



TO CHECK IN
Aeroporto di Bologna

check-in

45



46

check-in

47

44

SICHECK
Full Auto Check In

45

46

47

48



Bilancio 2012



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

Consiglio di Amministrazione

al 31.12.2012

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

Collegio Sindacale

al 31.12.2012

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

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

Armando BRUNINI (*) *Direttore Generale*

(*) *dimessosi a gennaio 2013*

Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

il 2012, pur caratterizzato da alcuni fattori negativi sia straordinari che ordinari che si sono innestati in un quadro congiunturale molto critico, ha rappresentato un anno di "tenuta" della Vostra Società.

L'inverno 2012 ed, in particolare, il mese di febbraio sarà ricordato per le neviccate eccezionali che hanno colpito l'Italia e, nello specifico, l'Emilia-Romagna, comportando per il Vostro aeroporto costi superiori e ricavi inferiori dovuti alle minori attività: complessivamente l'impatto negativo sull'esercizio è stato di oltre 1,4 milioni di Euro. All'evento neve, si è aggiunto il terremoto del mese di maggio che ha comportato una riduzione del traffico legata alle difficoltà nella ripresa delle aziende del territorio e ad una diminuzione delle presenze turistiche. Il 2012 è stato caratterizzato negativamente anche dalla riduzione dei voli Alitalia in applicazione della strategia di razionalizzazione dell'impiego della flotta, con tagli drastici negli scali dove il vettore non ha una base operativa, tra cui Bologna. Ciò ha determinato un forte calo del **traffico passeggeri** Alitalia sullo scalo di Bologna (-17,4% sul 2011) a causa della cancellazione di 5 destinazioni nazionali su 7. Una rilevante contrazione di traffico è stata registrata anche nel gruppo Meridiana: nel 2012 ha segnato un -22,2% rispetto al 2011 a causa della cancellazione della tratta Bologna - Palermo, della sospensione per alcuni mesi del collegamento su Alghero e della chiusura per oltre un mese dell'aeroporto di Catania. Inoltre, nel corso dell'esercizio due dei principali vettori nazionali (Blue Panorama e WindJet) hanno richiesto di poter accedere al Concordato Preventivo ai sensi della Legge Fallimentare.

Ciononostante, il Vostro Aeroporto è uno dei quattro scali tra i primi 10 aeroporti nazionali che ha chiuso il 2012 con una variazione positiva del traffico passeggeri: +1,3% contro una media nazionale in calo della stessa percentuale a causa principalmente della perdurante crisi economica e della fragilità del comparto delle compagnie aeree nazionali nel suo complesso. A livello europeo il traffico passeggeri è invece cresciuto del 5,1%, mentre la crescita a livello mondiale è stata di poco superiore (+5,3%). Confermando una tendenza ormai consolidata, lo sviluppo del traffico sull'aeroporto di Bologna è stato caratterizzato dalla crescita del segmento **low-cost** (+10,5%) anche se il traffico di **linea**, pure in contrazione rispetto al 2011, si conferma il segmento principale.

Grande attenzione è stata infatti rivolta a qualificare la presenza dei **vettori tradizionali**, sia attraverso un rafforzamento delle compagnie presenti sia con l'ingresso di nuovi vettori sui mercati a maggiore potenzialità di sviluppo; in questa ottica Turkish Airlines ha raddoppiato il collegamento giornaliero per Istanbul mentre Lufthansa ha investito su Bologna con i nuovi collegamenti per Düsseldorf e Berlino. Per quanto riguarda i nuovi ingressi, il 2012 ha visto un importante arricchimento nell'offerta, grazie al nuovo volo per Mosca di Aeroflot operativo dal mese di settembre; British Airways ha reintrodotta un volo giornaliero su Londra Heathrow; sulla Turchia i collegamenti si sono ulteriormente potenziati anche grazie all'ingresso di Pegasus, che opera sul secondo aeroporto di Istanbul con un volo giornaliero. Relativamente al segmento **low-cost**, mentre Ryanair ha proseguito lo sviluppo dei suoi collegamenti basando la quinta macchina sullo scalo ed incrementando del 6% i passeggeri, si è assistito allo sviluppo di easyJet che ha incrementato la propria presenza con un collegamento per Parigi.

In controtendenza rispetto all'andamento generale del traffico, il settore crocieristico ha invece registrato una diminuzione del numero di passeggeri, pari a circa il 35% rispetto al 2011, anno di avvio di tale progetto. Questo risultato, in parte frutto di una programmazione biennale fatta nel 2010 che prevedeva una riduzione proprio per il 2012, risente tuttavia degli effetti negativi provocati da un lato dall'incidente della Costa Concordia e dall'altro dal proseguire della crisi economica in Spagna, Paese di origine dei voli.

Il segmento **charter**, in continua riduzione da alcuni anni, ha registrato nel 2012 un leggero incremento dei passeggeri, pari al 4,3%, interrompendo il trend negativo. Nonostante questa timida ripresa, questo segmento continua a soffrire il crollo della domanda di viaggi verso i Paesi del Nord Africa (Egitto su tutti) e del Medio Oriente. A questo si aggiungono importanti fattori strutturali, tra cui la preferenza delle com-

pagne aeree di operare con voli di linea e un cambiamento nel modo di viaggiare da parte dei turisti, sempre più autonomi ed in grado, anche grazie alla diffusione del low cost, di organizzare da soli i propri viaggi a discapito del "pacchetto organizzato".

Infine, il traffico **merci** ha registrato una flessione pari al 7,2% dovuta in gran parte alla perdita nel segmento All Cargo, per la mancanza di alcuni voli straordinari operati nel corso del 2011 ed alla generale diminuzione di volumi in import per la congiuntura economica negativa.

Sul versante dei risultati economici, l'esercizio 2012 si chiude con un utile netto di 1,6 milioni di Euro, in "tenuta" rispetto al risultato di 1,9 milioni del 2011, seppur caratterizzato da una forte contrazione della marginalità operativa - il margine operativo lordo sul fatturato è passato dal 24% al 19% - poi recuperata dal sensibile miglioramento della gestione accessoria (strutturale per quanto alla gestione finanziaria ed una tantum per quanto alla gestione delle partecipate e straordinaria) che ha consentito un importante recupero sul risultato finale.

Analizzando nel merito l'andamento della gestione, i ricavi aeronautici sono aumentati del 2% di cui il 68% è legato all'effetto tariffe, in relazione all'impatto su base annua rispetto ai 9 mesi del 2011 dei nuovi corrispettivi regolamentati definiti nel Contratto di Programma 2010-2013 ed il 32% all'effetto volumi. Tale crescita è stata sostanzialmente azzerata dalla contrazione dei **ricavi non aeronautici/commerciali** (-4%) per i minori proventi dei parcheggi (-7%), delle sub concessioni retail (-3%) e dei proventi pubblicitari (-25%), a causa di diversi fattori tra i quali il persistere dalla congiuntura economica negativa, il cambiamento del profilo del passeggero conseguente alla crisi, l'evoluzione del mix di traffico con una crescente quota di componente low cost e la penalizzazione infrastrutturale dovuta all'inizio dei lavori di ristrutturazione del Terminal. A fronte di una sostanziale invarianza dei ricavi, i **costi esterni di gestione** sono cresciuti del 10%, con un incremento dovuto in massima parte all'emergenza neve, ai crescenti oneri di sviluppo del traffico aeroportuale connessi al maggiore traffico transitato ed allo sviluppo della base low cost, compresi i costi dell'attività di marketing territoriale finanziati interamente dalla Vostra Società ed all'aumento del Canone di Concessione aeroportuale conseguente all'entrata in vigore del Contratto di Programma ed alla crescita del traffico. Al netto di questi incrementi, i costi esterni di gestione presentano un aumento del 1,3% in linea con la crescita del traffico passeggeri.

L'incremento del **costo del lavoro** (1%) dovuto alla crescita dell'organico medio (+6 Equivalenti Full Time), alle somme accantonate per il rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2011 oltre che alla normale dinamica salariale, è stato in parte assorbito dal minor utilizzo del lavoro somministrato e da una quota inferiore di retribuzione variabile connessa ai risultati, legata al minor livello di raggiungimento degli obiettivi rispetto all'anno precedente. A livello di margini intermedi di gestione, la crescita dei costi a parità di ricavi ha determinato una contrazione del **Valore Aggiunto** del 9% (da 38 a 35 milioni di Euro), del **Margine Operativo Lordo** del 21% (da 18 a 14 milioni di Euro) e del **Risultato Operativo Caratteristico** del 56% (da 9 a 4 milioni di Euro); quest'ultimo per effetto, oltre che dei fattori suesposti, dei maggiori ammortamenti conseguenti all'avanzamento del piano investimenti e dei maggiori accantonamenti al fondo di ripristino dei beni c.d. "gratuitamente devolvibili".

Il sensibile miglioramento nel saldo della gestione "accessoria" ha consentito di recuperare la contrazione dei margini della gestione caratteristica; il saldo è passato da -4,3 milioni di Euro del 2011 per l'accantonamento straordinario legato al rischio garanzia Seaf, a -0,2 milioni grazie anche all'iscrizione di un provento straordinario di 978 mila Euro a seguito dell'istanza di rimborso per mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese per il personale dipendente ed al miglioramento del saldo della gestione finanziaria. La gestione accessoria dell'esercizio 2012 ha assorbito anche gli effetti della conclusione del percorso di ristrutturazione del Gruppo avviato nel 2008, percorso che prevedeva la progressiva riduzione della presenza diretta nel business dell'handling, a fronte della necessità di concentrare le risorse economiche e manageriali sulla attività a maggior valor aggiunto. La struttura del Gruppo si è modificata in modo significativo a seguito della cessione della controllata Marconi Handling al gruppo cui appartiene GH Napoli, partner industriale e socio

di minoranza dal 2009. Infine, nell'esercizio 2012 gli amministratori hanno deliberato il mutamento di destinazione economica della partecipazione del 4,13% in SAGAT Spa, società di gestione dell'aeroporto di Torino, ritenendo non più strategica la partecipazione. Nel complesso, a seguito di questi fattori, la gestione delle partecipate si è chiusa con una perdita di 1,4 milioni di Euro.

Infine, al netto delle *imposte sul reddito* per 1,9 milioni di Euro, in calo del 18% sul 2011 e costituite per 2,6 milioni di Euro da imposte correnti e per -0,7 milioni di Euro dall'iscrizione di imposte anticipate, l'*utile di esercizio* evidenzia un decremento di 300 mila Euro sul 2011 attestandosi a 1,6 milioni.

La *struttura patrimoniale* della Vostra Società si conferma in equilibrio mentre la *posizione finanziaria netta* è peggiorata da -5,8 a -8,1 milioni di Euro per effetto della riduzione della liquidità totale a causa dell'assorbimento di cassa dovuto sia al finanziamento degli *investimenti* sia alla gestione ordinaria.

Sul versante degli investimenti, il 2012 è stato caratterizzato da un'intensa attività realizzativa degli investimenti programmati ed, in particolare, dei lavori di **riqualifica del Terminal**. A fine giugno 2012 è stata inaugurata la prima parte della nuova sala accettazione con l'apertura delle prime due isole check-in, sono state inoltre completate le opere civili relative ai tre ampliamenti delle infrastrutture esistenti ed, infine, tra novembre e dicembre hanno aperto le prime nuove attività commerciali in sala imbarchi. L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati è stato di 18,7 milioni di Euro mentre è di 8,8 milioni di Euro l'ammontare degli investimenti effettivamente entrati in funzione nell'esercizio tra i quali la realizzazione dell'edificio BHS per lo smistamento dei bagagli in partenza, la sistemazione della viabilità, la riqualifica del parcheggio P3 ed il sistema informativo aziendale BPM per la gestione dei processi amministrativi.

Segnali di "tenuta" sono stati riscontrati sul versante della **qualità del servizio**: nel 2012, nonostante l'aumento dei passeggeri e la presenza dei lavori di riqualifica, la soddisfazione per le infrastrutture e per i servizi del Vostro Aeroporto ha sostanzialmente mantenuto i buoni livelli raggiunti nel tempo. L'indice che misura il grado di soddisfazione dei passeggeri (CSI - *Customer Satisfaction Index*) si è attestato a 95,2 contro il 95,4 del 2011 e si è mantenuto al di sopra del benchmark degli aeroporti italiani di dimensioni simili allo scalo di Bologna.

Passando a considerare i risultati del bilancio consolidato di Gruppo, il fatturato è stato di 81 milioni di Euro con un utile di esercizio di 1,7 milioni. La variazione del perimetro di consolidamento per effetto della fuoriuscita di Marconi Handling rende poco significativo il confronto 2012 sull'anno precedente e rende meno significativo il bilancio consolidato rispetto al bilancio SAB per le dimensioni non rilevanti di FFM e Tag rispetto ai valori della Capogruppo.

A fronte di un 2012 complessivamente positivo, il 2013 si caratterizza come un anno "complesso" sotto diversi punti di vista, pur con un riconoscimento significativo per l'inserimento del Vostro Aeroporto tra gli scali considerati "di rilevanza strategica a livello UE" nell'"Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale" emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 29 gennaio 2013.

Sul fronte del traffico si segnalano peraltro alcune novità di rilievo, quali l'avvio dei collegamenti Wizz Air, vettore specializzato nei voli verso l'Europa centro-orientale, con quattro nuove rotte per la Romania (Bucarest, Cluj-Napoca, Timisoara, Tirgu Mures) e una per la capitale bulgara Sofia. Nel complesso i segnali relativi ai primi mesi dell'anno in corso riportano una crescita, seppur contenuta, dei volumi rispetto al 2012, il cui mese di febbraio fu peraltro caratterizzato per circa 2 settimane da fenomeni nevosi intensi con impatto negativo sul traffico passeggeri, portando Bologna ad essere, insieme a Venezia, l'unico aeroporto nella fascia dei primi 10 per volume di traffico a livello nazionale a beneficiare di un tasso di crescita positivo.

Sul versante normativo, l'istituzione dell'Iresa (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili) desta preoccupazione per il possibile svantaggio competitivo che scaturirebbe dall'adozione non uniforme sul territorio nazionale di questa nuova imposta regionale a carico dei vettori.

La Regione Emilia-Romagna ha accolto l'istanza dei gestori aeroportuali della Regione per lo slittamento dell'entrata in vigore dell'imposta dal 1° gennaio 2014 con l'auspicio che nei prossimi mesi si chiarisca il quadro normativo anche in termini di responsabilità e oneri del gestore aeroportuale nella riscossione dell'imposta.

Sul versante dello sviluppo infrastrutturale, il 2013 vedrà il completamento dell'importante progetto di riqualifica del Terminal che restituirà ai passeggeri e al territorio un'infrastruttura più moderna e funzionale mentre sul versante economico-finanziario, dopo la forte contrazione della marginalità operativa avvenuta nel 2012, il 2013 si caratterizza per previsioni ancora critiche, in relazione ad una potenziale, seppur ad oggi non verificatasi, riduzione dei volumi su base annua legata all'effetto della crisi economica ed alla perdurante fragilità del comparto dei vettori nazionali. Pur se i segnali della prima parte dell'anno sono positivi e migliori delle previsioni iniziali, la forte incertezza a livello economico generale e di settore suggeriscono ad oggi una necessaria prudenza sull'evoluzione della gestione per l'anno in corso.

In considerazione delle complesse prospettive sopra delineate, la Società intende mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di minimizzare tali effetti negativi, anche in chiave di potenziale "discontinuità strategica" rispetto al recente passato, agendo sulle seguenti leve strategiche:

- **modulazione del mix dell'offerta in relazione alle potenzialità di sviluppo del mercato**: in sintesi, rafforzamento dei collegamenti verso l'Europa Orientale e l'Asia, in forte espansione, con l'individuazione di nuove compagnie per l'apertura di ulteriori collegamenti diretti verso quelle aree geografiche;
- **adeguamento dell'offerta commerciale non aviation** sulla base del cambiamento del profilo dei passeggeri. La riqualifica delle infrastrutture aeroportuali, che offriranno maggiori spazi e nuove soluzioni, rappresenta un importante mezzo di rilancio e sviluppo di tali attività;
- **investimenti nello sviluppo delle infrastrutture**; nel 2013 si concluderanno i lavori di riqualifica del Terminal che rappresentano solo una fase del Piano di Sviluppo Aeroportuale quindicennale;
- **attenzione alla sostenibilità economica**; la difficile situazione economica che ha colpito il settore aeroportuale e la crescita della concorrenza hanno determinato una contrazione della marginalità per le società di gestione sia per quanto riguarda i ricavi aeronautici sia per quelli derivanti dalle attività commerciali. Accanto alle azioni sul lato dei ricavi occorre concentrarsi sul fronte dei costi con operazioni di contenimento ed efficientamento, finalizzate a mantenere i livelli di redditività conseguiti fino ad ora e continuare a creare valore sia per la società che per il territorio.

Signori Azionisti,

il Bilancio del 2012 che sottopongo alla Vostra approvazione, nell'anno caratterizzato dalla neve, dal terremoto, con l'impatto dei lavori ed in un contesto di perdurante difficoltà congiunturale, chiude con risultati economici, di traffico e di qualità del servizio positivi.

A tale proposito il mio ringraziamento va al Consiglio di Amministrazione, al Collegio Sindacale, al management ed ai dipendenti che con il loro operato contribuiscono quotidianamente a questi risultati.

Signori Azionisti,

sottoponiamo alla Vostra approvazione la destinazione dell'utile d'esercizio pari a 1.571.589,33 Euro:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 del Codice Civile per 78.579,47 Euro;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per 1.493.009,86 Euro.

