ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Sopravvenienze attive	718.787	1.074.897	-356.110
Proventi diversi	553.479	623.176	-69.697
Indennizzi e rimborsi	177.812	219.931	-42.119
Plusvalenze patrimoniali	150.110	8.560	141.550
<b>Totale</b>	<b>1.600.188</b>	<b>1.926.564</b>	<b>-326.376</b>

La voce sopravvenienze attive, accoglie componenti positive legate a liberazione di fondi svalutazione crediti e rischi ed oneri iscritti in precedenti esercizi oltre a componenti economiche (maggiori ricavi o minori costi) di competenza di altri esercizi.

Tra questi si rilevano minori costi per contributi Inail di annualità precedenti, per Euro 129.500, a seguito di una revisione effettuata nel 2009 dei premi del settore security.

**Costi della produzione**

<b>COSTI PER MATERIE PRIME, SUSS., DI CONSUMO E MERCI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Carburanti	872.090	1.033.137	-161.047
Beni di consumo scalo e officina	694.838	473.333	221.505
Gasolio da riscaldamento	267.407	333.025	-65.618
Cancelleria e stampati	205.298	248.183	-42.885
Vestiaro di consumo/divise	188.065	63.421	124.644
<b>Totale</b>	<b>2.227.698</b>	<b>2.151.099</b>	<b>76.599</b>

L'aumento di questa categoria di costi è attribuibile principalmente ai maggiori acquisti di:  
- liquido de-icing aeromobili e pista di volo, all'interno della voce

"beni di consumo scalo e officina", a causa delle rigide condizioni meteorologiche del mese di dicembre;  
- vestiario di consumo e divise del personale di handling.

<b>COSTI PER SERVIZI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Pubblicità, promozione e sviluppo	7.159.490	1.356.973	5.802.517
Facchinaggi/prestazioni terzi/servizi vari	7.068.563	6.295.326	773.237
Utenze	2.813.753	2.952.673	-138.920
Spese di manutenzione	2.810.513	2.916.430	-105.917
Studi e ricerche/consul./prestaz. profes.	1.797.567	2.367.918	-570.351
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.326.908	1.391.510	-64.602
Assicurazioni	1.127.767	1.085.679	42.088
Spese per il personale e servizi accessori	1.110.713	1.110.660	53
Compensi Organi Statutari	383.721	394.673	-10.952
Servizi MBL	146.040	135.378	10.662
Spese di rappresentanza	73.236	89.259	-16.023
Rimborsi spese Organi Statutari	44.079	24.757	19.322
<b>Totale</b>	<b>25.862.350</b>	<b>20.121.236</b>	<b>5.741.114</b>

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento del 29% dovuto, in larga misura, ai maggiori costi di pubblicità, promozione e sviluppo del traffico aeroportuale ed, in misura minore, all'incremento della voce "facchinaggi/prestazioni di terzi/servizi vari". Quest'ultima comprende il costo del servizio PRM (passeggeri a ridotta mobilità) che, come già spiegato a commento del corrispondente ricavo, incide per l'intera annualità 2009 contro i cinque mesi del 2008, i costi per lo sgombero della neve, in rilevante crescita a causa delle straordinarie nevicate ed, in generale, del clima particolarmente rigido della winter season 2009/2010.

Sempre in questa voce, si registra il nuovo costo per i servizi di sicurezza dei varchi doganali e del terminal Aviazione Generale.

In diminuzione i costi di manutenzione (-4%), esposti al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili per Euro 331.291, le utenze (-5%) che evidenziano risparmi in particolare relativamente all'energia elettrica ed alle spese telefoniche, gli oneri per prestazioni professionali, consulenze e spese legali (-24%). Relativamente a queste ultime, la contrazione è in parte dovuta all'utilizzo degli appositi fondi rischi per contenziosi in corso.

<b>GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Canoni di concessione	1.139.939	999.823	140.116
Canoni elaborazione dati	696.879	541.415	155.464
Canoni di noleggio	405.754	420.725	-14.971
Affitti passivi	377.084	388.448	-11.364
Altri	22.775	13.183	9.592
<b>Totale</b>	<b>2.642.431</b>	<b>2.363.594</b>	<b>278.837</b>

Il canone di concessione aeroportuale è aumentato da Euro 683.723 a Euro 974.588 per effetto dell'incremento disposto, per il terzo anno consecutivo, dal comma 258 dell'art. 1 della Legge

296/2006 (Legge Finanziaria 2007): all'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per Euro 165.351.

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

<b>COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Salari e stipendi	20.814.791	19.382.568	1.432.223
Oneri sociali	5.808.728	5.434.595	374.133
Trattamento di fine rapporto	1.622.475	1.679.669	-57.194
Trattamento di quiescenza e simili	224.341	227.718	-3.377
Altri costi	44.864	41.608	3.256
<b>Totale</b>	<b>28.515.199</b>	<b>26.766.158</b>	<b>1.749.041</b>

Nel presente bilancio, in considerazione dell'affinamento del processo di valutazione ed erogazione dei premi variabili e di risultato dei lavoratori dipendenti, affinamento che ne ha consentito la determinazione con criteri certi ed oggettivamente determinabili prima della data di approvazione del bilancio stesso, i costi per retribuzioni lorde e relativi contributi legati ai premi di risultato maturati nel 2009, benché da erogarsi nel corso del 2010, sono stati imputati per competenza all'interno delle corrispondenti voci del costo del personale con contropartita i debiti verso dipendenti e verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale. Conseguentemente il premio

variabile e di risultato relativo all'annualità 2008 ed erogato nel 2009 è stato imputato all'interno degli oneri diversi di gestione. La crescita del costo del lavoro è legata all'aumento dell'organico medio di gruppo, anche se limitato a 3 risorse, alla normale dinamica salariale, all'Una Tantum legata al rinnovo del CCNL dei gestori aeroportuali, al netto della quota accantonata nell'esercizio 2008 oltre che ad un maggior utilizzo di lavoro interinale per far fronte alle esigenze operative.

L'organico medio del gruppo e la relativa composizione, considerando sia i dipendenti full-time che part-time, è il seguente:

<b>ORGANICO MEDIO</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Dirigenti	9	9	0
Impiegati	487	492	-5
Operai	117	109	8
<b>Totale</b>	<b>613</b>	<b>610</b>	<b>3</b>

<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Ammort. imm. immateriali	1.030.199	898.139	132.060
Ammort. imm. materiali	6.478.108	5.876.793	601.315
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>7.508.307</b>	<b>6.774.932</b>	<b>733.375</b>
Svalutazione crediti attivo circolante	910.264	1.296.543	-386.279
<b>Totale</b>	<b>8.418.571</b>	<b>8.071.475</b>	<b>347.096</b>

Per il relativo dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

<b>ACCANTONAMENTI</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2009</b>	<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Accantonamenti per rischi	714.462	216.826	497.636
Altri accantonamenti	1.026.052	1.967.081	-941.029

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Contributo servizio antincendio	1.089.728	943.409	146.319
Sopravvenienze passive	826.286	795.486	30.800
Oneri tributari	794.471	745.102	49.369
Altri oneri e spese di gestione	339.152	351.756	-12.604
Perdite su crediti	336.012	1.197.644	-861.632
Minusv. patrimoniali/insussist. passive	104.247	17.706	86.541
<b>Totale</b>	<b>3.489.896</b>	<b>4.051.103</b>	<b>-561.207</b>

La diminuzione della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alle minori perdite su crediti legati allo stralcio avvenuto a carico dell'esercizio 2008 dei crediti vantati verso il gruppo Alitalia alla data di inizio della procedura di amministrazione straordinaria (29 agosto 2008).