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

Bilancio d'Esercizio 2012

- 10 RELAZIONE SULLA GESTIONE
- 40 STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO
- 46 NOTA INTEGRATIVA
- 78 RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
- 82 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



Bilancio Consolidato 2012

90	RELAZIONE SULLA GESTIONE
100	STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO
108	NOTA INTEGRATIVA
136	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



Bilancio d'Esercizio 2012

RELAZIONE SULLA GESTIONE	10
PREMESSA	12
1. STRATEGIE E RISULTATI	12
1.1 L'EVOLUZIONE DEL SETTORE AEROPORTUALE	12
1.2 L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO	12
1.3 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	13
2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	14
2.1 SVILUPPO DEL TRAFFICO E DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE	14
I RISULTATI DI TRAFFICO	15
I RISULTATI ECONOMICI	18
2.2 SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ COMMERCIALI NON AERONAUTICHE	18
SUBCONCESSIONI RETAIL	18
MARCONI BUSINESS LOUNGE	19
PARCHEGGI	20
SPAZI PUBBLICITARI	20
BIGLIETTERIA	20
OPERATIONAL OFFICES (SUBCONCESSIONI COMMERCIALI)	21
SUBCONCESSIONI CAR RENTAL	21
3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DELLA SOCIETÀ	21
3.1 RISULTATI ECONOMICI	22
3.2 FLUSSI FINANZIARI	24
3.3 STRUTTURA PATRIMONIALE	25
3.4 GLI INVESTIMENTI	26
3.5 IL PERSONALE	27
4. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI	28
4.1 L'AMBIENTE	28
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	28
4.3 LA QUALITÀ	29
5. IL QUADRO NORMATIVO	29
5.1 IL REGIME CONCESSORIO	29
5.2 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	29
5.3 DIRITTI AEROPORTUALI	32
5.4 LA "RIFORMA MONTI"	32
5.5 LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE	32
6. IL CONTENZIOSO	33
7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	34
8. RAPPORTI INFRAGRUPO E CON PARTI CORRELATE	34
8.1 SOCIETÀ CONTROLLATE	35
8.2 SOCIETÀ COLLEGATE	37
8.3 ALTRE PARTECIPAZIONI	38
8.4 PARTI CORRELATE	38
9. AZIONI PROPRIE	38
10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	38
11. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	39
12. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO	39
STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO	40
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	42
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	44
CONTI D'ORDINE	44
CONTO ECONOMICO	45
NOTA INTEGRATIVA	46
I PREMESSA - PRINCIPI GENERALI	48
II CRITERI DI FORMAZIONE	48
III CRITERI DI VALUTAZIONE	48
IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO	52
V ALTRE INFORMAZIONI	76
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	78
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	82





Relazione sulla Gestione

Bilancio d'Esercizio 2012





Relazione sulla Gestione

Premessa

La presente Relazione sulla Gestione, a corredo del bilancio 2012 della Società Aeroporto Guglielmo 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 21 gennaio 2013 in considerazione del fatto 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.

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

1. Strategie e risultati

1.1 L'evoluzione del settore aeroportuale

In un contesto caratterizzato da un indebolimento del ciclo economico mondiale dovuto ad una più lenta crescita dei mercati emergenti e dal persistere della crisi dei debiti sovrani che ha colpito l'Europa, anche il settore aeroportuale vive una fase di significativo mutamento dovuto ad un insieme di fattori concomitanti.

- **Regolamentazione e governance:** gli interventi regolatori da parte delle istituzioni nazionali, comunitarie ed internazionali hanno riguardato da un lato la privatizzazione e le integrazioni tra scali, dall'altro le liberalizzazioni di alcune attività aeroportuali (ad esempio l'handling);
- **Modelli di business delle compagnie:** la pressione competitiva delle compagnie low cost si ripercuote sul mix di offerta degli aeroporti, chiamati ad intervenire continuamente sulla propria offerta per rispondere alle nuove esigenze del mercato;
- **Innovazione tecnologica:** determina impatti su diversi aspetti del business aeroportuale;
- **Azioni degli operatori aeroportuali:** l'ingresso di nuovi operatori nelle compagini societarie e lo sviluppo delle attività non aviation "core" (per esempio retail, parcheggi) e "sinergiche" (per esempio immobiliare) determinano impatti considerevoli;
- **Comportamento dei passeggeri:** il mutamento delle abitudini di vita e di spesa da parte della popolazione contribuisce all'evoluzione del mercato aeroportuale.

Questo insieme di fattori ha determinato un progressivo aumento della competizione, con effetti sulle strategie degli scali. L'aumento della concorrenza tra gli aeroporti spinge i gestori ad agire sulle tariffe applicate alle compagnie aeree per mantenere la propria offerta di destinazioni competitiva e attrattiva per i passeggeri, riducendo tuttavia i margini di profitto.

1.2 L'andamento del trasporto aereo

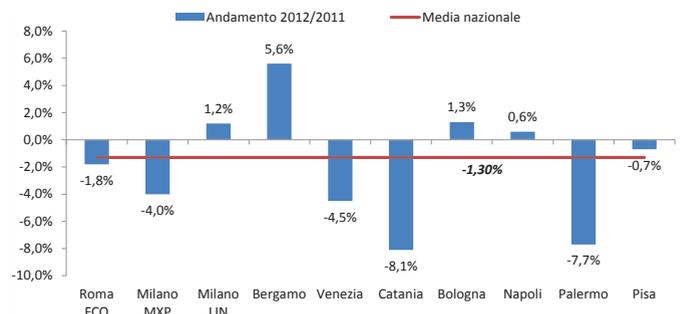
A livello globale, il 2012 ha fatto registrare una crescita complessiva del traffico passeggeri pari al 5,3% rispetto al 2011 (fonte IATA), con una contrazione del traffico nell'ultimo trimestre che sta interessando anche i primi mesi del 2013. A crescere maggiormente sono stati gli spostamenti internazionali, in crescita del 6% grazie principalmente ai paesi emergenti, tra cui il Medio Oriente (+15,4%), la Cina (+9,5%) ed il Brasile (+8,6%), mentre il mercato domestico ha fatto registrare una crescita media del 4% rispetto al 2011.

Il segmento del trasporto merci invece è ulteriormente diminuito nel 2012, con una contrazione dell'1,5% che si aggiunge al calo dello 0,6% del 2011, a causa della contrazione negativa dell'area Asia-Pacifico (-5,5% nel 2012); al contrario, sono in crescita le aree del Medio Oriente e dell'Africa, rispettivamente del 14,7% e del 7,1%. Anche il traffico passeggeri europeo è cresciuto del 5,1% (fonte IATA), ma in maniera inferiore rispetto al 9,1% del 2011, a causa dell'impatto negativo della crisi economica nell'Eurozona. Si è inoltre maggiormente accentuato il divario tra le differenti aree europee: mentre nei Paesi UE dal 2008 il traffico passeggeri cresce con basse percentuali (circa il 2,5%) nei Paesi non-UE la crescita supera il 38%.

Il mercato italiano, invece, ha subito una contrazione complessiva dell'1,3% (fonte Assaeroporti) rispetto al 2011 pari a circa 1.900.000 passeggeri in meno. Il traffico nazionale ha evidenziato un calo consistente (-5,2%), mentre quello internazionale ha chiuso l'anno con un risultato positivo (+1,7%). Sulla situazione del settore aeroportuale italiano hanno influito, oltre alla crisi economica, diversi fattori tra cui l'assenza di un vettore nazionale di riferimento ed in particolare la debolezza di Alitalia-CAI che ha ridotto la propria offerta concentrandola in maniera crescente su alcuni scali di riferimento.

Tra i primi 10 aeroporti italiani presentano variazioni positive solo Bergamo (+5,6%), Bologna (+1,3%), Milano Linate (+1,2%) e Napoli (+0,6%).

L'andamento del traffico aereo dei 10 principali aeroporti italiani (*)



(*) Al netto dei passeggeri di Aviazione Generale

Per quanto riguarda il trasporto delle merci in Italia, nel 2012 si registra una contrazione del 4,9% rispetto al 2011.

1.3 Gli obiettivi strategici

Il piano strategico delineato nel 2008 ha previsto interventi in molteplici aspetti dell'attività aeroportuale che nel 2012 sono stati completati o sono in fase di realizzazione. Nel corso di questo periodo, e specialmente negli ultimi anni, il contesto esterno è mutato in maniera significativa. Per questa ragione le strategie individuate da SAB per il 2013 sono orientate ad adattarsi ai cambiamenti strutturali imposti dal mercato.

I punti principali riguardano:

- **Cambiamento del mix dell'offerta verso i nuovi orientamenti del mercato**

Il nuovo contesto spinge verso una revisione del mix di offerta in cui la componente low cost raggiunge quella tradizionale, ciascuna con quasi il 50% del traffico. Per questo la Società è orientata alla ricerca di nuovi operatori low cost che possano arricchire la propria offerta specialmente nell'Est Europa, il mercato maggiormente in via di sviluppo, rafforzando i collegamenti con il mercato russo e quello turco, in forte espansione, ed indi-

viduare nuove compagnie extra-europee per aprire collegamenti diretti verso l'Asia e il Medio Oriente.

- **Adeguamento dell'offerta commerciale non aviation**

Per effetto del cambiamento del profilo dei passeggeri, delle abitudini e dei consumi della popolazione sarà necessario adeguare l'offerta delle attività non aviation sulla base delle nuove esigenze del mercato.

- **Investimenti nello sviluppo delle infrastrutture**

I lavori di riqualifica, che si concluderanno nel 2013, rappresentano la prima fase del Piano di Sviluppo Aeroportuale quindicennale, che sarà adeguato e integrato in base alle nuove esigenze e alle nuove disposizioni normative.

- **Attenzione alla sostenibilità economica**

La difficoltà di agire sul lato dei ricavi a causa del pesante contesto economico nazionale ed internazionale porta SAB a concentrarsi sul fronte dei costi con operazioni di contenimento ed efficientamento, finalizzate a mantenere i livelli di redditività conseguiti fino ad ora e continuare a creare valore sia per la società che per il territorio.



2. Analisi dei principali risultati della gestione

2.1 Sviluppo del traffico e delle attività aeronautiche

Il 2012 è stato caratterizzato da un andamento non omogeneo nell'operatività e nelle performance dei vettori operanti sullo scalo. Nel corso dell'anno, più precisamente a settembre 2012, Aeroflot ha inaugurato il collegamento giornaliero per Mosca che ha registrato da subito un buon successo (media del 70% di posti venduti). Turkish Airlines ha raddoppiato il collegamento giornaliero per Istanbul mantenendo un load factor medio più che soddisfacente (66,4%); il volo riscuote particolare successo anche per i passeggeri che utilizzano Istanbul come hub e proseguono verso l'Asia e l'Africa. Sulla Turchia i collegamenti sono stati potenziati anche grazie a Pegasus, che serve il secondo aeroporto di Istanbul con un volo giornaliero. Anche Lufthansa ha investito su Bologna con i nuovi collegamenti per Düsseldorf e Berlino (6 frequenze settimanali ognuno). Il collegamento per Berlino riscuote un buon successo trattandosi di meta anche turistica (load factor del 61,4%). Il volo per Düsseldorf, essendo destinato ad una clientela prevalentemente business, registra meno vendite di posti a bordo ma con maggiori margini di guadagno per il vettore. Un ulteriore arricchimento nell'offerta è rappresentato dalla British Airways che, a partire dalla stagione estiva 2012, ha spostato i voli su Londra Heathrow con un incremento di oltre il 19% rispetto ai passeggeri trasportati l'anno precedente. Sul fronte delle compagnie low-cost, easyJet ha aumentato la sua presenza con il collegamento per Parigi CDG, attivo già da dicembre 2011. Ryanair, già fortemente presente, ha basato la quinta macchina e ulteriormente incrementato le destinazioni. Nel 2012, infine, è entrata nel mercato bolognese la compagnia Air Moldova, con due collegamenti settimanali per Chişinău. Si tratta di un mercato etnico in forte sviluppo, tant'è che anche Meridianafly ha attivato contemporaneamente ad Air Moldova questo collegamento da Bologna.

Tuttavia il 2012 è stato anche caratterizzato negativamente dalla riduzione dei voli Alitalia-CAI che ha determinato un forte calo del traffico: la strategia della compagnia è quella di razionalizzare l'impiego della flotta ed operare tagli drastici negli scali dove non

ha una base operativa, tra cui Bologna. Per effetto di questa scelta 5 destinazioni nazionali (Alghero, Bari, Napoli, Lamezia, Palermo) sono state cancellate mentre sono stati mantenuti solo i voli per Roma e per Catania.

Per l'aeroporto di Bologna si è trattato quindi di una perdita importante che ha determinato un calo del traffico passeggeri Alitalia-CAI del 17,4% rispetto al 2011. Una rilevante contrazione di traffico è stata registrata anche nel gruppo Meridianafly (comprensivo anche Air Italy): nel 2012 ha segnato un -22,2% rispetto al 2011 a causa della cancellazione della tratta Bologna - Palermo, della sospensione per alcuni mesi del collegamento su Alghero e della chiusura per oltre un mese dell'aeroporto di Catania che ha determinato lo spostamento dei voli su Sigonella e quindi il dimezzamento delle operazioni.

Mentre il traffico di linea, nonostante le difficoltà riscontrate, mantiene un andamento crescente, il settore crocieristico si trova ad affrontare nel 2012 una diminuzione del numero di passeggeri, pari a circa il 35%. Tale segmento si è attivato nel 2011 grazie ad una serie di collegamenti charter con la Spagna finalizzati ai passeggeri in partenza e/o in arrivo su navi da crociera dal Porto di Ravenna. La contrazione del traffico crocieristico, in parte frutto di una programmazione biennale fatta nel 2010 che prevedeva una riduzione del traffico proprio per il 2012, risente tuttavia anche degli effetti negativi provocati da un lato dall'incidente della Costa Concordia e dall'altro dal proseguire della crisi economica in Spagna che ha intaccato il segmento più basso del mercato, quello, appunto, servito da Pullmantur Air.

Il segmento charter, nonostante una timida ripresa (+4,3%), continua a soffrire il crollo della domanda di viaggi verso i Paesi dell'Africa del Nord (Egitto su tutti) e del Medio Oriente. A questo si aggiungono importanti fattori strutturali, tra cui la preferenza delle compagnie aeree ad operare con voli di linea ed un cambiamento nel modo di viaggiare da parte dei passeggeri, sempre più autonomi ed in grado di organizzare i propri viaggi.

Composizione dell'offerta dell'Aeroporto di Bologna

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Compagnie aeree	62	68	51	-8,8%
Traffico di linea	93,37%	93,35%	89,97%	0,0%
- di cui vettori tradizionali	48,39%	52,11%	53,24%	-3,7%
- di cui vettori low cost	44,98%	41,24%	36,73%	3,7%
Traffico charter	6,14%	5,86%	10,03%	0,3%
Traffico crociere	0,49%	0,78%	-	-

Nel 2012 hanno operato sull'Aeroporto di Bologna 62 compagnie aeree contro le 68 del 2011. Tra le compagnie più significative che non hanno operato nel 2012: CSA con relativa cancellazione della

destinazione per Praga, Air Malta, la cui destinazione è operata da Ryanair, ed Eagles Airlines per fallimento.

Destinazioni e Paesi raggiungibili dall'Aeroporto

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	104	108	91	-3,7%
Paesi (oltre all'Italia) collegati direttamente	34	34	32	0,0%
Paesi collegati non solo con la capitale	8	10	8	-20,0%
Destinazioni (aeroporti) collegate con voli di linea	81	72	77	12,5%

La diminuzione delle destinazioni servite da più vettori, causata dalle cancellazioni registrate nell'anno, non ha compromesso la posizione nella classifica ICCSAI - International Center for Competitiveness

Studies in the Aviation Industry: nel 2012 il Marconi ha infatti mantenuto il 4° posto tra gli aeroporti italiani per connettività mondiale.

Destinazioni servite da più vettori

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Destinazioni servite da più vettori	16	12	16	33,3%

I risultati di traffico

Traffico passeggeri

Nonostante la congiuntura economica negativa, il contesto nazionale di contrazione del volume di passeggeri e gli eventi naturali che hanno penalizzato il traffico nella prima parte dell'anno (le forti nevicate del mese di febbraio e il terremoto di maggio) l'Aeroporto di Bologna si caratterizza per una crescita complessiva del nume-

ro di passeggeri, pari all'1,2% rispetto al 2011. Questo risultato è determinato dallo sviluppo del segmento low cost, in crescita sia per quanto riguarda il numero di passeggeri sia per il numero di movimenti di aeromobili, mentre il traffico di linea, anche se in contrazione rispetto al 2011, si conferma il segmento principale.

NUMERO PASSEGGERI	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
PASSEGGERI NAZIONALI	1.730.132	1.725.742	1.568.469	0,3%
Linea Tradizionale	824.096	1.033.589	1.099.167	-20,3%
Low Cost	866.923	655.180	435.494	32,3%
Charter	18.910	14.703	16.205	28,6%
Transiti	20.203	22.270	17.603	-9,3%
PASSEGGERI INTERNAZIONALI	4.220.867	4.150.275	3.934.637	1,7%
Linea Tradizionale	2.017.001	1.993.082	1.803.792	1,2%
Low Cost	1.808.021	1.766.644	1.583.904	2,3%
Charter	315.018	305.320	493.686	3,2%
Transiti	51.169	39.241	53.255	30,4%
Crociere	29.658	45.988	-	-35,5%
Aviazione Generale	7.396	9.671	8.563	-23,5%
TOTALE PASSEGGERI	5.958.395	5.885.688	5.511.669	1,2%

COMPOSIZIONE PASSEGGERI	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Linea Tradizionale	47,68%	51,42%	52,67%	-7,3%
Low Cost	44,89%	41,15%	36,64%	9,1%
Charter	5,60%	5,44%	9,25%	3,1%
Crociere	0,50%	0,78%	-	-36,3%

Relazione sulla Gestione

Traffico passeggeri per compagnia aerea

Nel 2012 Ryanair ha basato la quinta macchina sullo scalo di Bologna stimolando ulteriormente la crescita della propria quota di mercato che è passata dal 34,1% al 41,6%. L'aumento dell'impatto del traffico low cost si nota anche dai numeri di easyJet. Interessante il fenomeno di crescita di alcuni importanti vettori internazionali che hanno incrementato la propria presenza: in primo luogo Turkish che

ha introdotto la seconda frequenza da marzo e Lufthansa che con le nuove destinazioni ha migliorato i riempimenti. In calo invece il Gruppo Alitalia ed il gruppo Meridianafly, segno emblematico della sofferenza del traffico aereo nazionale. Da notare anche la flessione di Blue Panorama, operatore charter, che va ad inserirsi nel progressivo calo del traffico di questo comparto.

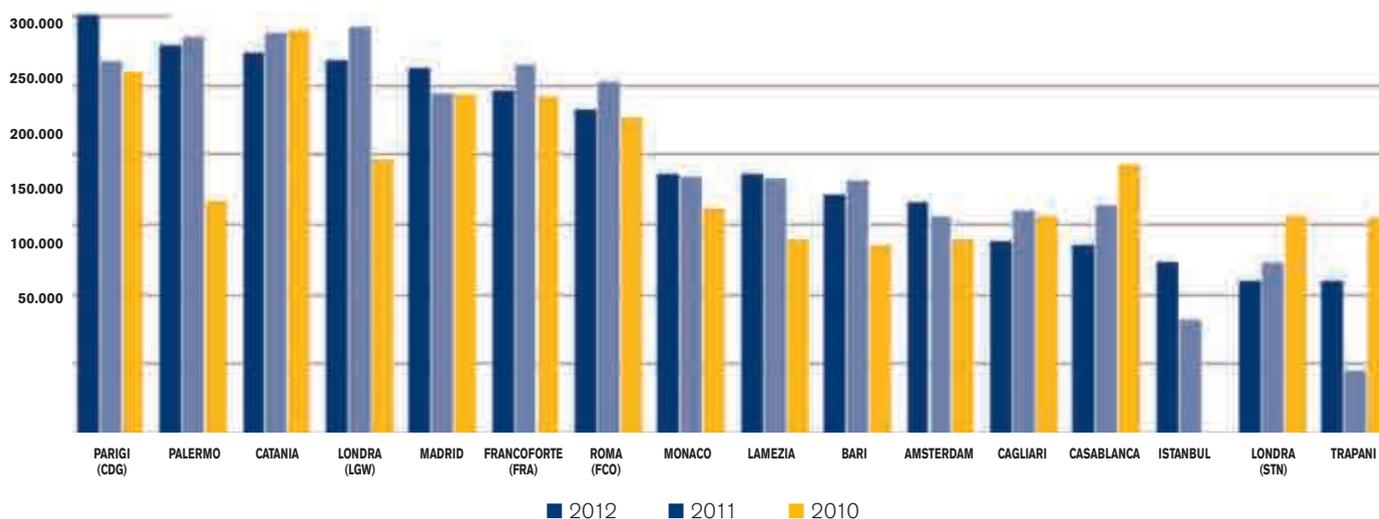
	2012 (n.ro)	2012 (% sul tot.)	2011 (n.ro)	2011 (% sul tot.)	2010 (n.ro)	2010 (% sul tot.)	Var. % 2012/2011
1 RYANAIR	2.127.898	41,6%	2.007.465	34,1%	1.682.865	30,5%	6,0%
2 ALITALIA/AIRONE	583.034	11,4%	705.886	12,0%	675.714	12,3%	-17,4%
3 LUFTHANSA	476.560	9,3%	451.004	7,7%	402.422	7,3%	5,7%
4 AIRFRANCE/KLM	432.943	8,5%	7.218 45	7,8%	428.736	7,8%	-5,3%
5 MERIDIANA + GJ fly + AIR ITALY	349.768	6,8%	449.648	7,6%	543.221	9,9%	-22,2%
6 BRITISH AIRWAYS	244.888	4,8%	669 205.	3,5%	188.411	3,4%	19,1%
7 EASYJET	187.336	3,7%	75.925	1,3%	-	-	146,7%
8 IBERIA/AIR NOSTRUM	180.898	3,5%	188.313	3,2%	190.738	3,5%	-3,9%
9 TURKISH AIRLINES	123.899	2,4%	83.025	1,4%	-	-	49,2%
10 ROYAL AIR MAROCCO	122.444	2,4%	106.330	1,8%	86.424	1,6%	15,2%
11 NEOS	107.127	2,1%	109.508	1,9%	124.269	2,3%	-2,2%
12 AUSTRIAN AIRLINES	99.675	1,9%	6.222 9	1,6%	81.365	1,5%	3,6%
13 BLUE PANORAMA AIRLINES	74.346	1,5%	77.952	1,3%	140.692	2,6%	-4,6%

Traffico passeggeri per destinazione

Nel 2012 Parigi CDG è stata la prima destinazione dell'Aeroporto Marconi, in quanto servita dalle compagnie Air France ed easyJet. I collegamenti con la Sicilia hanno fatto registrare ottimi riempimenti nonostante abbiano risentito delle cancellazioni dei voli Alitalia-CAI e della chiusura dell'aeroporto di Catania per oltre un mese (voli dirottati su Sigonella, ma con un'operatività inferiore). Londra LGW è scesa al

quarto posto per effetto del potenziamento del collegamento con Heathrow alla fine della Summer 2012. Anche Istanbul è diventata una delle principali destinazioni grazie ai duplici collegamenti giornalieri da parte di Turkish ed all'introduzione sulla stessa rotta di Pegasus che ha attivato i propri voli sull'aeroporto della parte asiatica di Istanbul (Sabiha Gokcen) a partire dal mese di agosto 2012.

Principali destinazioni per traffico passeggeri (escluso charter)



Numero movimenti aeromobili

Il numero complessivo di aeromobili evidenzia una flessione rispetto al 2011, a conferma della tendenza di crescita della capacità media

offerta dagli aeromobili, tendenza già in atto da alcuni anni anche e soprattutto grazie allo sviluppo del traffico low cost.

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
NAZIONALI	18.042	18.947	18.485	-4,8%
Linea	11.035	13.362	13.703	-17,4%
Low Cost	5.815	4.485	2.989	29,7%
Charter	1.192	1.100	1.793	8,4%
INTERNAZIONALI	45.280	45.140	45.708	0,3%
Linea	28.262	28.632	28.636	-1,3%
Low Cost	13.068	12.469	11.765	4,8%
Charter	3.851	3.889	5.307	-1,0%
Crociere	99	150	-	-34,0%
TOTALI	67.527	69.153	70.270	-2,4%
Linea	39.297	41.994	42.339	-6,4%
Low Cost	18.883	16.954	14.754	11,4%
Charter	5.043	4.989	7.100	1,1%
Crociere	99	150	-	-34,0%
Aviazione Generale	4.205	5.066	6.077	-17,0%

Tonnellaggio aeromobili

Il calo del numero dei movimenti aeromobili ha determinato una leggera diminuzione del tonnellaggio complessivo pari allo 0,4%.

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
NAZIONALE	1.099.567	1.151.099	1.141.169	-4,5%
Linea	606.487	756.889	810.647	-19,9%
Low Cost	394.966	302.563	200.159	30,5%
Charter	98.114	91.647	130.363	7,1%
INTERNAZIONALE	2.677.186	2.639.450	2.597.851	1,4%
Linea	1.473.282	1.453.362	1.399.058	1,4%
Low Cost	878.540	837.441	797.246	4,9%
Charter	325.364	348.647	401.547	-6,7%
TOTALE	3.776.753	3.790.549	3.739.020	-0,4%
TOTALE LINEA	2.079.769	2.210.251	2.209.705	-5,9%
TOTALE LOW COST	1.273.506	1.140.004	997.405	11,7%
TOTALE CHARTER	423.478	440.294	531.910	-3,8%

Traffico merci

Il decremento del 7,2% del traffico merci per via aerea, espresso in termini di Kg trasportati, è stato leggermente superiore alla media nazionale (-4,9%), dopo un 2011 particolarmente positivo e superiore alla media italiana, caratterizzato dall'eccezionalità di alcune operazioni all cargo, non ripetute durante il 2012. Le motivazioni del decremento di traffico sono riconducibili anche al minor numero di

voli operati da alcuni vettori aerei sul segmento combi (aerei misti passeggeri e merce) ed alla generale mancanza di volumi in particolare in import, dovuta alla congiuntura economica negativa. Anche il traffico per via superficie ha avuto un decremento del 10,4%, imputabile a consistenti perdite di volumi registrate dai principali clienti.

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
TOTALE	40.646.058	43.806.235	37.803.107	-7,2%
Via Aerea (inclusa Posta)	30.577.691	32.563.114	28.147.626	-6,1%
Via Superficie	10.068.367	11.243.121	9.655.481	-10,4%

Relazione sulla Gestione

I risultati economici

RICAVI	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Diritti aeroportuali	46.843	44.906	34.747	4%
Corrispettivi per PRM	2.262	2.148	1.356	5%
Corrispettivi per beni ad uso esclusivo	1.303	1.404	1.343	-7%
Infrastrutture centralizzate	280	971	3.586	-71%
Corrispettivi per beni ad uso comune	0	23	270	-100%
Totale ricavi aeronautici	50.688	49.452	41.302	2%

All'interno dei diritti aeroportuali, il maggior ricavo per diritti di approdo e decollo aeromobili, a parità di tonnellaggio nei due anni di riferimento, è dovuto principalmente all'incremento tariffario in vigore dal 28/3/2011 mentre per quanto riguarda la sosta si assiste ad un sempre minore tempo di stazionamento degli aeromobili sul piazzale. I diritti di imbarco passeggeri si sono incrementati, oltre all'effetto tariffario già citato, anche per l'aumento del numero dei passeggeri tra i due anni a confronto. Per quanto riguarda i diritti aeroportuali legati alla sicurezza il calo delle tariffe tra 2011 e 2012 non è stato compensato dall'aumento dei passeggeri per cui si nota, complessivamente, un calo del 1,5%.

L'aumento dei ricavi per i PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità) è da ascrivere alla crescita della tariffa in seguito all'adeguamento tariffario oltre che all'aumento dei passeggeri.

Per quanto riguarda la categoria dei corrispettivi beni ad uso esclusivo,

il ricavo legato ai banchi check-in ed ai locali operativi si incrementano per l'effetto tariffario. Per il fueling la contrazione è da imputare al calo della tariffa ed alla diminuzione dei litri erogati.

Con l'entrata in vigore del Contratto di Programma alcune tariffe sono state accorpate: le infrastrutture centralizzate, con l'eccezione del corrispettivo per il de-icing, sono state inserite all'interno del diritto di imbarco passeggeri, mentre i beni di uso comune, in gran parte, all'interno dei diritti di approdo e decollo aeromobili.

L'assistenza aeroportuale (handling)

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

2.2 Sviluppo delle attività commerciali non aeronautiche

Per quanto riguarda le attività non aviation il 2012 è stato caratterizzato da tre fattori principali, i cui effetti si rifletteranno anche nel 2013. In particolare:

- i lavori di riqualifica dell'aerostazione, con impatto su tutte le aree di business e in particolare sugli spazi commerciali e pubblicitari; la presenza dei cantieri infatti ha fortemente limitato, seppur temporaneamente, le aree commercializzabili sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo in termini di visibilità;
- gli effetti della crisi economica, evidenti anche in questo caso su

- tutte le aree ma particolarmente accentuati sull'area parcheggi;
- il cambiamento delle logiche di acquisto e di approccio ai servizi da parte dei clienti. Un esempio di questo fenomeno deriva dall'andamento dell'area parcheggi: la durata media delle soste, in calo significativo da un anno all'altro, è sintomo di un importante mutamento delle abitudini del consumatore e delle aziende che ottimizzano sempre più le trasferte del proprio personale. Il generale contesto economico ha inoltre inevitabilmente spinto verso un utilizzo più diffuso dei mezzi pubblici.

Subconcessioni retail

L'obiettivo principale del 2012 è stato, laddove tecnicamente possibile, ridurre l'impatto dei lavori di riqualifica sui singoli punti vendita, tenendo in considerazione anche la stagionalità dei fatturati. Nel corso del 2012 sono state realizzate 3 gare per l'assegnazione,

rispettivamente, delle aree vending machines, del Wine Bar presso la zona imbarchi e dello spazio destinato al minimarket, aggiudicato a Carrefour.

Numero di negozi nel Terminal per categoria merceologica

Categorie merceologiche	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Bar e ristoranti	11	12	12	-8,3%
Edicole, tabacchi, prodotti per uso personale	6	7	6	-14,3%
Abbigliamento e accessori, gastronomia	13	16	16	-18,8%
Duty Free	2	2	2	0,0%
Totale	32	36	37	-11,1%

Nel corso dell'anno le chiusure hanno riguardato 5 negozi della categoria "Abbigliamento e accessori, gastronomia", 1 edicola ed 1 bar, producendo un impatto sui ricavi tuttavia contenuto. I benefici derivanti dalle aperture dei nuovi punti vendita sono però ancora attenuati dalla presenza massiccia nel Terminal di aree con cantieri,

che limitano la propensione alla spesa dei passeggeri e dalla riapertura temporanea (fino a luglio 2013) di 2 punti vendita in sala imbarchi Extra Schengen, caratterizzata da un minor flusso di passeggeri.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi Subconcessioni Retail	5.576	5.733	5.706	-2,7%

La variazione nei ricavi è sostanzialmente dovuta a due fenomeni di segno opposto: da un lato l'impatto negativo su un quarto dei punti vendita con riduzione di oltre il 10% degli esercizi a causa dei lavori di riqualifica. Dall'altro lato, l'impatto estremamente positivo, dal

punto di vista della spesa a passeggero, del nuovo volo giornaliero Aeroflot per Mosca caratterizzato dalla presenza di passeggeri con una forte propensione all'acquisto.

Marconi Business Lounge

Nel corso del 2012 si sono mantenuti e in parte migliorati i servizi già offerti in precedenza, in particolare è stata ampliata la gamma di prodotti bar per offrire anche nuove referenze agli ospiti ed è stata modificata la modalità di accesso al wi-fi gratuito per rendere la procedura il più veloce e semplice possibile. È stato attivato inoltre il nuovo servizio Vip YouFirst, volto a soddisfare le esigenze di una

clientela Premium, attraverso servizi altamente personalizzati e personale dedicato per tutta la durata della permanenza in aeroporto. Sul tema delle modalità di accesso alla sala tramite ingressi e network privati, si segnala un leggero calo dei biglietti di ingresso a fronte di un ulteriore aumento della quota di mercato di società quali Priority Pass e Airport Angel.

Passeggeri che hanno usufruito della MBL

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Numero totale	87.745	84.942	76.323	3,3%

Tipologie clienti del business center

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Numero totale	95	113	111	-15,9%
Aziende	77%	62%	55%	24,2%
Enti – Istituzioni	8%	21%	33%	-61,9%
Vettori	10%	13%	10%	-23,1%
Varie (Banche, Tour Operator, Car Rent)	5%	4%	2%	25,0%

Il business "meeting room" è in leggero calo rispetto all'anno precedente, soprattutto nel comparto Enti/Istituzioni; in aumento invece le richieste da parte di Aziende del territorio e società che dovendo

riunire partecipanti da diverse zone del paese apprezzano la centralità geografica della location.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi Marconi Business Lounge	1.334	1.264	1.045	5,5%

I risultati sono in crescita nonostante il trend in calo del traffico di linea: ciò è determinato da un consolidamento della quota di alcuni vettori storici, da una significativa crescita derivante dall'introduzione di nuove rotte (2° volo Turkish e British su Heathrow) e dall'ingresso di nuovi

vettori con significativa quota di traffico business (Aeroflot). In crescita anche il segmento extra vettore, in particolare network come Priority Pass e carte di credito; in leggero calo la quota di vendita diretta di accessi alla MBL.

Relazione sulla Gestione

Parcheggi

Nel 2012 sono state messe in campo le iniziative individuate nel 2011 con lo scopo di difendere il segmento parcheggi. Nella primavera 2012 è stata introdotta la novità della tariffa week-end (tariffa forfettaria valida tre giorni) pensata per colmare la flessione nei coefficienti di riempimento riscontrati durante il fine settimana per l'assenza dei pendolari. Questo esperimento ha dato esiti positivi, aumentando gli

ingressi nei parcheggi SAB. È stata aumentata la qualità del servizio, grazie alla riqualifica di tutti gli impianti di gestione dei parcheggi. L'altra importante novità del 2012 è stata l'introduzione della zona Kiss & Fly collocata al primo piano del Terminal, che consente di usufruire gratuitamente del parcheggio Express Premium per i primi 10 minuti per le attività di carico e scarico dei passeggeri.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi Parcheggi	10.542	11.313	11.779	-6,8%

Rispetto all'esercizio precedente, i ricavi 2012 hanno subito una diminuzione del 6,8% nonostante l'andamento positivo del traffico passeggeri. Le cause sono diverse e riconducibili a pochi fattori comuni di base: in primo luogo il cambiamento del profilo del passeggero, con un aumento significativo del segmento low cost pari al 10,5%, che però, pur sommato al segmento charter che è rimasto pressoché invariato (-0,6%), non ha compensato la perdita del 6,1% dei passeggeri di linea. In secondo luogo, la crisi economica, che ha inciso sul versante delle missioni di lavoro, con riflessi anche sul minore uso dei parcheggi da parte dell'utenza business e pari-

menti sulla contrazione della durata della sosta che, nel caso del parcheggio P1-2, ha subito una sensibile flessione (18%). Si è ridotta anche la durata della sosta breve per l'introduzione del servizio Kiss & Fly sopradescritto. A conferma della validità delle azioni intraprese nel corso dell'anno, il numero delle auto entrate nelle aree a media/lunga sosta è aumentato mediamente del 14%, di contro, si è riscontrata una certa sofferenza in quelle a sosta breve (-15%) per effetto dei lavori di riqualifica che periodicamente hanno ridotto l'offerta di alcuni parcheggi.