La voce "sopravvenienze passive" include tra l'altro il premio variabile e di risultato dei lavoratori dipendenti relativo all'annualità 2008 ed erogato nel 2009; la corrispondente quota maturata nell'esercizio 2009 e da corrispondersi nell'esercizio in corso è classificata all'interno delle voci B.9.a e B.9.b del Conto Economico, come già evidenziato nel commento al Costo del Personale.

### Proventi e oneri finanziari

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. altre imprese	172.010	5.099	166.911
Proventi da titoli attivo circolante	450.053	660.125	-210.072
Proventi finanziari diversi	252.966	1.075.183	-822.217
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>875.029</b>	<b>1.740.407</b>	<b>-865.378</b>
Interessi passivi e altri oneri finanziari	-1.811.054	-3.239.785	1.428.731
Totale Utili e Perdite su cambi	951	-1.172	2.123
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-1.810.103</b>	<b>-3.240.957</b>	<b>1.430.854</b>
<b>Totale</b>	<b>-935.074</b>	<b>-1.500.551</b>	<b>565.477</b>

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

dovuta al calo dei tassi d'interesse sul finanziamento a tasso variabile, solo parzialmente compensata dalla diminuzione dei proventi finanziari.

### Rettifiche di valore di attività finanziarie

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Svalutazioni di partecipazioni	-3.516	0	-3.516

Trattasi della svalutazione della partecipazione di collegamento nella neo costituita Ravenna Terminal Passeggeri Srl conseguente alla valutazione con il metodo del patrimonio netto.

### Proventi e oneri straordinari

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Totale proventi straordinari	20.793	399.462	-378.669
Totale oneri straordinari	-207.489	-790.167	582.678
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>-186.696</b>	<b>-390.705</b>	<b>204.009</b>

## Imposte sul reddito

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Imposte correnti	3.886.652	3.319.422	567.230
Imposte differite/anticipate	-1.178.483	-1.107.317	-71.166
<b>Totale</b>	<b>2.708.169</b>	<b>2.212.105</b>	<b>496.064</b>

## Compensi amministratori e sindaci

In merito all'informativa richiesta dall'art. 38, comma 1 lett. o) del D.Lgs. 127/91 si precisa che l'ammontare dei compensi spettanti agli amministratori e sindaci della controllante per lo svolgimento di tali funzioni anche in imprese controllate è la seguente:

Amministratori	103.500
Sindaci	23.189
<b>Totale</b>	<b>126.689</b>

La remunerazione di cui sopra tiene conto di tutti i soggetti che nel corso dell'esercizio hanno ricoperto le cariche di amministratore e sindaco, anche per una frazione di anno.

## Corrispettivi società di revisione legale

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 del Gruppo:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	40.926	32.831	8.095
Corrispettivi per altri servizi di verifica	12.500	15.750	-3.250
<b>Tot. corrispettivi revisione legale</b>	<b>53.426</b>	<b>48.581</b>	<b>4.845</b>

## Altre informazioni di cui all'art.38 D.Lgs. 127/1991

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, nuovo partner industriale entrato a far parte della compagine sociale di MH con una quota pari al 15,38% a marzo 2009 con incarichi di gestione operativa ed amministrativa.

Al nuovo socio sono stati affidati i servizi di management e staffing di MH (service contabile, amministrativo, servizio acquisti, controllo gestione, ecc) alla base della prevalenza dei costi evidenziati nella seguente tabella.

	RICAVI	COSTI	CREDITI	DEBITI
GH Napoli Spa	2.731	333.579	105.043	13.022

Tra i crediti risulta iscritto l'importo di Euro 100.000 relativo alla quota parte di conferimento in natura con apporto di servizi, così come deliberato dall'Assemblea dei Soci di MH del 2 marzo 2009, erogati nel 1° trimestre 2010.

Sempre in riferimento all'informativa richiesta dell'art.38 del D.Lgs. 127/91 ed, in particolare, ai punti non espressamente richiamati nel presente documento, si segnala che non si sono verificate le fattispecie di cui è richiesta specifica informativa.

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

Bologna, 12 maggio 2010

## Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2009





## Relazione sulla Gestione

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato al 31/12/2009 del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. (di seguito anche Sab), è redatta in conformità alle norme contenute nel D.Lgs. 127/91.

Il bilancio consolidato 2009 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:

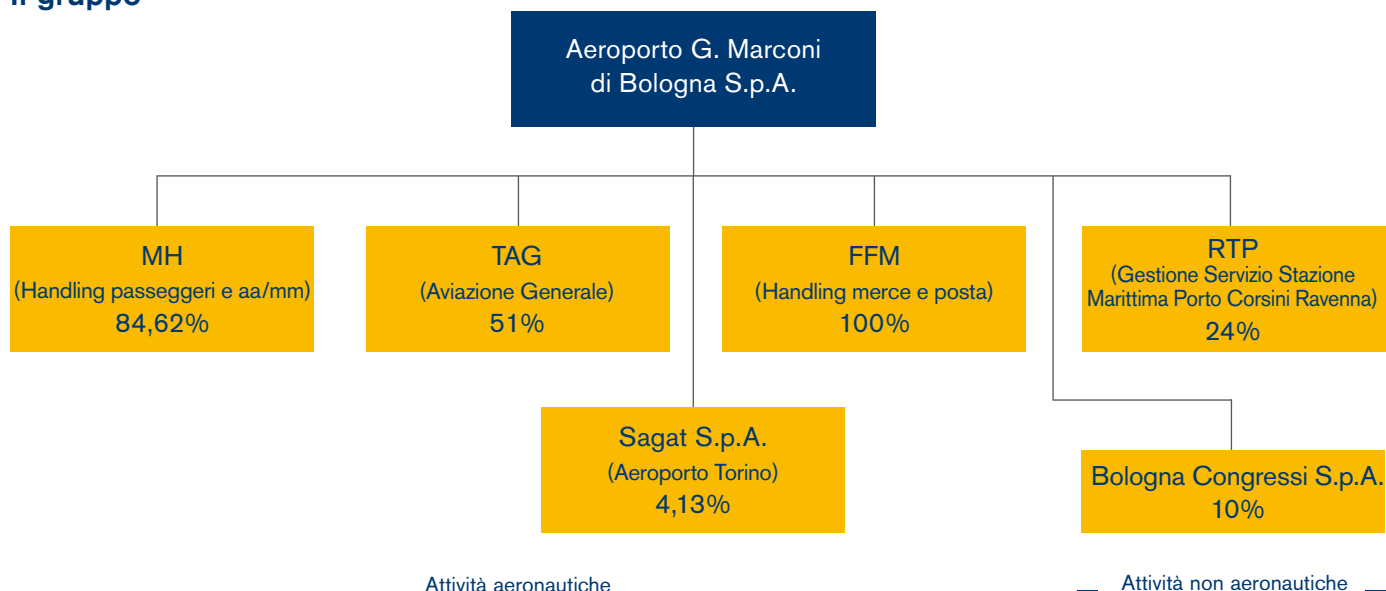
- Marconi Handling Srl (di seguito anche MH), costituita in data 17/04/2003 e conferitaria del ramo d'azienda handling dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. a far data dal 1° luglio 2003 e dal 1° gennaio 2009, a seguito di conferimento del ramo d'azienda handling merce e posta a Fast Freight Marconi Srl, 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 gestirne le infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come handler;

- Fast Freight Marconi Srl (di seguito anche FFM), costituita in data 19 novembre 2008 da MH, con un capitale sociale di Euro 10.000 successivamente aumentato a Euro 520.000 mediante l'apporto da parte dell'allora socio unico del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'Aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo all'inizio del 2009.

Infine, è consolidata dal presente bilancio 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 all'esecuzione della concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima del Porto Corsini di Ravenna.

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

## Il gruppo



Nel 2009 si sono concretizzati gli esiti delle operazioni di riorganizzazione del Gruppo che la società ha portato a compimento nel 2008 in linea con gli obiettivi definiti nel Piano Industriale 2008-2012 di rafforzamento e valorizzazione dei vari settori di attività e sviluppo di nuovi business.

Per quanto riguarda il settore handling Aviazione Commerciale, il nuovo partner industriale GH Napoli Spa, presente sugli scali di Napoli, Venezia, Palermo e Catania, entrato a far parte della compagine sociale di MH con una quota pari al 15,38% a marzo 2009 con incarichi di gestione operativa ed amministrativa, ha innovato le attività di handling passeggeri e rampa per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Industriale volti alla redditività,

qualità dei servizi e soddisfazione dei clienti interni ed esterni. Per MH, il 2009 è stato anche il primo anno di gestione senza le attività relative al ramo handling merce e posta conferite a FFM con l'obiettivo di rilanciare il settore merci dell'aeroporto di Bologna avviando nuovi business ad alto valore aggiunto.

I primi risultati delle azioni intraprese sono stati positivi pur confrontandosi con una fase di congiuntura economica particolarmente negativa che si è protratta ed acuita nel 2009 sia nel settore dell'Aviazione Commerciale che Generale. In quest'ultimo, nonostante le diverse aspettative, la crisi si è manifestata in maniera molto forte: ciò nonostante si sono intensificati gli sforzi di sviluppo sia delle attività di gestione delle infrastrutture che di

handling con risultati, seppur negativi, in crescita rispetto al primo anno di attività.

Infine, visti i risultati negativi e la mancanza di prospettive di rilancio future, la società ha posto in liquidazione la Airports & Travel Srl (51%), società che ha gestito fino a dicembre 2009 il punto vendita di pacchetti turistici Fast Minute dell'aeroporto di Bologna.

Sempre nell'ambito delle attività aeronautiche, tra le partecipate si confermano i buoni risultati della Sagat, società di gestione dell'aeroporto di Torino nella quale Sab detiene una partecipazione del 4,13% mentre nel settore non aeronautico, anche Bologna Congressi Spa, partecipata al 10%, chiude il 2009 con risultati positivi nonostante la criticità del settore che risente della crisi economica internazionale.

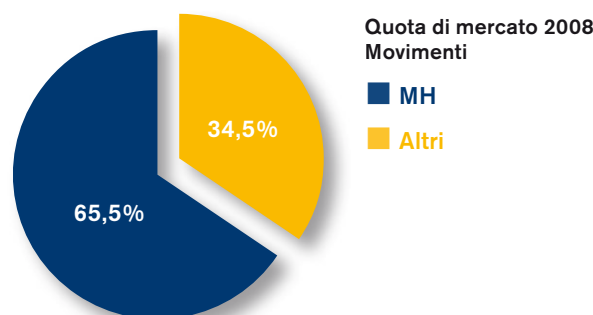
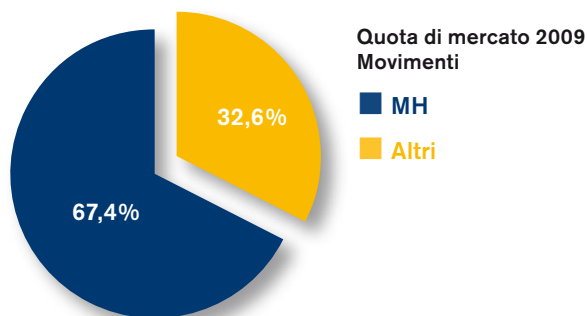
## Dati di traffico e andamento della gestione

Nonostante la crisi economica mondiale ed il suo forte impatto sul settore aeroportuale che nel 2009 ha visto una delle peggiori contrazioni del traffico nella storia del trasporto aereo (-3,5% a livello mondiale, -5% a livello europeo e -2,3% in Italia), l'Aeroporto di Bologna ha chiuso il 2009 con 4.782.284 passeggeri (+13,2%) e 64.925 movimenti (+4,6%), registrando una crescita a due cifre contro il calo dei maggiori aeroporti italiani.

Il volano di sviluppo del traffico, dopo la contrazione registrata nel 2008 (-3,1%) è stato l'avvio della base low cost del vettore Ryanair, a partire da fine Marzo 2009 dopo l'inaugurazione dell'attività operativa del vettore a fine ottobre 2008. Per un'analisi di dettaglio delle componenti di traffico sull'aeroporto Marconi si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla gestione della Capogruppo.

## Handling passeggeri e rampa aeromobili aviazione commerciale

Il traffico assistito nel 2009 in questo settore ha raggiunto i 40.500 movimenti con una quota di mercato del 67,4% del traffico dell'Aeroporto Marconi, come illustrato nei seguenti grafici:



Nel dettaglio si registra una notevole crescita del servizio fornito al traffico low cost (482%) grazie all'incremento dei voli Ryanair mentre la componente di linea è risultata in calo (-11%) così come quella charter (-29%) e, in lieve misura quella cargo (-3%). Per quanto riguarda i voli di linea, la contrazione è dovuta in buona

misura alla perdita del cliente Air One passato all'handler concorrente nel mese di luglio 2009 a seguito della costituzione di Alitalia CAI.