Spazi pubblicitari

Rispetto al mercato nazionale molto negativo (-14,3%) SAB ha puntato sull'innovazione tecnologica per riqualificare gli spazi advertising, in linea con la riqualifica di tutto il Terminal. Segnali di maggiore attrattività dell'aeroporto per gli investitori pubblicitari in un anno così

difficile, sono dimostrati dal debutto di Turkish Airlines, il mantenimento di alcuni marchi dell'alta moda nonostante i lavori ed un'area espositiva presidiata dal settore automotive.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi spazi pubblicitari	1.426	1.897	1.722	-24,8%

La contrazione è il risultato della somma di due elementi fortemente negativi, che riguardano rispettivamente il mercato della pubblicità nazionale e, localmente, l'impatto dei lavori di riqualifica. In dettaglio, nel settore aeroportuale italiano il trend risulta fortemente

negativo (-6,8%). A questo fenomeno più strutturale che congiunturale, si somma la riduzione delle superfici disponibili per via dei lavori di riqualifica per oltre il 30%.

Biglietteria

Il continuo evolvere dell'innovazione tecnologica evidenzia una costante crescita dell'e-commerce tra cui le vendite on line relative all'acquisto di biglietteria aerea. Ciò ha reso il passeggero sempre più autonomo nella scelta dell'offerta del mercato legata al trasporto aereo. In

linea con le nuove normative di mercato volte a tutelare la concorrenza, nuovi operatori hanno manifestato l'interesse di poter gestire la vendita di biglietti (e servizi annessi) presso lo scalo bolognese, formalizzando interesse alla sub concessione di adeguati spazi aeroportuali.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi Biglietteria	951	960	923	-0,9%

La cancellazione dell'operativo Alitalia-CAI ha avuto un impatto molto importante sul calo dei ricavi dell'area biglietteria. Gli accordi con gli handler relativi alla collaborazione sinergica nella gestione

dei servizi di eccedenze bagaglio e l'accordo Aeroflot hanno consentito comunque di raggiungere un risultato in linea con la situazione economica del mercato.

Operational Offices (subconcessioni commerciali)

Le aree ed i locali in subconcessione, nel complesso, non hanno avuto variazioni sensibili nel corso del 2012 in termini di superfici coinvolte; il segmento cargo ha consolidando quanto precedentemente sviluppato mantenendo inalterate le aree. Sono stati rinnovati i principali contratti del segmento couriers, confermando la presenza di tutti gli

operatori oggi presenti per i prossimi anni. Si sono, inoltre, poste la basi di negoziazione per rendere disponibile una nuova area ad un quarto operatore courier di primario livello con effetti prevedibili solo dalla fine del 2013.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi Operational Offices	2.025	1.819	1.701	11,3%

Il risultato positivo è conseguenza di alcune rinegoziazioni contrattuali cui si abbina la rivalutazione automatica dei canoni di subconcessione, particolarmente favorevole per l'anno 2012. Importanti

effetti positivi anche dal consolidamento sui dodici mesi dei maggiori ricavi, già rilevati parzialmente nel corso del 2011, conseguenti all'ampliamento delle aree in subconcessione del segmento couriers.

Subconcessioni Car Rental

Il progetto di riqualifica del Terminal prevede consegna di nuovi uffici nel corso del 2013, non vi sono state pertanto variazioni nell'anno 2012 in termini di disponibilità spazi; gli spazi disponibili sono stati

integralmente subconcessi incrementando la presenza di compagnie di autonoleggio sullo scalo, con un nuovo operatore.

I risultati

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ricavi Subconcessioni Car Rental	1.727	1.618	1.571	6,7%

È stata ampliata l'offerta di servizi al passeggero aumentando il numero di compagnie car rental cui ha corrisposto un maggior ricavo da subconcessione spazi. Il risultato positivo, con un incremento del 6,7%

sul 2011, ha compensato la contrazione generale del mercato car rental che ha registrato sullo scalo un calo pari a circa il 2,5%.

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

Dati significativi di sintesi

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

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

	2012	% 12/11	2011	% 11/10	2010	% 10/09
Ricavi gestione caratteristica	76.787	0%	76.596	12%	68.260	10%
Valore aggiunto	34.604	-9%	38.178	4%	36.616	3%
Costo del lavoro	20.133	1%	19.859	3%	19.198	8%
Margine Operativo Lordo	14.471	-21%	18.318	5%	17.418	-2%
Amm.ti/accantonamenti operativi	10.715	11%	9.695	-1%	9.795	10%
Risultato Operativo Caratteristico	3.756	-56%	8.623	13%	7.623	-13%
Risultato prima delle Imposte	3.509	-17%	4.248	-41%	7.197	-2%
Risultato di esercizio	1.572	-16%	1.872	-58%	4.506	5%
Autofinanziamento=cash-flow operativo lordo	11.047	-27%	15.130	34%	11.260	-3%
Investimenti (*)	18.662	24%	15.033	18%	12.717	69%

(*) Per investimenti si intendono gli investimenti realizzati nell'esercizio 2012 compresi quelli non ancora entrati in funzione al termine dello stesso.

Relazione sulla Gestione

Principali indici

		2012	2011	2010	MEDIA
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto Medio	1%	2%	4%	2%
ROI	Reddito Operativo/Capitale Investito Medio	2%	4%	4%	3%
ROS	Ris. Operativo/Ricavi	5%	11%	11%	9%
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti/Passività Correnti	1,0	1,3	1,5	1,3
Indice del Margine di Struttura	(Patrim.netto+Pass.Cons.)/Attivo Immobilizzato	1,0	1,1	1,1	1,1
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/Totale Attività	0,6	0,6	0,6	0,6

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

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Giorni medi di incasso clienti (**)	50	50	55	0%
Giorni medi pagamento fornitori (**)	54	74	63	-27%

(**) al netto delle fatture da emettere/da ricevere.

I giorni medi di incasso dei crediti si mantengono bassi nonostante le difficoltà dell'economia in generale e del settore in particolare. Si segnala a tal proposito che nel corso dell'esercizio due dei principali vettori nazionali hanno richiesto di poter accedere al Concordato Preventivo ai sensi della legge Fallimentare. I positivi risultati raggiunti, frutto di un'attenta politica di gestione

del credito commerciale, consentono di limitare il più possibile il rischio finanziario sui clienti.

I giorni medi di pagamento dei fornitori evidenziano per il 2012 un dato particolarmente positivo per i partner commerciali della società soprattutto in rapporto ai tempi di pagamento medi della Pubblica Amministrazione ed in controtendenza rispetto al rallentamento generale nei tempi di pagamento delle transazioni commerciali per la perdurante crisi economica.

3.1 Risultati economici

Conto economico riclassificato

	BILANCIO 2012	% sul fatturato	BILANCIO 2011	% sul fatturato	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	50.688	66%	49.452	65%	1.236	2%
Ricavi non aeronautici/commerciali	23.581	31%	24.604	32%	-1.023	-4%
Altri ricavi e proventi	2.519	3%	2.540	3%	-21	-1%
Ricavi gestione caratteristica	76.787	100%	76.596	100%	192	0%
Consumi di materie	-992	-1%	-718	-1%	-274	-38%
Costi di manutenzione	-3.137	-4%	-3.412	-4%	275	8%
Servizi da terzi	-25.089	-33%	-22.569	-29%	-2.520	-11%
Utenze e simili	-3.594	-5%	-3.299	-4%	-295	-9%
Costi generali	-3.896	-5%	-3.740	-5%	-156	-4%
Canoni e affitti	-5.476	-7%	-4.680	-6%	-797	-17%
Costi esterni gestione	-42.184	-55%	-38.418	-50%	-3.765	-10%
Valore Aggiunto	34.604	45%	38.178	50%	-3.574	-9%
Costo del lavoro	-20.133	-26%	-19.859	-26%	-273	-1%
Marg.Oper.Lordo (EBITDA)	14.471	19%	18.318	24%	-3.847	-21%
Totale costi di struttura	-10.715	-14%	-9.695	-13%	-1.020	-11%
Risult.oper.caratt. (EBIT)	3.756	5%	8.623	11%	-4.867	-56%
Saldo gestione finanziaria	-376	0%	-582	-1%	206	35%
Saldo gestione partecipate	-1.352	-2%	-320	0%	-1.033	-323%
Saldo gestione straordinaria	1.482	2%	-3.472	-5%	4.954	143%
Risultato Prima Imposte	3.509	5%	4.247	6%	-738	-17%
Imposte sul reddito	-1.937	-3%	-2.376	-3%	439	18%
UTILE DI ESERCIZIO	1.572	2%	1.872	2%	-300	-16%

L'esercizio 2012 si chiude con un utile di 1.572 mila Euro in calo del 16% sull'esercizio precedente. Quest'ultimo era stato negativamente impattato dalla partita straordinaria dovuta all'accantonamento per il rischio connesso alla lettera di patronage Seaf. Anche il 2012 è stato caratterizzato negativamente da un fattore straordinario in termini di eccezionalità dell'evento pur rientrando nella gestione ordinaria: l'inverno 2012 ed, in particolare, il mese di febbraio sarà ricordato per le nevicate eccezionali che hanno colpito l'Italia e, nello specifico, l'Emilia Romagna. Nel solo territorio del comune di Bologna i valori del manto nevoso hanno superato il record del 1985 per neve concentrata in più giorni (75 cm) e del 2004 per la più abbondante nevicata in 24 ore (42 cm). In queste condizioni, dal 31 gennaio al 13 febbraio, le eccezionali condizioni operative hanno comportato costi molto superiori e ricavi inferiori associati alle minori attività: complessivamente l'impatto negativo sull'esercizio è stimato di oltre 1,4 milioni di Euro. All'evento neve, si è aggiunto il terremoto in Regione del mese di maggio che ha comportato una riduzione del traffico legata anche alla lenta ripresa delle aziende del territorio.

Oltre a queste componenti eccezionali si espongono in sintesi i principali risultati e margini economici del 2012 a confronto con l'esercizio precedente.

Il primo margine significativo della gestione ordinaria, il **valore aggiunto** si attesta a 34.604 mila Euro in calo del 9% rispetto al 2011, calo dovuto, a parità di **ricavi**, all'aumento dei **costi esterni di gestione** (3.765 mila Euro; 10%) principalmente per effetto della componente straordinaria legata ai maggiori costi di sgombero neve e di una componente ordinaria legata alla crescita dei costi di sviluppo del traffico aeroportuale e ad altri fattori minori di seguito esposti.

Nel dettaglio:

- a. i **ricavi della gestione caratteristica**, iscritti per 76.787 mila Euro non si discostano significativamente dai ricavi dell'esercizio precedente (crescita di 192 mila Euro; 0%) a causa della riduzione dei proventi commerciali (1.023 mila Euro; -4%) che ha quasi completamente annullato l'aumento dei ricavi aeronautici (1.236 mila Euro; 2%). Questi ultimi sono aumentati sia per la crescita del traffico sia per l'incremento tariffario dovuto all'entrata in vigore del Contratto di Programma dal 28/3/2011 e che quindi ha interessato solo nove mesi dell'anno precedente. Nel complesso i ricavi aeronautici sono aumentati del 32% per l'effetto traffico e del 68% per l'effetto tariffa. I ricavi commerciali evidenziano un calo dovuto ai minori proventi dei parcheggi (-7%), delle sub concessioni retail (-3%) e dei proventi pubblicitari (-25%) dovuto a diversi fattori tra i quali il persistere della congiuntura economica negativa, il cambiamento del profilo del passeggero conseguente all'aumento significativo dei voli low-cost e la penalizzazione infrastrutturale dovuta ai lavori di ristrutturazione del Terminal. L'evento neve straordinario che ha caratterizzato l'esercizio 2012 ha inciso sui ricavi, in termini di minori proventi per voli cancellati e parcheggi, per un importo complessivo stimato di 342 mila Euro;
- b. l'aumento dei **costi esterni di gestione**, iscritti per 42.184 mila Euro (+3.765 mila Euro; 10%), è legato sostanzialmente ai seguenti fattori:
 - l'emergenza neve del mese di febbraio 2012 ha comportato maggiori costi stimati in 1.125 mila Euro sia per il servizio esterno di sgombero neve (+829 mila Euro; +231%) all'interno della categoria "servizi da terzi" sia per i consumi di carburanti e altri materiali all'interno della categoria "consumi di materie" (+274 mila; +38%);
 - sempre all'interno dei "servizi da terzi", la crescita dei costi

di sviluppo del traffico aeroportuale (+1.609 mila Euro; 10%) connessi alla crescita dei volumi ed allo sviluppo della base low cost che comprendono tra l'altro i costi dell'attività di marketing territoriale finanziati interamente dalla Società;

- i maggiori costi delle utenze (295 mila Euro; 9%) prevalentemente dovuti all'aumento delle tariffe dell'energia elettrica;
- l'aumento della voce "canoni ed affitti" per la crescita del canone di concessione aeroportuale (+712 mila Euro; 24%) per effetto dell'entrata in vigore del Contratto di Programma che ha fatto decadere la riduzione del 75% disposta dalla Legge c.d. Requisiti di Sistema oltre che per la crescita del traffico.

Il maggior **costo del lavoro** (273 mila Euro; 1%), riconducibile all'incremento dell'organico medio (+6 Equivalenti Full Time), alle somme accantonate per il rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2011 (169 mila Euro) oltre che alla normale dinamica salariale, è stato in parte assorbito dal minor utilizzo del lavoro somministrato e dal minor raggiungimento degli obiettivi legati ai premi variabili e di risultato. Anche l'erogazione dei corsi di formazione e aggiornamento professionale nella modalità in house ha contribuito al contenimento del costo.

L'assorbimento del seppur modesto aumento del costo del lavoro determina un **Margine Operativo Lordo**, pari a 14.471 mila Euro, in calo del 21% sul 2011.

I **costi di struttura** presentano una crescita di 1.020 mila Euro (11%) per effetto dei maggiori accantonamenti (737 mila Euro; 40%) prevalentemente al fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili e dei maggiori ammortamenti (283 mila Euro; 4%) determinati dall'avanzamento del piano investimenti.

Per effetto di quanto sopra, il **Risultato Operativo Caratteristico** si attesta a 3.756 mila Euro evidenziando una contrazione del 56% sul 2011 (-4.867 mila Euro), recuperata quasi interamente dal sensibile miglioramento nel saldo **della gestione "accessoria" ovvero finanziaria, delle partecipate e straordinaria**, dovuto prevalentemente alla presenza nel 2011 dell'accantonamento straordinario per il rischio lettera di patronage Seaf.

Nel dettaglio:

- a. il miglioramento del **saldo della gestione finanziaria** iscritto per -376 mila Euro contro -582 mila del 2011 è dovuto sia alla diminuzione del debito verso le banche sia al calo degli interessi passivi sui finanziamenti, che ha più che compensato la contrazione dei proventi finanziari. Il delta di 206 mila Euro rispetto al 2011 è dovuto all'effetto positivo della diminuzione dei tassi di interesse passivi per 110 mila Euro ed alla riduzione del debito per 170 mila Euro che più che compensano la riduzione degli interessi attivi e dei altri proventi ed oneri di 74 mila Euro.
- b. il **saldo della gestione delle società partecipate** è peggiorato passando da -320 mila Euro a -1.352 mila per effetto della minusvalenza da cessione della Marconi Handling e delle svalutazioni delle partecipazioni in Tag Bologna e RTP per effetto delle perdite registrate e in Sagat per effetto della valutazione al presumibile valore di realizzo;
- c. il miglioramento del **saldo della gestione straordinaria**, passato da una perdita di 3.472 mila Euro del 2011 ad un risultato positivo di 1.482 mila Euro nel 2012 è dovuto da un lato all'accantonamento straordinario effettuato nell'esercizio 2011 sul rischio garanzia Seaf (4.820 mila Euro) e dall'altro all'iscrizione nel 2012 di un provento straordinario di 978 mila Euro a seguito dell'istanza di rimborso per man-

Relazione sulla Gestione

cata deduzione dell'Irap relativa alle spese per il personale dipendente di cui al D.L.201/2011 ed al Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n.2012/140973 del 17 dicembre 2012.

Per effetto dei risultati su esposti il **Risultato Ante Imposte** si attesta a 3.509 mila Euro rispetto a 4.247 mila del 2011 (- 738

mila Euro; -17%). Infine, la voce **imposte sul reddito** per 1.937 mila Euro (-18% sul 2011) è costituita per 2.613 mila Euro da imposte correnti e per -676 mila Euro dall'iscrizione di imposte anticipate. Anche in conseguenza della minore incidenza di queste ultime sul **risultato ante imposte**, passata dal 56% del 2011 al 55% dell'esercizio in esame, l'**utile di esercizio** si attesta a 1.572 mila Euro evidenziando un calo di 300 mila Euro sul 2011.

3.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario di cassa 2012 a confronto con l'esercizio precedente.