Di seguito si evidenziano i principali indicatori di traffico assistito nel 2009 a confronto con l'esercizio precedente:

	2009	2009	VARIAZIONI%
Movimenti	20.250	15.656	29%
Tonnellaggio	1.089.662	946.391	15%
Passeggeri partenza	1.479.808	1.286.798	15%

Il rilancio delle attività di handling passeggeri ed aeromobili si è concentrato sulle seguenti azioni intraprese sul fronte della gestione operativa:

- saturazione dei fattori produttivi inerenti alla forza lavoro (sia diretti che indiretti);
- rivisitazione di alcune categorie di costi operativi per la riduzione degli stessi;
- rinnovamento delle attrezzature operative per far fronte alle esigenze del nuovo traffico servito;

- focalizzazione sui clienti sia in termini di soddisfazione che in termini di verifica continua della loro solidità finanziaria;
- focalizzazione sui fatturati extra handling (on demand);
- valorizzazione delle risorse umane.

Queste azioni hanno portato all'aumento del fatturato di handling e dei servizi ad esso inerenti del 16% sostanzialmente in linea con la crescita dei passeggeri (15%) e del tonnellaggio assistito (15%) oltre all'aumento dei servizi extra legati all'handling. Dal lato dei costi si evidenzia il contenimento dei costi di manutenzione per il

> segue



Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

rinnovo del parco mezzi e del costo del personale (-7%) con un recupero di efficienza confermato anche dalla percentuale di incidenza sul fatturato che passa dal 69% al 62%. Il risultato finale dell'esercizio in questo settore di attività, per i fattori suesposti,

è risultato in crescita anche rispetto agli obiettivi prefissati nel Piano Industriale; ciò ha indotto gli amministratori a procedere ad una revisione nel corso del 2009 alla luce dei risultati già consolidati.

Handling merce e posta aviazione commerciale

La crisi economica mondiale ha comportato una contrazione del traffico anche nel settore merci e ancora più forti riduzioni sia di capacità sia di volumi nel trasporto merci via aerea. Il settore del trasporto merci via aerea è indicato tra i comparti dell'economia che più di altri sono sensibili all'andamento del mercato vista la tendenza a preferire modalità di trasporto più economiche quali il trasporto via mare, ad esempio, quale prima misura che le aziende intraprendono in momenti di difficoltà, insieme alla riduzione delle scorte. Alla fine dell'anno secondo le fonti IATA e ACI il mercato ha perso rispetto al 2008 oltre il 10% sia a livello mondiale che a livello Europa e il 15,3% a livello Italia.

Sull'aeroporto di Bologna, il 2009 si è caratterizzato per una sostanziale tenuta del traffico merci che ha chiuso l'anno con un -0,2% totale. Positiva la componente internazionale (+4,2%), mentre la merce nazionale ha subito una flessione del -14,6%. In netto aumento la componente posta (+48,7%) risultato che beneficia dell'accordo DHL stipulato lo scorso anno, anche qui in netta controtendenza con la media nazionale assestata ad un -11,1%.

Nel settore dell'handling merce e posta, il Gruppo ha gestito 13.812.821 kg di merce con un maggiore equilibrio nelle componenti di traffico gestito in termini di export ed import, come dettagliato nella tabella seguente:

ANNO	TON.	DI CUI EXPORT	DI CUI IMPORT	TOTALE SPX	
2008	14.662	4.001	8.659	52.961	
2009	13.813	4.257	7.783	57.266	
Variazioni percentuali 2009 vs 2008		-6%	-10%	1%	8%

Nel 2009, in seguito alla costituzione di FFM, le azioni si sono concentrate sulla presentazione e promozione delle attività e della nuova organizzazione oltre alla ridefinizione del portafoglio prodotti anche attraverso l'avvio di progetti che porteranno all'integrazione di nuove aree di attività; in particolare, è proseguito il progetto avviato nel 2008 del c.d. Sdoganamento Veloce o Procedura di domiciliazione in base al quale dal 15 febbraio 2010, con l'ottenimento dell'apposita autorizzazione da parte dell'Agenzia delle Dogane, si possono prestare servizi di sdoganamento in tempi ridotti rispetto a quanto avviene solitamente grazie all'impiego combinato di alcuni

istituti doganali disciplinati dal Codice Doganale Comunitario. In data 29 gennaio 2010 è stata, infine, ottenuta la Certificazione di Agente Regolamentato Enac.

In generale l'andamento economico dell'esercizio in questo settore di attività si è caratterizzato per una buona tenuta dei ricavi pure a fronte del calo del traffico la cui causa principale risiede in una particolare attenzione al recupero di extraprestazioni anche se in misura non ancora sufficiente al raggiungimento, nel complesso, di risultati economici operativi positivi.

Handling aviazione generale

I dati di traffico dell'Aviazione Generale sull'aeroporto di Bologna hanno registrato un decremento del 12,6%, dei passeggeri e del 5% dei movimenti aeromobili. Lo start up delle attività nel settore dell'handling Aviazione Generale e nella gestione delle relative infrastrutture (il 2009 è la prima annualità completa di attività operativa) ha quindi coinciso con un periodo di forte crisi del comparto conseguente alla crisi generale del settore aereo.

Le principali attività sono state:

- gestione del terminal e hangar Aviazione Generale con focus sullo sviluppo delle sub-concessioni degli spazi disponibili oltre che gestione del piazzale aeromobili dedicato all'Aviazione Generale garantendo, anche in momenti di grande traffico coincidenti con manifestazioni ed eventi riferibili non solo alla città di Bologna ma anche ad aeroporti congestionati di altre città

(Venezia, Firenze, Napoli), parcheggio e sosta anche prolungata anche ad aeromobili di notevoli dimensioni;

- sviluppo dell'attività di handling con avvio di una forte azione promozionale verso compagnie aeree del settore che ha consentito di superare la quota di mercato del 50% del traffico operante sullo scalo. Anche l'attività di hangaraggio ha avuto ottimi risultati in particolare, ovviamente, nei mesi invernali viste le condizioni meteorologiche particolarmente rigide della winter season 2009/2010. Infine, si è dato impulso anche alla vendita di carburante AVIO tramite l'azione di ricerca di convenzioni con società detentrici di carnets.

Nel complesso, dopo la rilevante perdita registrata nel 2008, il risultato economico conseguito nel 2009 in questo settore di attività, è migliorato anche se non ha ancora raggiunto segno positivo.

## Dati economici consolidati

Nella tabella seguente si evidenziano i risultati economici consolidati dell'esercizio che chiude con un utile netto di gruppo di 3.751 mila Euro, in crescita di 512 mila Euro rispetto al 2008:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Valore della produzione	80.379	72.396	7.983
Costi della produzione	73.108	65.605	7.503
<b>Differenza valore-costi produzione</b>	<b>7.271</b>	<b>6.791</b>	<b>480</b>
Proventi ed oneri finanziari	-935	-1.501	565
Rettifiche di valore attività finanziarie	-4	0	-4
Proventi ed oneri straordinari	-187	-391	204
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>6.146</b>	<b>4.899</b>	<b>1.247</b>
Imposte correnti	3.887	3.319	568
Imposte differite	-1.178	-1.107	-71
<b>Tot. imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>	<b>2.708</b>	<b>2.212</b>	<b>496</b>
<b>Utile/Perdita d'esercizio</b>	<b>3.438</b>	<b>2.687</b>	<b>751</b>
<b>Utile/perdita d'esercizio di gruppo</b>	<b>3.751</b>	<b>3.239</b>	<b>512</b>
Utile/perdita d'esercizio di terzi	-313	-552	239

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

## Conto economico consolidato riclassificato 2009 - (in migliaia di Euro)

	ESERCIZIO 2009	% SUL FATTURATO	ESERCIZIO 2008	% SUL FATTURATO	VAR. 09/08	% 09/08
Ricavi aeronautici	53.823	68%	47.163	66%	6.661	14%
Ricavi non aeronautici	23.874	30%	22.016	31%	1.858	8%
Altri ricavi e proventi	1.806	2%	2.021	3%	-215	-11%
<b>Totale ricavi gestione caratteristica</b>	<b>79.503</b>	<b>100%</b>	<b>71.199</b>	<b>100%</b>	<b>8.304</b>	<b>12%</b>
Consumi di materie	-2.318	-3%	-1.850	-3%	-468	-25%
Manutenzioni	-2.811	-4%	-2.916	-4%	106	4%
Servizi da terzi	-17.141	-22%	-11.278	-16%	-5.863	-52%
Utenze e simili	-3.081	-4%	-3.286	-5%	205	6%
Costi generali	-4.215	-5%	-3.971	-6%	-244	-6%
Canoni e affitti	-2.642	-3%	-2.311	-3%	-332	-14%
<b>Costi esterni gestione</b>	<b>-32.208</b>	<b>-41%</b>	<b>-25.613</b>	<b>-36%</b>	<b>-6.595</b>	<b>-26%</b>
<b>Valore aggiunto</b>	<b>47.295</b>	<b>59%</b>	<b>45.587</b>	<b>64%</b>	<b>1.709</b>	<b>4%</b>
<b>Costo del lavoro</b>	<b>-29.604</b>	<b>-37%</b>	<b>-28.210</b>	<b>-40%</b>	<b>-1.394</b>	<b>-5%</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>17.692</b>	<b>22%</b>	<b>17.377</b>	<b>24%</b>	<b>315</b>	<b>2%</b>
Ammortamenti	-7.508	-9%	-6.775	-10%	-733	-11%
Accantonamenti operativi	-2.480	-3%	-2.906	-4%	425	15%
Totale costi di struttura	-9.989	-13%	-9.680	-14%	-308	-3%
<b>Ris. Oper. Caratt. (EBIT)</b>	<b>7.703</b>	<b>10%</b>	<b>7.696</b>	<b>11%</b>	<b>6</b>	<b>0%</b>
Saldo gestione finanziaria	-1.141	-1%	-1.427	-2%	286	20%
Saldo gestione partecipate	168	0%	-279	0%	447	160%
Saldo gestione straordinaria	-584	-1%	-1.034	-1%	450	43%
Saldo gestione fin-part.-straordinaria	-1.557	-2%	-2.740	-4%	1.183	43%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>6.146</b>	<b>8%</b>	<b>4.957</b>	<b>7%</b>	<b>1.189</b>	<b>24%</b>
<b>Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>-2.708</b>	<b>-3%</b>	<b>-2.212</b>	<b>-3%</b>	<b>-496</b>	<b>-22%</b>
<b>Utile consolidato</b>	<b>3.438</b>	<b>4%</b>	<b>2.745</b>	<b>4%</b>	<b>693</b>	<b>25%</b>
<b>Perdita di competenza di terzi</b>	<b>313</b>	<b>0%</b>	<b>552</b>	<b>1%</b>	<b>-239</b>	<b>-43%</b>
<b>Utile consolidato del gruppo</b>	<b>3.751</b>	<b>5%</b>	<b>3.297</b>	<b>5%</b>	<b>454</b>	<b>14%</b>

In massima sintesi gli elementi caratterizzanti il 2009 sono stati:

- rilevante crescita del traffico legata prevalentemente alla piena operatività del vettore Ryanair per l'intera annualità ed avvio della base operativa;
- efficientamento nella gestione dei vari settori di attività handling.

Nel dettaglio, **i ricavi della gestione caratteristica** sono aumentati del 12% nell'esercizio in esame grazie al sensibile aumento dei ricavi sia aeronautici (+14%) che non aeronautici/commerciali (+8%) e nonostante un calo dei ricavi vari dell'11%.

Nell'ambito dei *ricavi aeronautici* si segnala la crescita dei diritti

> segue

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

aeroportuali (+13%) dovuta ai maggiori volumi (+13,2%) a tariffe sostanzialmente invariate, dei ricavi di handling (+16%) anch'essi in crescita in linea con l'aumento del traffico servito e del nuovo corrispettivo per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM) previsto dal Reg.Cee 1107/2006 che si incrementa del 163% per effetto della diversa incidenza temporale oltre che per l'effetto traffico.

La crescita dei *ricavi non aeronautici/commerciali* è dovuta al buon risultato di tutte le componenti quali le subconcessioni commerciali (14%), i parcheggi ed i ricavi pubblicitari entrambi cresciuti del 5%, i proventi di biglietteria (17%) e della Marconi Business Lounge (5%).

Infine, gli *altri ricavi e proventi* diminuiscono per effetto principalmente dei minori ricavi per oneri condominiali a carico dei sub concessionari (-17%) per effetto della diminuzione di alcune categorie di costi c.d. "comuni" e dei proventi da penali (-75%).

I costi **esterni di gestione**, pari a 32.208 mila Euro, evidenziano un aumento del 26% dovuto, in larga misura ai maggiori *costi per servizi da terzi* legati alla promozione e sviluppo del traffico aeroportuale in relazione al maggior traffico transitato oltre che alla crescita delle spese:

- di sgombero neve a causa delle rigide condizioni climatiche della winter season 2009/2010;
- di assistenza al nuovo servizio PRM attivo dal 26 luglio 2008;
- di carico, scarico e smistamento bagagli per l'aumento dei volumi oltre che per l'aumento della tariffa a partire dal mese di aprile;
- dei nuovi servizi di vigilanza, controllo e sicurezza al netto di alcuni risparmi ottenuti nei costi di manutenzione (-4%) e delle utenze (-6%).

Alla voce *costi generali* si evidenzia un aumento di 244 mila Euro principalmente dovuto alla crescita del contributo al Fondo Servizio Antincendio (+16%), crescita legata all'aumento del traffico così come, anche se con meccanismi diversi, il canone di concessione aeroportuale (+14%) all'interno della voce *canoni e affitti*.