Rendiconto finanziario di cassa

	2012	2011
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio	1.572	1.872
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	8.148	7.865
+ Variazione TFR	-248	10
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	697	4.985
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	877	397
Cash Flow Operativo Lordo	11.047	15.130
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	-238	-293
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	1.620	3.835
Cash Flow di Esercizio = Flusso monetario netto della gestione reddituale	12.429	18.672
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-18.824	-15.027
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	-1.208	-727
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	4.483	93
Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento	-15.550	-15.660
Liquidità generata/Utilizzo liquidità = variazione finale di cassa	3.121	3.012
Disponibilità liquide inizio periodo	17.472	14.460
Variazione finale di cassa	-3.121	3.012
Disponibilità liquide fine periodo	14.351	17.472

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 11.047 mila Euro, in calo del 27% rispetto al 2011. Anche il contributo del circolante è in diminuzione; 1.382 mila Euro contro 3.542 dell'esercizio precedente. Relativamente a quest'ultimo, l'aumento dei crediti tributari, per imposte anticipate e vari (1.014 mila Euro), nonostante la contrazione dei crediti commerciali verso clienti e società partecipate (806 mila Euro), ha comportato maggiori impieghi per 238 mila Euro. D'altro lato, i debiti sono complessivamente aumentati di 1.620 mila Euro per effetto della crescita dei debiti verso fornitori e partecipate (2.418 mila Euro), prevalentemente per investimenti, e dei debiti vari (835 mila Euro) e nonostante il saldo a credito per Ires ed Irap dell'esercizio che ha comportato una sensibile riduzione dei debiti tributari (1.504 mila Euro). Nel complesso ne è risultato un **cash flow di esercizio** di 12.429 mila Euro (in calo del 33% sul 2011) a fronte di

15.550 mila Euro di impieghi complessivi legati:

- alla copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (18.824 mila Euro) in crescita del 25%;
- alle immobilizzazioni finanziarie, commerciali e tributarie che hanno assorbito cassa per complessivi 1.208 mila Euro a seguito prevalentemente della crescita dei crediti tributari e per imposte anticipate;
- alle uscite per la restituzione delle rate sul mutuo (5.517 mila Euro) al netto delle entrate per l'incasso degli impieghi finanziari a breve della liquidità eccedente (10.000 mila Euro) con effetto netto positivo sui flussi di cassa di 4.483 mila Euro.

Per effetto di quanto sopra le disponibilità liquide sono diminuite di 3.121 mila Euro sul 2011, passando da 17.472 a 14.351 mila Euro.

3.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2012 a confronto con l'esercizio precedente.

Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	VAR. ASS.	VAR. %
-Crediti verso clienti	11.276	11.673	-397	-3%
-Crediti verso partecipate	111	520	-409	-79%
-Crediti tributari e imposte anticipate	2.352	1.927	425	22%
-Altri crediti	4.029	3.441	589	17%
-Ratei e risconti attivi	203	158	45	29%
-Rimanenze di magazzino	517	531	-14	-3%
-Debiti verso fornitori	-17.880	-15.117	2.763	-18%
-Debiti verso partecipate	-212	-557	345	62%
-Clienti c/anticipi	-46	-96	49	52%
-Debiti tributari	-769	-2.273	-1.504	66%
-Altri debiti	-13.971	-13.136	-835	-6%
-Ratei e risconti passivi	-178	-258	-80	31%
Capitale circolante netto	-14.569	-13.187	-1.382	-10%
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	146.310	135.869	10.441	8%
- Immobilizzazioni finanziarie	888	10.027	-9.139	-91%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	6.451	2.057	4.394	214%
- Fondi rischi e oneri	-9.776	-9.128	-647	-7%
- TFR	-4.236	-4.484	246	6%
Immobilizzazioni strutturali nette	139.637	134.340	5.297	4%
Totale Impieghi	125.069	121.154	3.915	3%

FONTI	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	VAR. ASS.	VAR. %
Debiti verso banche	30.235	35.752	-5.517	-15%
- Attività finanziare liquide	-7.761	-12.500	4.739	-38%
- Denaro e valori in cassa	-14.351	-17.472	-3.121	-18%
Posizione finanziaria netta	8.123	5.779	2.343	41%
-Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
-Riserve	41.374	39.503	1.872	5%
-Utile dell'esercizio	1.572	1.872	-300	-16%
Patrimonio Netto	116.946	115.374	1.572	1%
Totale fonti	125.069	121.154	3.915	3%

Dal lato degli impieghi, a parte il **capitale circolante netto** per il cui commento si rimanda a quanto esposto nel paragrafo precedente, le **immobilizzazioni strutturali nette** hanno comportato maggiori impieghi di liquidità per 5.297 mila Euro prevalentemente per effetto della crescita delle imposte anticipate ed altri crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo all'interno della voce "altre immobilizzazioni commerciali e tributarie" (4.394 mila Euro) oltre ai maggiori impieghi di liquidità dovuti agli investimenti in immobilizzazioni immateriali e materiali al netto dei realizza delle immobilizzazioni finanziarie (1.302 mila Euro).

La **posizione finanziaria netta**, negativa per 8.123 mila Euro

contro 5.779 del 2011, peggiora per effetto della riduzione della liquidità totale, data dalla somma tra disponibilità liquide ed investimenti finanziari al netto della riclassificazione della partecipazione in Sagat in vista di un suo prossimo realizzo. La liquidità totale è calata di 13.026 mila Euro nel corso dell'esercizio, passando da 20.973 mila Euro al 31/12/2011 a 16.947 mila Euro al 31/12/2012 per effetto dell'assorbimento di cassa dovuto sia al finanziamento degli investimenti sia alla gestione ordinaria.

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.

Relazione sulla Gestione

Stato patrimoniale riclassificato in forma sintetica

ATTIVITÀ	ESERCIZIO 2012	%	ESERCIZIO 2011	%	VAR. ASS.	VAR. %
LIQUIDITÀ IMMEDIATE	14.351	7%	17.472	9%	-3.121	-18%
LIQUIDITÀ DIFFERITE	20.363	10%	30.061	16%	-9.698	-32%
DISPONIBILITÀ	5.886	3%	689	0%	5.197	755%
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	154.127	79%	147.953	75%	6.174	4%
TOTALE ATTIVITÀ	194.727	100%	196.175	100%	-1.448	-1%

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2012	%	ESERCIZIO 2011	%	VAR. ASS.	VAR. %
PASSIVITÀ CORRENTI	38.700	20%	36.956	19%	1.744	5%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	39.081	20%	43.844	22%	-4.763	-11%
PATRIMONIO NETTO	116.946	60%	115.374	59%	1.572	1%
TOTALE PASSIVITÀ	194.727	100%	196.175	100%	-1.448	-1%

Nel complesso le attività correnti passano dal 25% al 20% delle attività complessive con parallelo incremento delle attività immobilizzate per effetto prevalentemente degli investimenti in immobilizzazioni infrastrutturali al netto degli smobilizzi delle immobilizzazioni finanziarie (+1.302 mila Euro) e la crescita dei crediti (imposte anticipate, tributari e altri) esigibili oltre l'esercizio successivo (+4.394 mila Euro).

In crescita le passività correnti (20% del passivo totale contro il 19% del 2011) per l'aumento dei debiti precedentemente commentati ed, in parallelo, in diminuzione le passività consolidate (20% del passivo totale contro il 22% del 2011) per effetto del calo dei debiti a medio/lungo termine verso banche (30.235 mila Euro contro 35.752 mila del 2011). Il Patrimonio Netto al 31/12/2012 rappresenta il 60% del passivo totale.

3.4 Gli investimenti

Il 2012 si è caratterizzato per un forte avanzamento degli investimenti realizzati, complessivamente pari a 18.662 mila Euro, prevalentemente per la prosecuzione dei lavori di riqualifica del Terminal, che dopo l'iniziale ritardo di avvio dei lavori causato dalla rinuncia della prima ditta vincitrice della gara di appalto, hanno raggiunto e superato il livello di avanzamento previsto per la fine del 2012. A fine giugno è stata inaugurata la prima parte della nuova sala accettazione con l'apertura delle prime due isole check-in (B e C)

e sono state completate le opere civili relative ai tre ampliamenti delle infrastrutture esistenti (Blocco 1, 2 e 3). Tra novembre e dicembre 2012 hanno aperto le prime nuove attività commerciali in sala imbarchi.

Di seguito il valore degli investimenti complessivi ed il valore di quelli entrati in funzione nel 2012 a confronto con l'annualità precedente ed il commento ai principali interventi a completamento di quanto esposto in Nota Integrativa:

	2012	2011	%
Investimenti complessivi	18.662	15.033	24%
Investimenti entrati in funzione	8.777	21.121	-58%

Oltre all'avanzamento dei lavori di riqualifica, i principali investimenti portati a termine nel corso dell'anno consistono in:

- **Edificio BHS:** a seguito della rinuncia della vincitrice dell'appalto, a febbraio del 2012 i lavori sono stati affidati alla seconda classificata. Nonostante il forte ritardo accumulato (circa 8 mesi), i lavori sono stati ultimati a novembre 2012, con circa due mesi di anticipo rispetto alla scadenza prefissata.
- **Riqualifica Parcheggio P3:** l'investimento si è concluso a giugno con la ristrutturazione del parcheggio modulare e dell'impianto di illuminazione con l'utilizzo di lampade a basso consumo.
- **Sistemazione Viabilità Area Est II° Lotto:** i lavori, iniziati a luglio 2012, si sono conclusi ad ottobre 2012. L'intervento è stato finalizzato alla chiusura del viadotto del Terminal mediante sbarre automatiche ad accesso controllato.
- **Sistema Informativo Aziendale:** durante il 2012 si è conclusa la prima fase del progetto denominato Baisys 2 il cui obiettivo è l'ulteriore revisione e monitoraggio dei processi con supporto della tecnologia innovativa BPM (Business Process

Management) agevolando la condivisione, reperibilità e trasmissione delle informazioni e dei documenti. Tale investimento rientra in un più ampio progetto di ammodernamento del sistema informativo aziendale iniziato negli anni precedenti.

Lo stato di avanzamento dei progetti principali è il seguente:

- **Pontili di imbarco:** mentre la realizzazione del primo pontile si è conclusa a settembre del 2012, per la costruzione del secondo pontile, prevista per la fine del 2012, sono stati accumulati 5 mesi di ritardo. Come previsto dalla normativa sugli appalti sono state avviate le procedure di risoluzione del contratto.
- **Ampliamento molo imbarchi:** la progettazione è stata affidata ad ottobre 2012.
- **Impianto BHS:** i lavori di installazione del nuovo impianto BHS sono stati avviati al termine della costruzione dell'edificio BHS e si concluderanno a maggio 2013.
- **Piazzola deicing ed edificio:** si è conclusa la fase di progettazione esecutiva tuttora in approvazione da parte di Enac con avvio dei lavori previsto per l'autunno 2013.

3.5 Il personale

	2012	2011	%
Organico medio equivalenti full-time	352	346	2%
Costo del lavoro totale	20.133	19.859	1%

Il maggior costo del lavoro (pari a circa 274 mila Euro) è riconducibile principalmente ai seguenti elementi:

- all'incremento dell'organico medio (+6 Equivalenti Full Time) dovuta sostanzialmente all'assunzione di personale con elevata professionalità e/o particolare esperienza nell'area Gare e Contratti, Information Technology, Sviluppo Infrastrutture ed alle assunzioni a tempo determinato effettuate in relazione ai lavori di riqualifica del terminal e all'apertura provvisoria del Terminal Est;
- alla somma accantonata per il rinnovo del CCNL scaduto il 31/12/2011; è stato previsto infatti che a fronte del ritardo del rinnovo contrattuale possa essere concordata, in occasione del rinnovo, l'erogazione di una "una tantum" stimata in 400,00 Euro per ciascun dipendente a copertura del periodo di vacanza contrattuale dell'anno 2012. L'importo complessivo di tale accantonamento, comprensivo di contributi, è pari a 169 mila Euro;
- alla normale dinamica salariale legata all'applicazione del contratto e degli accordi integrativi aziendali (scatti anzianità, passaggi di livello automatici e aggiornamenti di indennità varie collegate all'indice Istat).

Questi incrementi sono stati parzialmente compensati dal minor costo sostenuto, rispetto all'anno precedente, per premio di risultato previsto dal Contratto Integrativo Aziendale e premio variabile collegato all'MBO (Management by Objectives). In particolare, per quanto riguarda il premio di risultato, è stato raggiunto soltanto il parametro legato alla Qualità, del peso del 25%; non sono stati raggiunti invece i parametri legati a Redditività e Produttività del peso complessivo del 75%. Per quanto riguarda l'MBO la percentuale media di raggiungimento dei risultati è stata del 60% circa in quanto, oltre al fisiologico mancato raggiungimento di obiettivi individuali, non è stato raggiunto il primo obiettivo aziendale comune a tutti del peso del 20% collegato al raggiungimento del MOL.

Per quanto riguarda la formazione, l'erogazione di numerosi corsi in modalità in house ha generato un risparmio rispetto al 2011 contribuendo al contenimento del costo. Nel 2012 si è continuato a lavorare molto sulle tematiche legate al cambiamento culturale, in particolare sulla responsabilità delle persone, sulla comunicazione e sul rapporto capo/collaboratore, estendendo la formazione ad altre cinquanta persone.

Ore di formazione per tipologia

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Formazione manageriale	7.880	5.703	4.919	38,2%
Formazione funzionale al ruolo tecnico / specialistica	1.717	1.845	1.444	-6,9%
Formazione sulla Safety	825	928	776	-11,1%
Formazione Security	2.521	1.122	2.362	124,7%
Totale	12.943	9.598	9.501	36,2%

Ore medie di formazione per dipendente

	2012	2011	2010	Var. % 2012/2011
Ore medie di formazione per dipendente	39,2	30,2	28,4	29,9

La sicurezza e igiene sul lavoro

Nel 2011 SAB ha conseguito la certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza in conformità alla norma BS OHSAS 18001, integrata con i sistemi di gestione Qualità (ISO 9001) ed Ambiente (ISO 14001).

Con l'obiettivo di migliorare la diffusione della cultura della sicurezza nei luoghi di lavoro, nel 2012 è stato attivato il progetto "**Safety Awareness**", articolato in macro aree di intervento (attività formativa, informativa e di conoscenza operativa) che impegneranno SAB anche per i prossimi anni.

Sono proseguite anche nel 2012 le consolidate attività formative al fine di garantire la consapevolezza dei dipendenti sui rischi e sulle misure di prevenzione ed emergenza, e favorire comportamenti consoni alla salvaguardia della salute e sicurezza propria e dei colleghi. Nonostante sia diminuito il numero di ore di formazione erogata rispetto all'anno precedente, la percentuale dei dipendenti che hanno ricevuto formazione risulta in crescita. Questo conferma, oltre ad una migliore gestione delle attività, anche una maggiore percezione da parte dei lavoratori dell'importanza dei corsi in materia di sicurezza sul lavoro.

	2012	2011	%
Ore di formazione totali su salute e sicurezza	844	1.332	-37%
Dipendenti che hanno ricevuto la formazione	33%	30%	10%

Attività di ricerca e sviluppo

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

4. Analisi dei principali risultati non economici

Anche per l'annualità 2012 la Società ha proseguito il progetto, avviato nel 2009, di redazione del Bilancio di Sostenibilità al fine di analizzare, rappresentare e comunicare lo stato dell'arte ed i risultati conseguiti nella gestione del proprio core business in ottica di sostenibilità. In continuità con la prima edizione, il documento

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

4.1 L'ambiente

La Società è attiva nella gestione del rumore aeroportuale sia attraverso un monitoraggio costante dei livelli registrati ed attraverso interventi sulle infrastrutture aeroportuali sia collaborando attivamente con le compagnie aeree che operano presso l'aeroporto con azioni di sensibilizzazione finalizzate a limitare il più possibile i decolli sulle zone abitate in determinate fasce orarie favorendo il rispetto delle procedure di volo antirumore. Proprio nel corso del 2012 la Commissione aeroportuale ha definito nuove procedure di decollo con lo scopo di ridurre la popolazione del Comune di Bologna soggetta al sorvolo degli aeromobili.

Nel 2012 è terminato l'iter di pronuncia di **compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale** da parte degli organi ministeriali preposti. L'emanazione del **Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale**, in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, dà il via libera alla progettazione dei lavori di medio lungo periodo previsti dal Masterplan, pur ponendo delle prescrizioni a carico del gestore aeroportuale in fase di analisi e discussione con gli Enti competenti.

Nel 2011 la Società ha ottenuto l'accreditamento di secondo livello del programma internazionale **Airport Carbon Accreditation**, promosso da ACI-Europe per la misurazione e la riduzione delle emissioni atmosferiche, non solo per i risultati conseguiti in termini di riduzione della carbon footprint - vale a dire le emissioni di anidride carbonica relativa - ma anche per la capacità di implementare adeguati strumenti gestionali per controllare le emissioni dirette di

CO₂. Questo approccio gestionale strutturato ha consentito a SAB di definire obiettivi di riduzione della carbon footprint da perseguire a medio termine.

In tema di emissioni atmosferiche rientra l'adesione dell'Aeroporto di Bologna, insieme alla Provincia di Bologna, al progetto europeo **Clean Airport Decarbonated Regions (D-AIR)** sviluppato per fornire supporto economico per lo sviluppo di programmi innovativi di riduzione delle emissioni atmosferiche. In particolare il progetto pone come obiettivi:

1. la riduzione dell'emissione di CO₂ generate dalle attività dell'aeroporto;
2. la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal traffico stradale indotto dall'aeroporto.

Nell'ambito del progetto, che prevede lo svolgimento di visite studio presso tutti i partner per condividere conoscenze ed esperienze, sono state avviate attività volte a definire programmi innovativi di intervento per la riduzione della CO₂ di origine aeroportuale.