Per effetto di questi fattori, il **valore aggiunto** prodotto nell'esercizio si è attestato a 47.295 mila Euro in crescita del 4% sul 2008.

Il **costo del lavoro** vede un incremento del 5% per effetto di diversi fattori: aumento dell'organico di gruppo, anche se limitato a 3 risorse medie, normale dinamica salariale, Una Tantum legata al rinnovo del CCNL dei gestori aeroportuali, al netto della quota accantonata nell'esercizio 2008, maggiori oneri per contributi assicurativi dovuti per l'ammissione del comparto aeroportuale ai versamenti della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed, infine, maggior ricorso al lavoro somministrato per far fronte a picchi di attività.

Si evidenzia peraltro un significativo miglioramento della produttività del lavoro, tenuto conto che a fronte di un incremento del costo del lavoro del 5% i ricavi aziendali sono aumentati del 12% e i volumi (traffico passeggeri) di oltre il 13%; conseguentemente, l'incidenza percentuale del costo del lavoro sul fatturato è passata dal 40% al 37%.

Per effetto di quanto sopra, il **marginale operativo lordo** si attesta a 17.692 mila Euro in crescita di 315 mila sul 2008 e pari al 22% del fatturato. I *costi di struttura* (9.989 mila) sono in lieve crescita rispetto all'esercizio 2008 attribuibile al normale processo di ammortamento dei cespiti aziendali al netto della contrazione degli accantonamenti operativi (2.480 mila Euro contro 2.906 mila del 2008).

Per effetto di quanto sopra, l'EBIT (**risultato operativo caratteristico**) dell'esercizio si attesta al livello 2008 (7.703 mila Euro contro i 7.696 mila del 2008).

Il saldo della **gestione finanziaria** migliora da -1.427 mila Euro a 1.141 mila per il duplice effetto della riduzione dei tassi di interesse e dell'indebitamento medio. Sia per gli interessi attivi che passivi è stato preponderante l'effetto tasso rispetto all'effetto volume. In particolare il miglioramento di 286 mila del saldo negativo della gestione finanziaria è determinato da una contrazione degli oneri finanziari di 1.315 mila Euro e parallelamente dalla diminuzione degli interessi attivi per 1.029 mila Euro.

Migliora anche il saldo della **gestione delle partecipate** che passa da - 279 mila a +168 mila per effetto dell'assenza delle minusvalenze da alienazione di partecipazioni cedute nel corso del 2008.

Infine, in netto miglioramento anche se sempre negativo il saldo della **gestione straordinaria** (da -1.034 mila a - 584 mila Euro) per effetto della perdita su crediti vantati verso il gruppo Alitalia pre-amministrazione straordinaria che ha inciso per 1.132 mila Euro sul consolidato dell'esercizio precedente.

Il **risultato prima delle imposte** si attesta quindi a 6.146 mila Euro (+24% sul 2008) su cui gravano imposte correnti e differite per 2.708 mila Euro, in crescita di 496 mila Euro sul 2008 anche se in lieve diminuzione come incidenza sull'ante imposte (dal 45% al 44%).

Infine, il **risultato di esercizio consolidato** si attesta al valore finale di 3.438 mila Euro (+25% sul 2008), di cui 3.751 mila spettante al Gruppo, in crescita del 14%, e -313 mila Euro spettante a terzi. Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario consolidato di cassa 2009 a confronto con l'esercizio precedente.

Rendiconto finanziario di cassa consolidato 2009 - (in migliaia di Euro)

	2009	2008
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio	3.751	3.239
<b>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</b>		
+ Ammortamenti	7.508	6.774
+ Variazione TFR	-217	-169
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	124	-490
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	-42	293
<b>Cash Flow Operativo Lordo</b>	<b>11.123</b>	<b>9.647</b>
<b>Variazioni degli impieghi</b>		
Crediti e altre attività	2.440	4.867

	2009	2008
<b>Variazioni delle fonti</b>		
Debiti e altre passività	2.600	124
<b>Cash Flow di Esercizio=Flusso monetario netto della gestione reddituale</b>	<b>16.164</b>	<b>14.639</b>
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-10.585	-16.182
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-73	-5.898
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	-16.467	314
Variazione Patrimonio Netto di Terzi	656	
<b>Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento</b>	<b>-26.468</b>	<b>-21.766</b>
<b>Liquidità generata/Utilizzo liquidità=variazione finale di cassa</b>	<b>-10.305</b>	<b>-7.127</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>29.951</b>	<b>37.078</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>-10.305</b>	<b>-7.127</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>19.646</b>	<b>29.951</b>

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 11.123 mila Euro, con un aumento di 1.476 mila sul 2008. Le fonti prodotte dalla diminuzione dei crediti e delle altre attività a breve termine (2.440 mila) e dall'aumento dei debiti e delle passività a breve (2.600 mila) hanno determinato un cash flow di esercizio di 16.164 mila Euro.

Quest'ultimo è stato utilizzato prevalentemente per:

- la copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (10.585 mila);
- la restituzione delle rate di mutuo (5.688 mila) ed i maggiori impieghi finanziari a breve della liquidità eccedente (10.779 mila).

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2009 a confronto con l'esercizio precedente.

### Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi consolidate 2009 - (in migliaia di Euro)

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	VARIAZIONI	%
Crediti verso clienti	16.781	17.242	-461	-3%
Crediti verso partecipate	4	2	2	105%
Crediti tributari e imposte anticipate	2.036	2.203	-167	-8%
Altri crediti	5.309	6.608	-1.299	-20%
Ratei e risconti attivi	345	197	148	75%
Rimanenze di magazzino	610	829	-219	-26%
Debiti verso fornitori	-12.631	-12.622	-8	0%
Debiti verso partecipate	-56	0	-56	100%
Clienti c/anticipi	-65	-113	49	43%
Debiti tributari-1.664	-1.270	-394	-31%	
Altri debiti	-11.322	-8.514	-2.808	-33%
Ratei e risconti passivi	-254	-345	91	26%
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>-905</b>	<b>4.218</b>	<b>-5.122</b>	<b>-121%</b>
Immobilizzazioni immateriali e materiali	134.145	130.976	3.169	2%
Immobilizzazioni finanziarie	6.148	6.103	44	1%
Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	1.029	843	186	22%
Fondi rischi e oneri	-6.702	-6.502	-200	-3%
TFR	-8.077	-8.294	217	3%
<b>Immobilizzazioni strutturali nette</b>	<b>126.542</b>	<b>123.126</b>	<b>3.416</b>	<b>3%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>125.638</b>	<b>127.344</b>	<b>-1.706</b>	<b>-1%</b>

FONTI	ESERCIZIO 2009	ESERCIZIO 2008	VARIAZIONI	%
Debiti verso banche	53.949	59.637	-5.688	-10%
Attività finanziarie liquide	-19.833	-9.029	-10.804	-120%
Denaro e valori in cassa	-19.646	-29.951	10.305	34%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>14.470</b>	<b>20.656</b>	<b>-6.187</b>	<b>-30%</b>
Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
Riserve	32.447	29.134	3.313	11%
Utile dell'esercizio	3.751	3.239	511	16%
Patrimonio netto di terzi	970	314	657	209%
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>111.168</b>	<b>106.687</b>	<b>4.481</b>	<b>4%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>125.638</b>	<b>127.344</b>	<b>-1.706</b>	<b>-1%</b>

Nel 2009 il **capitale circolante netto** è migliorato di 5.122 mila Euro per effetto della diminuzione dei crediti e degli altri impieghi di circolante di 1.996 mila Euro e, in parallelo, dell'aumento dei debiti e delle passività correnti di 3.126 mila Euro. La diminuzione degli impieghi di circolante è legata a:

- diminuzione dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali che ha consentito, pur in presenza di un aumento del fatturato, di determinare una contrazione dei crediti netti di 459 mila Euro;
- incasso di un credito IVA 2007 richiesto a rimborso;
- incasso di crediti non commerciali per la vendita di partecipazioni

> segue

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

avvenuta a fine 2008 e per il rimborso a fine 2009 da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di alcuni canoni di sub concessione erroneamente pagati a quest'ultimo e non alla scrivente nell'annualità di ottenimento della Gestione Totale.

L'aumento delle fonti di circolante è dovuto a:

- saldo imposte dell'esercizio che nel 2008 era a credito della società;
- aumento del debito verso dipendenti e Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale per arretrati sul rinnovo del CCNL e premio variabile e di risultato maturato nel 2009, entrambi in corso di erogazione nel 2010;
- addizionale comunale ai diritti di imbarco passeggeri la cui crescita è legata all'aumento del traffico e della tariffa a far data dal 28/10/2008;
- contributo al Fondo Servizio Antincendio, disposto a carico del Gestore aeroportuale dalla Legge Finanziaria 2007, il cui

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

Le **immobilizzazioni strutturali nette** hanno comportato maggiori impieghi di liquidità per 3.416 mila Euro prevalentemente legati ai maggiori investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali.

La **posizione finanziaria netta** si attesta a 14.470 mila Euro e risulta migliorata di 6.187 mila Euro per effetto sostanzialmente della riduzione del debito verso banche vista la restituzione delle rate di mutuo in scadenza nell'esercizio (5.688 mila) in quanto una diversa allocazione della cassa tra disponibilità liquide (-10.305 mila) e investimenti finanziari a breve (+10.804 mila) di fatto neutralizza la variazione tra queste due voci.

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

Stato patrimoniale riclassificato in forma sintetica 2009 - (in migliaia di Euro)

ATTIVITÀ	ESERCIZIO 2009	%	ESERCIZIO 2008	%	VAR. ASS.	%
Liquidità immediate	19.646	10%	29.951	15%	-10.305	-34%
Liquidità differite	43.838	21%	35.085	17%	8.753	25%
Disponibilità	981	0%	1.026	1%	-45	-4%
Attività immobilizzate	141.422	69%	138.140	68%	3.282	2%
<b>Totale attività</b>	<b>205.887</b>	<b>100%</b>	<b>204.202</b>	<b>100%</b>	<b>1.685</b>	<b>1%</b>
PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2009	%	ESERCIZIO 2008	%	VAR. ASS.	%
Passività correnti	31.584	15%	28.052	14%	3.532	13%
Passività consolidate	63.134	31%	69.463	34%	-6.329	-9%
Patrimonio netto	111.168	54%	106.687	52%	4.481	4%
<b>Totale passività</b>	<b>205.887</b>	<b>100%</b>	<b>204.202</b>	<b>100%</b>	<b>1.685</b>	<b>1%</b>

Dall'analisi trova conferma la riduzione delle **attività correnti** tra liquidità immediate, differite e disponibilità di 1.597 mila Euro, riduzione prevalentemente dovuta ai maggiori incassi di crediti sia commerciali che di altra natura, al netto dell'aumento dei crediti per imposte anticipate. Nel complesso le attività correnti passano dal 32% al 31% delle attività complessive con parallelo incremento delle **attività immobilizzate** per effetto prevalentemente degli investimenti in immobilizzazioni.

In crescita le **passività correnti** (15% del passivo totale contro 14% del 2008) per l'aumento dei debiti di natura non commerciale (debiti tributari, verso dipendenti e Istituti di Sicurezza e Previdenza Sociale, debiti vari verso lo Stato) ed, in parallelo, in diminuzione le **passività consolidate** (31% del passivo totale contro il 34% del 2008) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (48.355 mila contro 54.449 mila del 2008).

Investimenti

Anche il 2009 si contraddistingue come "anno di transizione" in cui le prevalenti attività si sono concentrate sull'iter procedurale e autorizzativo propedeutico alla successiva fase di realizzazione degli investimenti del Master Plan aeroportuale, sottoposto all'analisi della struttura tecnica di Enac e poi approvato dalla stessa nel novembre 2009.

Nel contempo sono stati realizzati investimenti per complessivi 10.765 mila Euro, comprese le opere in corso al 31/12/2009, di cui 7.866 mila entrati in funzione nell'esercizio tra i quali i principali sono:

- mezzi di carico, scarico, sollevamento e trasporto: rinnovo parco mezzi di rampa (gpu, cargo loader, trattori e nastri) per complessivi 3.019 mila, mezzo spazzatrice sgombraneve per 719 mila Euro e mezzo de-icer per 350 mila Euro;
- beni gratuitamente devolvibili: opere connesse e conseguenti all'intervento di interrimento della ferrovia e prolungamento della pista di volo (viabilità ed oneri per espropri per complessivi 473 mila Euro), realizzazione del nuovo parcheggio area ex catering (Euro 379 mila), schermatura del parcheggio multipiano

(568 mila Euro), alcuni interventi straordinari di ristrutturazione relativi alla aerostazione passeggeri e palazzina direzionale per circa 244 mila Euro oltre ad impianti vari per circa 800 mila Euro. Per ulteriori approfondimenti sugli investimenti si rimanda alla Relazione sulla Gestione del Bilancio della capogruppo.