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

- interventi di ottimizzazione del funzionamento giornaliero delle Unità di Trattamento Aria;
- parzializzazione degli impianti di illuminazione;
- ulteriori controlli dei sistemi idrici ed interventi volti alla riduzione delle perdite e degli sprechi d'acqua.

4.2 La sicurezza in aeroporto

Safety Management System (SMS)

Il Safety Management System gestisce le segnalazioni relative alla safety attraverso un software di reporting, implementato e aggiornato nel 2011. La gestione delle segnalazioni di safety nel corso del 2012 ha raggiunto la piena efficienza, consentendo il monitoraggio costante degli eventi e offrendo un cruscotto di dati sempre disponibili. A dicembre 2012 SAB ha concordato la realizzazione di un audit sul Safety Management System da parte di un auditor privato che opera a livello internazionale sulla base della normativa di riferimento ICAO che ha evidenziato alcuni ambiti di migliora-

mento rispetto alla politica di safety, sui quali SAB provvederà ad intervenire. Per quanto riguarda la sicurezza sulla pista di volo, è stata inserita nel corso del 2012 un'ulteriore ispezione serale della pista finalizzata a ridurre il rischio di presenza di oggetti che possano provocare danni agli aeromobili durante le manovre e, in seguito alla modifica della normativa relativa agli impatti con l'avifauna, SAB ha avviato un gruppo tecnico di lavoro con la Provincia di Bologna per coordinare una serie di azioni preventive che possano mitigare il rischio di presenza di fauna selvatica nell'intorno aeroportuale.

Security

Secondo il nuovo Programma Nazionale di Sicurezza, emanato ad aprile 2012, l'Aeroporto di Bologna si è dotato di una nuova configurazione per i controlli di security che prevede l'impiego di 2 macchine radiogene, 1 archetto metal detector e 7 operatori (da qui il nome "configurazione a 7"). Nella nuova impostazione un ruolo importante viene svolto dal "facilitatore", un addetto che si colloca prima dei macchinari di controllo con lo scopo di preparare i pas-

seggeri ai controlli, ricordando di togliere dispositivi, liquidi e oggetti pericolosi sia dai bagagli che dalla propria persona.

Inoltre è stato aggiornato il sistema TIP delle macchine radiogene con un nuova libreria di 1.000 immagini che sarà aggiornata di anno in anno e si è provveduto ad estendere tale sistema anche alle macchine radiogene installate al Terminal Merci e ai varchi carrabili Est ed Ovest.

4.3 La qualità

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

Per il 2012, nonostante l'aumento dei passeggeri e la presenza dei lavori di riqualifica, la soddisfazione per le infrastrutture e per i servizi ha sostanzialmente mantenuto i buoni livelli raggiunti nel tempo: la Carta dei Servizi si è confermata coerente con le disposizioni ENAC in materia e riporta gli obiettivi di qualità del servizio al passeggero in una prospettiva di miglioramento ed in coerenza con il Contratto di Programma.

L'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ha mantenuto livelli

di gradimento altissimi (soddisfazione al 99%), così come la soddisfazione generale per cortesia e professionalità del personale e per la sicurezza, inteso come servizio security e percezione di sicurezza in aeroporto. Positivi anche gli indicatori relativi alla soddisfazione sui tempi di attesa ai varchi e al check-in ed i risultati relativi all'accessibilità, anche a seguito dei lavori di riorganizzazione della viabilità interna al sedime aeroportuale svolti nel corso del 2012. Nel 2012 SAB ha inoltre aderito al programma **EAPN (European Airport Punctuality Network)** per lo studio della puntualità negli aeroporti europei con lo scopo di misurarsi con i competitor a livello internazionale attraverso la raccolta dei dati sulla puntualità in partenza e in arrivo dagli aeroporti aderenti, analizzati secondo diversi parametri.

La soddisfazione degli utenti

I risultati delle rilevazioni sul livello di soddisfazione degli utenti (indagini quantitative mensili sui tempi di attesa ai principali servizi dell'aeroporto e indagini trimestrali di soddisfazione del passeggero sulle performance delle diverse aree di servizio) sono oggetto di un approfondimento e di un'ulteriore elaborazione sia interna-

mente da parte del Comitato Customer, che riunisce i dirigenti e i responsabili delle funzioni coinvolte nelle aree dell'indagine al passeggero, sia in sede di Comitato per la Regolarità del Servizio e il Miglioramento Continuo, che oltre alla Società coinvolge ENAC, Enti di controllo preposti e vettori.

		2012	2011	2010
Attesa in coda in Biglietteria	Tempo nel 90% dei casi	5'37"	5'41"	5'45"
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	13'03"	15'21"	14'28"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	5'18"	6'07"	6'35"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. nel 90% dei casi	3'58"	4'01"	3'36"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	19'21"	18'34"	19'36"
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	24'45"	23'25"	24'44"
Bagagli disguidati complessivi	N° bagagli disguidati/1.000 pax in partenza (‰)	0,51‰	0,48‰	0,84‰

Nonostante il traffico sia aumentato, nel 2012 i tempi di attesa ai varchi controlli security si sono ridotti di oltre il 13%, grazie all'incremento di personale e all'affinamento delle procedure di controllo, in linea con le disposizioni del nuovo PNS (Programma Nazionale Sicurezza). Per quanto riguarda la riconsegna bagagli, gli indicatori sono rimasti entro gli obiettivi nonostante la presenza dei cantieri che hanno rallentato le operazioni di trasporto dei

bagagli. Si è riconfermata nel 2012 l'ottima qualità del servizio ai **passeggeri a ridotta mobilità**; come per gli anni precedenti i valori raggiunti sono stati di gran lunga al di sopra degli obiettivi, con un servizio erogato entro 10 minuti dalla presentazione in aeroporto dei passeggeri prenotati nel 91,5% dei casi e nel 99,8% dei casi comunque inferiore ai 30'.

5. Il quadro normativo

5.1 Il regime concessorio

SAB è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei

Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004.

5.2 Il contratto di programma

L'iter autorizzativo del Contratto di Programma, l'atto che regola i rapporti economici e patrimoniali tra ENAC e SAB, si è concluso l'8 marzo 2011 con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 55

del Decreto n. 981 del 10 Dicembre 2010. L'attuale Contratto di Programma è in vigore fino a tutto il 2013 con la possibilità di essere esteso al 2014.

La struttura tariffaria

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

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

La Direttiva n.38/2007 e successive modificazioni che regola la materia tariffaria prevede un sistema premiante o penalizzante in base alla variazione dagli obiettivi fissati di qualità e ambiente. Il premio (o la penalizzazione) si traduce in una variazione tariffaria di +/- 1%. Nessun incremento è previsto nel caso di raggiungimento degli obiettivi. Gli obiettivi di miglioramento sono stabiliti ex-ante

per ogni singolo anno in termini di incremento percentuale del valore dei singoli indicatori analitici rispetto all'anno base. Nel 2012, primo anno del monitoraggio degli obiettivi del Contratto di Programma, SAB ha conseguito il premio per il superamento degli obiettivi di qualità e ambiente. Questo premio ha comportato un aumento delle tariffe quantificato in 292 mila Euro.



Nella tabella sottostante si evidenzia la Contabilità Analitica Regolatoria relativa all'esercizio 2011.

CONTABILITÀ REGOLATORIA 2011

CONTABILITÀ REGOLATORIA	SERVIZI REGOLAMENTATI ⁽¹⁾						TOTALE REGOLA- MENTATO	ATTIVITÀ COMMERCIALI	ALTRO / NON PERTINEN- TE ⁽⁴⁾	TOTALE GENERALE
	DIRITTI	SICUREZZA	DE-ICING	BENI USO ESCLUSIVO	FUELING	ASSISTENZA PRM				
A) Valore di consuntivo della produzione:										
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	34.066.842	11.614.688	264.604	826.230	577.754	2.148.417	49.498.536	25.540.657	1.556.415	76.595.608
B) Costi della produzione ammessi a fini regolatori:	-24.055.908	-8.133.035	-156.956	-376.911	-333.239	-2.382.847	-35.438.897	-31.547.231	-1.391.736	-68.377.864
1) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-370.770	-71.139	-435	-525	-8.395	-8.817	-460.081	-342.385	-43.626	-846.091
2) per servizi	-9.291.166	-959.221	-68.137	-79.787	-88.938	-952.106	-11.439.354	-19.480.882	-624.961	-31.545.196
3) per godimento di beni di terzi (inclusi canone concessorio)	-1.314.476	-427.725	-6.603	-10.332	-19.608	-178.145	-1.956.889	-2.366.691	-356.033	-4.679.613
4) per il personale	-5.238.265	-5.904.471	-10.709	-36.615	-46.479	-1.158.867	-12.395.406	-6.404.944	-351.807	-19.152.157
5) ammortamenti ⁽⁶⁾	-6.668.653	-652.115	-69.543	-240.367	-69.176	-54.978	-7.754.831	-2.082.285	0	-9.837.116
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-219.343	-98.896	-1.089	-1.689	-3.281	-28.974	-353.272	-368.277	0	-721.550
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-6.449.310	-553.219	-68.454	-238.678	-65.895	-26.004	-7.401.559	-1.714.007	0	-9.115.566
6) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7) oneri diversi di gestione	-1.172.578	-118.365	-1.529	-9.286	-100.643	-29.935	-1.432.336	-870.045	-15.310	-2.317.691
C) Ulteriori costi ammessi a fini regolatori:	-219.578	-247.391	-443	-1.527	-1.932	-47.525	-518.397	-384.592	-11.570	-914.558
D) Totale costi regolatori ⁽¹⁰⁾	-24.275.486	-8.380.426	-157.400	-378.438	-335.171	-2.430.373	-35.957.294	-31.931.823	-1.403.306	-69.292.422
E) Margine lordo ⁽¹¹⁾								-6.391.166		
F) Capitale investito netto ⁽¹²⁾	-112.613.364	-2.385.004	-541.039	-2.244.478	-1.332.187	-246.930	-119.363.003	-25.664.994	-242.379	-145.270.375
G) Remunerazione del capitale investito netto	-9.955.021	-210.834	-478.288	-198.412	-117.765	-21.829	-10.551.689	-2.268.785	-21.426	-12.841.901
H) Totale costi regolatori + mark up ⁽²¹⁾	-34.230.507	-8.591.261	-205.227	-576.850	-452.937	-2.452.201				
M) Totale margine netto contributivo ⁽²⁶⁾										

Relazione sulla Gestione

5.3 Diritti aeroportuali

I Diritti aeroportuali costituiscono un elemento importante nel funzionamento del trasporto aereo e rappresentano una voce fondamentale nella gestione aeroportuale che consente la conduzione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali. A livello europeo il tema dei diritti aeroportuali è stato disciplinato dalla Direttiva Europea 2009/12/CE ancora non recepita nell'ordinamento italiano. Tale Direttiva doveva essere introdotta nel 2011, ma a tutt'oggi il progetto di legge è bloccato. La materia è stata inserita all'interno del Decreto Legge del 24 gennaio 2012 n.1, convertito nella legge n.

5.4 La "Riforma Monti"

Con il DL n. 201/11 c.d. "Salva Italia", come convertito con modificazioni con la legge n. 214/11, nonché del DL n. 216/11, c.d. "Milleproroghe", come convertito con modificazioni dalla legge n. 14/12, e da ultimo del DL n. 1/12, c.d. "Liberalizzazioni", come convertito con modificazioni dalla legge n. 14/12, e del DL n. 5/12, c.d. "Semplificazioni", in fase finale di conversione in legge sono state introdotte importanti misure anche nel settore dei trasporti, tra le quali si segnalano di seguito le principali:

- riforma del sistema di regolazione tariffaria per tutti gli aeroporti, non solo quelli sopra la soglia di cinque milioni, con previsione di più modelli tariffari corrispondenti alle diverse dimensioni e tipo-

logie aeroportuali, da individuarsi sulla base del traffico annuo passeggeri;

27 del 24/3/2012 che stabilisce, tra l'altro, la creazione di un'Autorità di regolazione per il settore dei Trasporti. Le competenze dell'Autorità sono quelle di garantire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, oltre che condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture. In particolare, per il settore aeroportuale, l'Autorità ha compiti di regolazione e vigilanza. Ad oggi le nomine dell'Autorità dei Trasporti sono state più volte rinviate, non avendo il Governo ancora individuato la nuova terna di candidati del suo Board.

- istituzione di un'Autorità indipendente dei Trasporti, con spostamento e concentrazione di diverse competenze e di diversi poteri di regolazione in capo alla stessa, con trasferimento di molte funzioni e competenze attualmente di ENAC (vedi paragrafo precedente);
- approvazione dei diritti non più con decreto interministeriale ai sensi dell'art. 11-decies della L n. 248/11, ma direttamente da parte dell'Autorità di Vigilanza, previa determinazione da parte del gestore aeroportuale ai sensi. 76, comma 2, del DL n. 1/12.

5.5 La responsabilità amministrativa delle persone giuridiche

Già dal 2008 SAB si è dotata di un Codice Etico e di un Sistema di Controllo Interno idoneo a prevenire la commissione di comportamenti illeciti da parte di amministratori, dipendenti, collaboratori e partner della Società, deliberando un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, nominando anche un Organismo di Vigilanza, ai sensi dell'art. 6 del D.lgs. 231/01. L'Organismo di Vigilanza, rinnovato nel corso del 2012, ha dato avvio nell'ultimo anno ad un'attività di aggiornamento sia del Codice Etico che del Modello 231, sulla scorta di un'attività di risk assessment e gap analysis svolta nel 2011.

L'aggiornamento ha tenuto conto sia dell'estensione del novero dei reati che comportano la responsabilità amministrativa sia delle modifiche organizzative nel frattempo intervenute. Inoltre, si è proceduto ad un'attività di integrazione e semplificazione del sistema procedurale interno, inserendo gli elementi qualificanti dei protocolli di decisione di cui all'art. 6 comma 2 del D.lgs. 231/01 nelle esistenti procedure del sistema qualità, ambiente e sicurezza. L'attività di aggiornamento ed integrazione risulta sostanzialmente conclusa nel 2012, ma l'emanazione formale avverrà nel corso del 2013.



6. Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i principali - fondamentalmente in termini economici - contenziosi e quelli che nel corso dell'esercizio 2012 hanno avuto i più rilevanti sviluppi giudiziari e/o extragiudiziali, senza dunque pretesa di esaustività rispetto a tutte le posizioni per le quali sono state appostate specifiche somme nell'ambito dei fondi rischi contenziosi.

Il contenzioso ex art. 33, secondo comma, della legge n. 287/1990 radicato nel luglio 2009 da **Aviapartner Italia s.p.a.** avanti la Corte d'Appello di Bologna ed avente ad oggetto la richiesta risarcitoria di circa 1.700 mila di Euro per asserito abuso di posizione dominante e grave ostacolo all'accesso ed all'operatività di Aviapartner sul mercato dei servizi aeroportuali di assistenza a terra presso lo scalo di Bologna, si è concluso con sentenza della Corte di Appello n.1219/2012 che ha dichiarato la propria incompetenza per materia in relazione alle domande avanzate nel merito dalla società attrice. Essendo decorsi i termini sia per proporre ricorso alla Corte di Cassazione contro la decisione della Corte di Appello sia per riassumere la causa davanti al Tribunale ordinario, la Società ha rilasciato il fondo stanziato nell'esercizio 2009 al netto delle spese legali sostenute.

Con riferimento al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del **servizio antincendio** presso gli scali nazionali, la Società ha promosso una specifica azione di accertamento innanzi il Tribunale Civile di Roma, la cui prima udienza è fissata per il giorno 29 maggio 2013. Sostanzialmente la domanda verte sull'accertamento dell'obbligo o meno della società di contribuire al Fondo in parola successivamente alla data del 1 gennaio 2009, ovvero in seguito al cambio di destinazione del Fondo stesso, il quale attualmente provvede a generali esigenze di soccorso pubblico, nonché al finanziamento dei rinnovi del c.c.n.l. dei VV.F. La Società, nelle more dell'accertamento giudiziale avviato, in attesa di una definizione della giurisdizione competente e del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, nonché in continuità con gli esercizi precedenti, ha proceduto ad iscrivere il contributo 2012, per 1.200 mila Euro, tra gli oneri diversi di gestione.

Si ricorda che nel 2010 è stata perfezionata la conciliazione, in parte in sede sindacale ed in parte in sede giudiziale, con gli ex dipendenti **Gesticoop soc.coop. a.r.l. (consorziate di Doro Group)**. Nell'ambito delle correlate cause giudiziali, successivamente estinte, veniva, in particolare, invocato dai legali dei lavoratori ricorrenti il principio di responsabilità solidale, ex art. 29 D.Lgs. n. 276/2003, della società appaltatrice/datore di lavoro e delle società committenti dell'appalto, dunque: Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A., Marconi Handling s.r.l. e Bas S.p.A. Gli importi corrisposti agli ex dipendenti Gesticoop soc. coop. a.r.l. trovarono copertura nel fondo rischi per contenziosi appositamente stanziato negli esercizi precedenti. Tale fondo accoglie tuttora delle somme residue, le quali sono stimate come ancora adeguate rispetto ad un eventuale riconoscimento delle richieste di rimborso - per ora solo stragiudiziali - di Inps ed Inail. Inoltre, con specifico riferimento al procedimento penale innanzi il Tribunale di Bologna (nr. 19346/07 R.G.N.R. - nr. 19397/07 R. G.G.I.P.) in cui tra i rinviati a giudizio vi è anche l'ex Amministratore Delegato della ex controllata Marconi Handling s.r.l., nel corso del 2011 si è arrivati alla fase di merito e controllante e controllata (entrambe tra le persone offese del giudizio), hanno avviato le valutazioni relative alla costituzione quali

parti civili, stanti le possibili richieste di risarcimento nei confronti di Aeroporto G. Marconi di Bologna e l'avvenuta notifica a Marconi Handling, in data 29.12.2011, di un'istanza per la citazione del responsabile civile, atto con il quale il curatore del Fallimento Doro Group, il Segretario Generale del sindacato FILT-CGIL e 38 lavoratori chiedono il risarcimento dei danni materiali e morali che asseriscono derivare dai reati contestati, nonché in via anticipatoria ed immediata, il pagamento di una provvisoria di oltre 700 mila Euro. Anche con riferimento a questi ultimi specifici profili di rischio, Sab e MH ritengono di non procedere ad ulteriori accantonamenti rispetto a quanto già stanziato negli esercizi precedenti nei fondi appositamente predisposti.

Nel 2007 il fornitore **Coopservice** otteneva nei confronti della Società un decreto ingiuntivo per il pagamento di 107 mila Euro, oltre interessi al tasso di "mora commerciale" dalla data di presentazione del ricorso sino al saldo effettivo, in relazione ad asseriti ritardati pagamenti su corrispettivi di forniture prestate. Con atto di citazione in opposizione, Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna si costituiva in giudizio avverso il predetto provvedimento di ingiunzione, sostenendo che fosse stato concordato tra le parti un preciso piano di rientro per taluni corrispettivi che, tuttavia, venivano riconosciuti in un minor importo rispetto a quello preteso da Coopservice. Inoltre, la Società, oltre ad eccepire in via preliminare l'esistenza di una clausola compromissoria e dunque l'invalidità del giudizio promosso da Coopservice innanzi il Tribunale di Bologna, presentava una domanda riconvenzionale per il recupero di un proprio differente credito, pari a 24 mila Euro, nei confronti della controparte. Con ordinanza del 15 aprile 2011, il Giudice sostituto incaricato del procedimento al posto dell'originario magistrato innanzi a cui era pendente la causa, sciogliendo la riserva pronunciata da quest'ultimo all'udienza del 14 ottobre 2010, sorprendentemente respingeva ogni richiesta istruttoria e fissava per la precisazione delle conclusioni l'udienza del 19 settembre 2013, concedendo, altresì, la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, previo rilascio in favore della Società di fideiussione bancaria ex art. 648, II comma, c.p.c. Nelle more, Coopservice ha, dunque, depositato in atti fideiussione bancaria, notificando a SAB atto di precetto in forza del decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo. Avverso tale precetto, nel corso del 2011, la Società ha proposto opposizione, contestando che la fideiussione bancaria prestata da Coopservice costituisse idonea cauzione e, dunque, negando conseguentemente il diritto in capo a Coopservice di procedere ad esecuzione forzata. All'udienza del 16.2.2012 il Giudice, ritenendo che i motivi di opposizione a precetto dedotti dall'Aeroporto meritassero accoglimento, ha sospeso l'efficacia esecutiva del titolo, fissando per la precisazione delle conclusioni l'udienza del 19.9.2013. Allo stato, pertanto, è inibita a Coopservice l'azione esecutiva per l'importo ingiunto, oltre accessori, all'esito della decisione della causa di opposizione a precetto, qualora il Giudice dovesse accogliere la domanda della Società, ogni eventuale ulteriore azione esecutiva da parte di Coopservice dovrà essere preceduta dal rilascio di idonea fideiussione che garantisca il rimborso integrale, in caso di accoglimento dell'opposizione a decreto ingiuntivo, delle somme eventualmente versate. Il profilo complessivo di rischio connesso alla posizione, nonostante gli sviluppi processuali, non pare essere sostanzialmente mutato, ragione per la quale gli accantonamenti approntati nei precedenti esercizi a tale titolo rimangono invariati.

Per quanto attiene alla **procedura di amministrazione straor-**

Relazione sulla Gestione

dinaria del Gruppo Alitalia a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29/8/08, già in sede di domanda di ammissione allo stato passivo, è stata avanzata domanda di privilegio speciale sugli aeromobili e di pagamento in prededuzione dei crediti maturati successivamente al 29 agosto 2008 sino al 20 ottobre 2008 (data di deposito dell'insinuazione), in quanto crediti sorti per la continuazione dell'impresa dopo il decreto di ammissione all'amministrazione straordinaria. Tali richieste sono state integrate con i crediti sorti successivamente al deposito della detta insinuazione e fino alla data del 14 gennaio 2010, data di efficacia della cessione del ramo aziendale da Alitalia a CAI.

Nel luglio 2011 Alitalia in Amministrazione Straordinaria ha notificato a SAB un atto di citazione avanti il Tribunale di Roma al fine di ottenere l'inefficacia, e quindi la restituzione dei pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti l'ammissione all'amministrazione straordinaria per un importo totale di 495 mila Euro. La Società si è costituita ritualmente eccependo tra l'altro, l'irrevocabilità dei pagamenti effettuati dopo il cd. prestito ponte disposto dal Consiglio dei Ministri con decreto avente efficacia dal 23 aprile 2008, per espresso dettato normativo. Il Giudice, all'udienza del 5 novembre 2012, non ha ammesso le istanze istruttorie formulate da Alitalia

ed ha rinviato la causa all'udienza dell'11 novembre 2013 per la precisazione delle conclusioni.

Sempre in tema di revocatorie, fu notificato alla Società in data 6 aprile 2011 da parte della **Amministrazione Straordinaria del vettore Livingston** atto di citazione avanti il Tribunale di Busto Arsizio al fine di ottenere l'inefficacia dei pagamenti effettuati a favore della Società nei sei mesi antecedenti l'ammissione all'amministrazione straordinaria per un importo totale pari a circa 277 mila Euro. La Società si è costituita in giudizio ritualmente contestando integralmente le affermazioni del vettore circa la sussistenza dei presupposti citati. Terminata l'attività istruttoria, il Commissario Giudiziale ha proposto la definizione, in via transattiva, della controversia. La Società considerando l'incertezza sull'esito finale del giudizio, ha ritenuto di aderire alla proposta presentata; le Parti, quindi procederanno alla prossima udienza a dichiarare la rinuncia alle proprie pretese con conseguente estinzione del giudizio.

Per far fronte al rischio di causa conseguente alle due azioni revocatorie suddette, la Società ha ritenuto prudente stanziare già nel precedente esercizio apposito fondo per contenziosi in corso.

7. Principali rischi e incertezze

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art.2428, c.2, n.6 bis si segnala che la Società non detiene strumenti finanziari rilevanti né risulta esposta a rischi finanziari apprezzabili, intendendo con questi i rischi di variazione di valore degli strumenti finanziari. Per quanto riguarda il **rischio di cambio** la Società non ne è soggetta in quanto non intrattiene rapporti in valuta.

Il **rischio liquidità**, tenuto conto dei rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, potrebbe concretizzarsi nella difficoltà ad ottenere finanziamenti nella giusta tempistica ed economicità a causa, in particolar modo, della stretta creditizia. La struttura finanziaria di SAB è caratterizzata da un moderato utilizzo della leva finanziaria, essendo l'indebitamento finanziario netto a fine 2012 pari a 0,6 volte il margine operativo lordo. Inoltre la Società ha la disponibilità di una linea di credito non utilizzata per poter far fronte prontamente all'eventuale manifestarsi di nuovi fabbisogni finanziari. Infine i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità di SAB sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie della Società. 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. Il rischio di credito della Società presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 45% del credito è vantato nei confronti dei primi dieci clienti. Tale rischio è stato affrontato implementando specifiche procedure e strumenti di controllo e gestione del credito verso clienti oltre che attraverso un congruo accantonamento al fondo svalutazione crediti, secondo principi di prudenza, in continuità con i bilanci degli esercizi precedenti.

Le politiche commerciali poste in essere da SAB hanno l'obiettivo di limitare l'esposizione nel seguente modo:

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

8. Rapporti infragruppo e con parti correlate

Il 2012 rappresenta l'anno conclusivo di un percorso avviato nel 2008 con l'attuazione delle linee strategiche definite nel Piano Industriale 2008-2012 che prevedeva la progressiva riduzione della presenza diretta nel business dell'handling, a fronte della necessità di concentrare le risorse economiche e manageriali sulla attività a maggior valor aggiunto e in linea con un profilo di gestore aeroportuale "evoluto".

Rispetto al 2011 la struttura del Gruppo si è modificata in modo significativo a seguito della completa uscita dal settore dell'handling passeggeri, grazie al completamento del percorso

avviato nel 2009 con la cessione di una quota di minoranza del 15,38% della controllata Marconi Handling a GH Napoli Spa. Nel 2012 infatti SAB ha ceduto a GH Italia Srl, consorella del partner industriale, la rimanente quota di maggioranza.

La linea di azione del Piano Industriale 2008-2012 sull'handling si concretizzava nel duplice obiettivo di uscita dalla società BAS (dove SAB deteneva il 40%) e di ricerca di un partner industriale per MH con l'obiettivo di facilitare il percorso di risanamento della società, rafforzandone la posizione competitiva sul mercato locale e nazionale. Su mandato del CdA all'inizio del 2008 venne per-

tanto avviato il processo di ricerca di un partner specializzato cui affidare la gestione operativa della società, con un meccanismo che prevedesse la cessione da parte di SAB di una quota iniziale di minoranza e la possibilità, qualora si fossero verificate determinate condizioni, di cedere la maggioranza della società.

Il processo di ricerca ed individuazione del partner industriale si concluse alla fine del 2008 con l'ingresso dell'operatore GH Napoli Spa attraverso un'operazione di aumento di capitale sociale riservata, tale da portare GH al 15,38% del capitale di MH, affidando al partner la gestione operativa ed amministrativa della società a partire dall'inizio del 2009.

I risultati raggiunti dall'ingresso del nuovo partner hanno confermato la correttezza della scelta strategica effettuata, grazie anche allo sviluppo del traffico su Bologna ed alla contestuale uscita del ramo handling merci (confluito nella nuova società FFM). Nel 2012, in coerenza con la strategia definita nel Piano Industriale, è stato avviato il percorso di uscita completa dal settore dell'handling passeggeri e rampa attraverso la cessione della quota di maggioranza in Marconi Handling, pari al 84,62%, a GH Italia. Le motivazioni alla base della decisione di uscita dal settore, già delineate nel Piano Industriale, si sono ulteriormente rafforzate alla luce dell'evoluzione del mercato negli ultimi anni, con l'aggravarsi di una congiuntura negativa a livello sia globale sia per l'intera filiera aeroportuale e l'evoluzione della normativa UE, con spinte verso un'ulteriore liberalizzazione del settore dell'handling e rischi conseguenti per gli operatori. L'operazione di cessione è stata finalizzata in data 19 dicembre 2012. L'effetto sui risultati di Bilancio 2012 di Aeroporto G. Marconi di Bologna si sostanzia in una minusvalenza da cessio-

ne per 626 mila Euro, determinata dalla differenza tra il valore di iscrizione della partecipazione e il prezzo di cessione, a sua volta definito sulla base del Patrimonio Netto, rettificato delle perdite stimate alla data di chiusura dell'operazione.

Al 31/12/2012 la Società detiene pertanto due partecipazioni di controllo nei settori handling merce e posta (Fast Freight Marconi Spa – di seguito anche FFM) ed handling e gestione infrastrutture destinate all'Aviazione Generale (TAG Bologna Srl – di seguito anche TAG). SAB detiene, inoltre, una partecipazione di collegamento dal 2009 nella società Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP), società concessionaria del servizio di stazione marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto di Ravenna, con la finalità di contribuire grazie al proprio know-how nella gestione di Terminal e cogliere opportunità di sviluppo sinergico tra traffico aereo e crocieristico.

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

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

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

8.1 Società controllate



Si riporta nella tabella seguente l'importo delle principali transazioni intervenute tra SAB e le società controllate operative nell'esercizio 2012:

Società	Ricavi	Costi	Crediti	Debiti
Fast Freight Marconi	460	107	71	93
Tag Bologna	23	202	40	142
Totale	483	309	111	235

Fast Freight Marconi SpA - Società Unipersonale

Il 2012, quarto anno di attività di FFM, è stato caratterizzato da un rallentamento delle dinamiche di sviluppo, in un anno contraddistinto da una generale contrazione del mercato a livello globale e nazionale a causa della negativa congiuntura economica. La società ha servito un traffico pari a 15.894 tonnellate di merce con un decremento del 13% rispetto all'anno precedente dovuto, oltre alla crisi economica, anche al traffico charter straordinario gestito nel 2011. Al netto di quest'ultimo, infatti, la diminuzione dei volumi si

sarebbe attestata ad un decremento del 7% rispetto all'anno precedente. Sul fronte economico il 2012 si è caratterizzato per una diminuzione dei ricavi del 9% generata dal decremento dei volumi con conseguente minore richiesta di alcuni servizi accessori e dalla contrazione delle tariffe media per effetto di dinamiche concorrenziali a cui la società rimane particolarmente esposta. I costi operativi evidenziano un risparmio del 6% dovuto a minori costi di materiale di consumo, di servizi da terzi e di costo del lavoro, quest'ultimo

Relazione sulla Gestione

principalmente per la concessione di aspettative, una delle quali trasformatasi in cessazione del rapporto di lavoro a partire da ottobre, il maggior utilizzo di ferie ed il minor ricorso ad orario notturno e festivo. Per effetto di quanto sopra l'EBITDA si attesta a 20 mila Euro, mantenendosi positivo pur se in calo rispetto ai 97 mila Euro del 2011.

Grazie all'andamento migliore delle previsioni in relazione alle azioni di ulteriore efficientamento realizzate è stato possibile un rilascio parziale del fondo per copertura perdite future costituito al momento del conferimento del ramo d'azienda che ha generato un provento straordinario di 249 mila Euro derivante dall'utilizzo della quota di fondo da conferimento a copertura della perdita evidenziata dal Risultato Operativo Caratteristico (49 mila Euro) oltre al rilascio della quota ritenuta eccedente al 31/12/2012 rispetto alle finalità di destinazione originarie volte alla copertura delle perdite del primo quinquennio di vita della società (2009-2013). Per i fattori esposti, FFM ha chiuso l'esercizio in esame con un utile di 271 mila Euro.

Si ricorda, infine, che nel corso del 2011 fu avviato un progetto

finalizzato alla identificazione di un partner industriale per FFM, con l'obiettivo di dare ulteriore impulso allo sviluppo commerciale attraverso l'apporto di un operatore "globale" del settore. L'operazione si realizzò attraverso una procedura ad evidenza pubblica con una prima fase nella quale due operatori presentarono una manifestazione di interesse cui però non fece seguito nella fase successiva alcuna offerta vincolante. È pertanto in corso da parte di SAB una valutazione delle opzioni strategiche della controllata alla luce della congiuntura economica negativa che ha mutato il quadro di riferimento e di un riesame complessivo della strategia e della definizione di un nuovo Piano Industriale del Gruppo.

I ricavi per servizi prestati a FFM, per complessivi 460 mila Euro, riguardano prevalentemente i proventi per la subconcessione delle aree, uffici e relativi oneri condominiali (180 mila Euro) e per servizi di sicurezza (79 mila Euro) mentre gli altri ricavi e proventi accolgono principalmente i corrispettivi di fornitura dei servizi di staff (servizi amministrativi, finanziari, contabili, informatici, di controllo e supporto legale per 83 mila Euro) e di distacco del personale (107 mila Euro).

Ricavi	2012	2011	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	262	204	28%
Altri ricavi e proventi	198	220	-10%
Totale	460	424	8%

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

dell'aeroporto di Bologna (54 mila Euro) oltre al rimborso di un servizio aggiuntivo resosi necessario per effetto dei lavori di riqualifica (52 mila Euro).

Costi	2012	2011	VAR.
Costi per servizi	55	18	206%
Oneri diversi di gestione	52	0	100%
Totale	107	18	494%

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2012 ammontano rispettivamente a 71 mila Euro ed a 93 mila Euro come dettagliatamente esposto in Nota Integrativa.

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



TAG Bologna Srl

Tag Bologna Srl, società per l'Aviazione Generale controllata al 51% con i soci Sirio e B.Group ciascuno al 24,5% è stata costituita per la progettazione, realizzazione e gestione di Terminal aeroportuali, lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra e la gestione di hangar per il ricovero e la manutenzione degli aeromobili.

È stato formalizzato tra SAB e la controllata un contratto a prestazioni plurime per la realizzazione e successiva gestione del nuovo Terminal Aviazione Generale; contratto con durata fino alla scadenza del ventesimo anno dalla data di operatività del Terminal stesso decorrente dal 2008.

Nel 2012, al di là della congiuntura fortemente negativa per l'Aviazione Generale, la società ha confermato il percorso di risanamento e riequilibrio gestionale grazie ai quali anche in un esercizio caratterizzato da una contrazione dei volumi particolarmente significativa (-13,7% movimenti e -16,8% tonnellaggio aeromobili) è stata in grado di generare una marginalità operativa positiva (452 mila Euro) realizzando una perdita di esercizio, date le condizioni, contenuta (123 mila Euro).

Grazie al flusso di cassa generato nell'esercizio, la società è stata in grado di rimborsare la rata del mutuo in corso, riducendo quindi la sua posizione finanziaria netta da -6,6 a -6,4 milioni di Euro.

Gli amministratori ritengono che, pur in presenza di un probabile ulteriore rallentamento della ripresa economica, le previsioni per il futuro di Tag sono comunque di una leggera crescita dell'attività tale da ragionevolmente permettere il conseguimento del pareggio di bilancio ed una generazione di cassa sufficiente anche in futuro

per rimborsare il debito bancario senza particolari criticità.