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 2009	BILANCIO CONSOLIDATO 2008	VARIAZIONI
Investimenti	10.765	7.579	3.186

## Contenziosi

Il contenzioso in atto dall'esercizio 2007 derivante dalla vicenda legata all'appalto dei servizi alla Doro Group Cons. a r.l. non ha avuto impatti economici nell'esercizio 2009. Nel mese di novembre si è perfezionata la transazione tra Marconi Handling e l'Istituto di credito Carisbo relativamente alla cessione pro solvendo del credito vantato dalla Doro Group, dichiarata fallita dal Tribunale di Bologna nell'esercizio 2009, nei confronti di Marconi Handling. Il fondo contenziosi in corso appositamente costituito già dal 2007 è stato pertanto utilizzato a fronte del pagamento dell'importo transato e delle spese legali attinenti la vicenda. Relativamente alle richieste dei dipendenti Gesticoop (consorzio Doro Group) si evidenzia che ferma restando la contestazione da parte della società e delle altre aziende coinvolte circa la fondatezza delle rivendicazioni in parola, sono state raggiunte, nelle forme di legge,

nella prima metà del 2010, conciliazioni in sede stragiudiziale sindacale e in sede giudiziale prevedenti la rinuncia ad ogni e qualsiasi pretesa da parte dei lavoratori ed il versamento di importi a titolo di mera transazione novativa e senza riconoscimento di debito alcuno. I valori complessivi delle conciliazioni hanno trovato capienza nell'ambito del fondo appositamente stanziato nell'esercizio 2007 ed in essere al 31/12/2009. Tenuto conto della complessità della vicenda e delle molteplici parti coinvolte, alla data di redazione del presente bilancio la rischiosità del contenzioso inerente alla vicenda Doro Group appare coerente con i residuali fondi appostati per tale causale.

Per un'analisi di dettaglio degli altri contenziosi in atto si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

## Evoluzione prevedibile della gestione

L'avvio del 2010 è stato caratterizzato da alcuni eventi a carattere eccezionale con impatto significativo sui conti aziendali; da un lato una serie non prevedibile di eventi nevosi hanno portato nel mese di gennaio alla temporanea chiusura dello scalo per alcune ore e nei mesi di gennaio e febbraio a numerose cancellazioni di voli, dall'altro, nel periodo tra il 15 e il 21 aprile, a seguito di una eruzione vulcanica in Islanda, lo spazio aereo europeo è rimasto chiuso al traffico per alcuni giorni e con dinamiche differenti tra Stato e Stato. L'impatto per l'aeroporto di Bologna è stato anche in questo caso particolarmente significativo, quantificabile in una perdita di traffico di oltre 70 mila passeggeri e a livello economico pari a circa 1 milione di Euro a livello di Gruppo. A seguito di tale evento, la società ha promosso, insieme ad altri aeroporti, un'azione congiunta attraverso le associazioni di categoria Assaeroporti e ACI per richiedere a Governo e Commissione Europea che il settore, coerentemente con quanto ipotizzato per le compagnie aeree, possa accedere alle misure di protezione e salvaguardia previste in occasioni di questo genere.

Sul versante dello sviluppo del traffico, la Summer Season IATA 2010 ha visto il consolidamento e rafforzamento della base operativa del vettore Ryanair, coerentemente con gli obiettivi definiti nel Piano Industriale approvato nel 2008 che la identificavano tra le azioni prioritarie per sostenere lo sviluppo.

Nei primi quattro mesi del 2010 il Marconi ha proseguito la sua crescita (+16,6% passeggeri e +7,5% movimenti) "trainata" dallo sviluppo del segmento low cost ma sostenuta anche da una ripresa dei vettori "tradizionali" e da una "tenuta" del segmento charter.

Significativo il segnale del superamento, già nel primo trimestre, per la prima volta nella sua storia, della "soglia" di 1 milione di passeggeri. Fra le nuove rotte di particolare interesse risulta il volo di linea giornaliero per Istanbul ad opera del vettore Turkish Airlines partito in data 1° marzo.

Per approfondimenti sull'andamento del traffico dei primi mesi del 2010 si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo. Nel primo trimestre del 2010 è, inoltre, proseguito l'iter finalizzato all'approvazione definitiva del Contratto di Programma ENAC-Aeroporto G. Marconi di Bologna. Nell'ambito del processo in corso, è utile segnalare come in data 16 febbraio 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti abbia trasmesso l'istruttoria al CIPE per le attività di competenza con previsione di approvazione in sede CIPE entro il mese di maggio. Il successivo iter procedurale prevede l'emanazione del decreto interministeriale di approvazione, la firma del Contratto di Programma, la successiva registrazione alla Corte dei Conti ed, infine, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Nelle more del suddetto processo approvativo relativo al Contratto di Programma, peraltro, la società, ai sensi dell'art. 2 comma 200 e 201 della Legge n. 191/2009 (Finanziaria 2010) ha presentato in data 22 gennaio 2010 istanza di ammissione alla procedura di "anticipazione tariffaria", allegando la documentazione indicata da ENAC con lettera circolare n. 90287/DIRGEN/DG del 21/12/2009.

Infine, FFM in data 29 gennaio 2010 ha ottenuto la Certificazione da Agente Regolamentato Enac ed il 15 febbraio 2010, da parte

### Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

dell'Agenzia delle Dogane, l'autorizzazione a gestire la Procedura di domiciliazione per le merci in export e import. Si ritiene che queste Certificazioni possano essere volano di sviluppo per l'attività nel corso dei prossimi anni.

Per perseguire al meglio le finalità di sviluppo, l'assemblea dei soci

del 25 marzo ha deliberato la trasformazione di FFM in S.p.A.; la trasformazione si è resa possibile senza interventi sul capitale in quanto la dotazione esistente era in linea alle disposizioni civilistiche previste per la nuova forma societaria.

#### 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.

#### Eventi successivi

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

Per i dettagli si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

#### **Il Presidente**

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

*Bologna, 12 maggio 2010*



EI-DPE 



# Relazione della Società di Revisione

Bilancio Consolidato 2009





## Relazione della società di revisione ai sensi dell'art.2409-ter del Codice Civile (ora 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. e sue controllate ("Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.") chiuso al 31 dicembre 2009. 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 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.

La revisione contabile sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

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 27 aprile 2009.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2009 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 per l'esercizio chiuso a tale data.
4. Come più ampiamente descritto in nota integrativa e nella relazione sulla gestione, non sono state capitalizzate le riserve iscritte nel registro di contabilità di cantiere da parte dell'Associazione Temporanea di Impresa, aggiudicataria dei lavori per l'interramento della linea di cintura della ferrovia Milano-Bologna. Con atto di citazione del 27 novembre 2004, l'ATI ha promosso causa alla Capogruppo per il mancato accoglimento delle riserve, quantificate in circa Euro 23 milioni, oltre al mancato riconoscimento dell'ultimazione dei lavori in tempo utile nonché per la mancata concessione della richiesta di proroga. La Capogruppo, con atto di comparso del 20 gennaio 2005, ha presentato domanda riconvenzionale per circa Euro 24 milioni a titolo di penale per il ritardo nell'esecuzione delle opere, maggiori danni subiti a tale titolo e oneri sostenuti per lavori non eseguiti da parte dell'ATI. Nel mese di maggio 2005 l'ATI ha iscritto ulteriori riserve nel registro di contabilità per circa Euro 34 milioni non trasposte, alla data di redazione del presente bilancio, in sede processuale. La causa è tuttora pendente avanti al Tribunale di Bologna.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. È 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. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2009.

Bologna, 21 maggio 2010

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Carlo Colletti  
(Socio)





[www.bologna-airport.it](http://www.bologna-airport.it)