I rapporti commerciali intrattenuti nell'esercizio con la controllata TAG hanno prodotto ricavi delle vendite e delle prestazioni per 23 mila Euro relativi, prevalentemente, al provento della sub concessione del Terminal Aviazione Generale.

Il decremento rispetto al 2011 è dovuto alla definizione di un nuovo contratto avente ad oggetto i servizi di *security* a seguito dell'entrata in vigore del Contratto di Programma. Quest'ultimo ha infatti incluso nelle nuove tariffe *aviation* applicate da SAB sia la remunerazione diretta dei servizi di sicurezza svolti presso il Terminal Aviazione Generale sia la remunerazione attraverso i diritti passeggeri dei costi sostenuti da TAG per la gestione e manutenzione delle aree destinate all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri presso il Terminal stesso. In conseguenza di ciò, a far data dal 28 marzo 2011 è venuto meno il corrispettivo diretto prima riconosciuto da TAG per il servizio di sicurezza svolto dalla controllante e, parallelamente, SAB ha riconosciuto alla controllata un corrispettivo per la copertura dei costi di gestione del Terminal che hanno trovato copertura nella base di calcolo dei nuovi diritti di imbarco passeggeri introitati direttamente da SAB.

Tale importo, variabile e determinato secondo i parametri della contabilità regolatoria risulta iscritto per 171 mila Euro nel 2012 unitamente al corrispettivo per il servizio di sbarco dei passeggeri del traffico crocieristico effettuato per conto di SAB per complessivi 31 mila Euro.

Ricavi	2012	2011	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23	56	-59%
Altri ricavi e proventi	0	1	-100%
Totale	23	57	-60%

Costi	2012	2011	VAR.
Costi per servizi	202	175	15%
Totale	202	175	15%

I crediti e debiti al 31/12/2012 ammontano rispettivamente a 40 mila Euro ed a 142 mila Euro. Per maggiori informazioni si rimanda al relativo commento in Nota Integrativa.

Si ricorda, infine, la lettera di patronage impegnativa a favore di TAG rilasciata nell'esercizio 2006 da parte dei soci a garanzia del mutuo

residuo di 6.736 mila Euro al 31/12/2012, acceso presso il Monte dei Paschi di Siena per il finanziamento dei lavori di realizzazione del Terminal; l'impegno di SAB, in rapporto alla partecipazione detenuta, ammonta a 3.436 mila Euro.

8.2 Società collegate

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

Nel 2012 la Società ha chiuso con una perdita di 88 mila Euro a

seguito della quale nel presente bilancio è stata iscritta una rettifica di valore sul valore di carico della partecipazione, precedentemente iscritta al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, di 32 mila Euro.

Nell'esercizio in esame non vi sono state transazioni tra SAB e la collegata Ravenna Terminal Passeggeri.

Relazione sulla Gestione

8.3 Altre partecipazioni

La Società detiene dal 2000 una partecipazione del 4,13% nella SAGAT Spa, società di gestione dell'aeroporto di Torino. Nell'esercizio 2012 la partecipazione, precedentemente iscritta tra le immobilizzazioni finanziarie, è stata oggetto di riclassifica nell'attivo circolante in seguito al mutamento di destinazione economica deliberato dagli amministratori che hanno ritenuto non più strategica

la partecipazione in conseguenza di vari fattori tra i quali la ridefinizione della compagine societaria di Sagat in seguito all'ingresso del Fondo F2i in esito alla gara promossa dal Comune di Torino.

La Società detiene, inoltre, la partecipazione del 10% in Bologna Congressi Spa che chiude il 2012 con risultati positivi.

8.4 Parti correlate

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

9. Azioni proprie

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

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

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

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.

In data 29 gennaio 2013 è stato emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'"Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale" che comprende una proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. Tale Atto sarà trasmesso alla Conferenza permanente Stato-Regioni per la necessaria intesa e, successivamente, sarà adottato con un apposito decreto dal Presidente della Repubblica. All'interno del Piano, l'Aeroporto di Bologna è fra gli aeroporti inseriti nel c.d. Core Network-Ten-T ossia tra gli aeroporti considerati "di rilevanza strategica a livello UE".

Sulla base dello studio preliminare di fattibilità del progetto di integrazione degli aeroporti regionali con Seaf, società di gestione dell'aeroporto di Forlì in liquidazione, e Aeradria, aeroporto di Rimini, SAB ha ritenuto non sostenibile dal punto di vista economico il progetto di integrazione degli aeroporti regionali. Per l'Aeroporto di Forlì, che, secondo il Piano Nazionale Aeroporti suddetto, si configura come un aeroporto di servizio che può assumere il ruolo di scalo cargo e di polo per la formazione aeronautica e per attività di supporto, è stato prorogato il termine ultimo per la presentazione delle offerte (25 marzo 2013), ma la prima seduta pubblica di gara, tenutasi il giorno 28 marzo 2013, è andata deserta e sono in sede di valutazione possibili soluzioni per mantenere in vita la struttura aeroportuale. Nel frattempo Seaf, in liquidazione dal 14 maggio 2012, non ha pagato le rate del mutuo scadute il 30/06 e il 31/12/2012 e che vedono SAB come garante al 63% in forza della lettera di patronage rilasciata nel 2007 a Unicredit Banca Intesa Spa e alla Cassa di Risparmio di Forlì e della Romagna in ordine al mutuo concesso in pool a Seaf, per una quota capitale residua al 31/12/2011

pari a 7.650 mila Euro. Gli Amministratori della Società ritengono opportuno stanziare già dal bilancio 2011 un fondo rischi corrispondente all'obbligazione di garanzia espressa dalla lettera di patronage (4.820 mila Euro), ulteriormente incrementato nel 2012 per 145 mila Euro a copertura della quota interessi proporzionale al proprio impegno e complessivamente pari all'onere che la scrivente Società sarebbe tenuta a pagare nel caso di escussione della garanzia, ancorché titolata ad esperire immediata - e conseguente - azione di regresso, ai sensi dell'art. 1950 del c.c., nei confronti di Seaf stessa, debitore principale, per capitale, interessi e spese.

Gli investimenti e le intense attività realizzate nel corso dell'anno si sono concretizzati con importanti novità in materia di traffico aeroportuale: Transavia (il marchio low-cost della compagnia olandese KLM) opera da fine febbraio un collegamento per Eindhoven (3 frequenze settimanali), Tunisair, compagnia di bandiera tunisina che opererà da maggio un trisettimanale per Tunisi, e Vueling (compagnia emergente del gruppo Iberia) che dal 31 marzo vola con 6 frequenze settimanali su Barcellona. Un'altra novità è il collegamento trisettimanale per Iasi, seconda città della Romania, attivato da Tarom, il vettore di bandiera. A partire dal 31 marzo inoltre opera sullo scalo bolognese anche la compagnia Wizz Air, vettore specializzato nei voli verso l'Europa centro-orientale, con quattro nuove rotte per la Romania (Bucharest, Cluj-Napoca, Timisoara, Targu Mures) e una per la Bulgaria Sofia.

Nel mese di gennaio 2013 il Direttore Generale, Armando Brunini, ha presentato le proprie dimissioni successivamente accettate dal Consiglio di Amministrazione della Società che ha immediatamente attivato la selezione del nuovo Direttore Generale. Nel frattempo le deleghe sono state trasferite al Presidente del Consiglio di Amministrazione.

11. Evoluzione prevedibile della gestione

Il 2013 si caratterizza come un anno "complesso" sotto diversi punti di vista. Sul versante del mercato, dopo un 2012 concluso con una, seppur lieve, crescita del traffico in un mercato nazionale in contrazione, il 2013 è ipotizzato ad oggi, sulla base delle informazioni disponibili, in calo rispetto al 2012 a causa principalmente della crisi generalizzata dei vettori nazionali, tra i quali Alitalia-CAI che ha ridotto in modo significativo l'attività su Bologna. Occorre peraltro sottolineare come i segnali relativi ai primi tre mesi dell'anno in corso riportino una crescita, seppur contenuta, dei volumi rispetto al 2012, il cui mese di febbraio fu peraltro caratterizzato da fenomeni nevosi intensi portando Bologna ad essere tra i pochi aeroporti nella fascia tra i primi 10 per volume di traffico a livello nazionale a beneficiare di un tasso di crescita positivo.

Sul versante dello sviluppo infrastrutturale il 2013 vedrà il completamento della fase realizzativa dell'importante progetto di riqualifica e rifunzionalizzazione del Terminal. I lavori in corso, finalizzati a consegnare un'infrastruttura migliorata in modo significativo sia rispetto ai processi operativi sia all'offerta commerciale e più in generale all'"esperienza del passeggero", hanno avuto e hanno tutt'ora un impatto sulla qualità complessiva del servizio; a tale proposito, la società si è attivata per minimizzare per quanto possibile il disagio per i passeggeri e i clienti in generale.

Sul versante economico-finanziario, dopo la forte contrazione della marginalità operativa avvenuta nel 2012, il 2013 si caratterizza per previsioni ancora critiche, in relazione ad una potenziale, seppur ad oggi non verificatasi, riduzione dei volumi legata all'effetto della crisi economica e dalla perdurante fragilità del comparto dei vettori nazionali. A tale effetto, si sommerebbe peraltro l'ulteriore e la ulteriore modifica del "mix" di traffico verso una quota crescente di vettori commercialmente incentivati.

Riguardo il traffico aeroportuale, l'obiettivo primario è quello di confermare i volumi a dispetto di previsioni di forti diminuzioni in quasi tutti gli aeroporti italiani. Sul segmento low-cost è stato fatto un investimento per portare nuovi ed importanti attori (Vueling del

gruppo Iberia, Transavia del gruppo Air France - KLM), affinché possano in futuro espandere e migliorare questo segmento diversificandone il prodotto. I segmenti più interessanti rimangono inoltre quelli dei vettori che servono le destinazioni dell'Est Europa e che intercettano traffico da e per l'Asia. Anche i mercati etnici sono stati oggetto di investimenti: emblematico il potenziamento dei collegamenti con la Romania (Tarom) e soprattutto l'apertura del mercato tunisino (Tunisair), novità assoluta, che apre nuovi orizzonti di rapporti con il Nord Africa.

In considerazione delle incerte prospettive sopra delineate, la Società intende mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di minimizzare tali effetti negativi, anche in chiave di potenziale "discontinuità strategica" rispetto al recente passato. In particolare, si evidenzia una prima azione nell'area di biglietteria. In tale ambito, infatti, fino a tempi recenti non sussistevano le condizioni infrastrutturali per dare accesso al relativo mercato agli operatori richiedenti. La riqualifica del Terminal passeggeri, determinando la rimozione dei limiti infrastrutturali sussistenti, non ha più consentito il diniego di accesso al mercato dei servizi di biglietteria (ed accessori) e la Società ha gestito, nella seconda parte del 2012, un percorso trasparente preordinato all'affidamento dei nuovi spazi disponibili, con l'obiettivo di garantire un ampio ed elevato livello dell'offerta sullo scalo di tali servizi strettamente correlati al trasporto aereo. A seguito della manifestazione di interesse di operatori qualificati si sono avviate le attività negoziali volte alla finalizzazione contrattuale e, nel corso dell'estate 2013, questi ultimi inizieranno ad operare. L'ingresso, tra gli altri, di due operatori leader a livello nazionale, appare determinare un totale mutamento del contesto di mercato volgendo al termine le attività del gestore in tale segmento commerciale. Per questo motivo la Società ha valutato opportuno pianificare fin nei minimi dettagli l'avvio delle attività ai nuovi operatori dei servizi di biglietteria; ciò in ottica di mantenimento di livelli eccellenti degli standard di servizio all'utenza e, per quanto più possibile, di salvaguardia dei livelli occupazionali esistenti.

12. Proposta di destinazione dell'utile di esercizio

Signori Azionisti,
il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile d'esercizio pari a 1.571.589,33 Euro di cui si propone la seguente destinazione:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art.2430 del Codice Civile per 78.579,47 Euro;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per 1.493.009,86 Euro.

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

Bologna, 22 aprile 2013

Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio d'Esercizio 2012





Stato Patrimoniale e Conto Economico

Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti				
B) Immobilizzazioni:				
<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 industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	796.865	514.466	282.399	55
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	111.830	228.394	-116.564	-51
7) Altre	918.752	906.217	12.535	1
Totale immobilizzazioni immateriali	1.827.447	1.649.077	178.370	11
<i>II) Immobilizzazioni materiali:</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.410.030	7.558.323	851.707	11
2) Impianti e macchinari	1.960.383	2.165.080	-204.697	-9
3) Attrezzature industriali e commerciali	466.707	267.488	199.219	74
4) Altri beni materiali	1.268.746	1.139.714	129.032	11
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	109.281.968	110.943.308	-1.661.340	-1
b) Impianti e macchinari	6.995.144	6.075.700	919.444	15
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	16.099.533	6.070.059	10.029.474	165
Totale immobilizzazioni materiali	144.482.511	134.219.672	10.262.839	8
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	732.334	3.875.840	-3.143.506	-81
b) Imprese collegate	51.462	83.232	-31.770	-38
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	103.959	6.067.858	-5.963.899	-98
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	50.708	55.055	-4.347	-8
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
Totale immobilizzazioni finanziarie	938.463	10.081.985	-9.143.522	-91
Totale Immobilizzazioni	147.248.421	145.950.734	1.297.687	1
C) Attivo circolante:				
<i>I) Rimanenze:</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	516.768	530.964	-14.196	-3
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
Totale rimanenze	516.768	530.964	-14.196	-3

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
II) Crediti:				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	11.276.088	11.672.785	-396.697	-3
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	110.753	519.965	-409.212	-79
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
3) Verso imprese collegate				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
4) Verso controllanti				
4-bis) Crediti tributari				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.332.363	151.066	1.181.297	782
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.211.337	41.173	1.170.164	2.842
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.019.271	1.776.037	-756.766	-43
b) Esigibile oltre esercizio successivo	3.375.145	1.948.529	1.426.616	73
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	4.029.315	3.440.762	588.553	17
b) Esigibile oltre esercizio successivo	2.280.318	0	2.280.318	100
Totale crediti	24.634.590	19.550.317	5.084.273	26
III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)				
1) Partecipazioni in imprese controllate				
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni	5.165.989	0	5.165.989	100
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	2.595.247	12.500.479	-9.905.232	-79
Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)	7.761.236	12.500.479	-4.739.243	-38
IV) Disponibilità liquide				
1) Depositi bancari e postali	14.330.771	17.452.684	-3.121.913	-18
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	20.555	19.566	989	5
Totale disponibilità liquide	14.351.326	17.472.250	-3.120.924	-18
Totale Attivo circolante	47.263.920	50.054.010	-2.790.090	-6
D) Ratei e Risconti				
1) Ratei	37.813	67.324	-29.511	-44
2) Risconti	176.811	102.716	74.095	72
Totale Ratei e Risconti	214.624	170.040	44.584	26
TOTALE ATTIVITÀ	194.726.965	196.174.784	-1.447.819	-1

Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Patrimonio netto				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000		
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000		
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	4.055.566	3.961.969	93.597	2
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	22.968.901	21.190.567	1.778.334	8
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo				
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio	1.571.588	1.871.929	-300.341	-16
Totale Patrimonio Netto	116.946.055	115.374.465	1.571.590	1
B) Fondi per rischi ed oneri				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite	5.000	0	5.000	100
3) Altri	9.770.888	9.128.440	642.448	7
Totale Fondi per rischi ed oneri	9.775.888	9.128.440	647.448	7
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	4.235.587	4.483.841	-248.254	-6
D) Debiti				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	5.643.319	5.520.084	123.235	2
b) Esigibili oltre esercizio successivo	24.592.047	30.232.003	-5.639.956	-19
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	46.244	95.538	-49.294	-52
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	17.879.859	15.116.675	2.763.184	18
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	211.774	556.523	-344.749	-62
b) Esigibili oltre esercizio successivo	23.551	0	23.551	100
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	769.200	2.273.348	-1.504.148	-66
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	820.144	916.890	-96.746	-11
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	13.151.099	12.218.902	932.197	8
b) Esigibili oltre esercizio successivo	209.576	0	209.576	100
Totale debiti	63.346.813	66.929.963	-3.583.150	-5
E) Ratei e Risconti				
1) Ratei	141.427	184.742	-43.315	-23
2) Risconti	281.195	73.333	207.862	283
Totale Ratei e Risconti	422.622	258.075	164.547	64
TOTALE PASSIVITÀ	194.726.965	196.174.784	-1.447.819	-1

Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
I) Garanzie prestate	5.202.711	6.313.942	-1.111.231	-18
II) Impegni: beni in concessione	58.386.246	57.412.235	974.011	2
TOTALE CONTI D'ORDINE	63.588.957	63.726.177	-137.220	0

Conto Economico

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Valore della produzione				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	75.660.817	75.488.375	172.442	0
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	38.895	-38.895	-100
5) Altri ricavi e proventi	1.985.466	2.001.658	-16.192	-1
- di cui contributi c/esercizio	21.460	0	21.460	-100
Totale valore della produzione	77.646.283	77.528.928	117.355	0
B) Costi della produzione				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	1.078.635	880.779	197.856	22
7) Per servizi	33.673.223	31.202.341	2.470.882	8
8) Per godimento di beni di terzi	5.476.182	4.679.613	796.569	17
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	14.017.949	13.930.014	87.935	1
b) Oneri sociali	3.914.241	3.862.926	51.315	1
c) Trattamento di fine rapporto	1.167.134	1.167.773	-639	0
d) Trattamento di quiescenza e simili	155.286	157.335	-2.049	-1
e) Altri costi	30.605	34.108	-3.503	-10
<i>Totale costo del personale</i>	<i>19.285.215</i>	<i>19.152.156</i>	<i>133.059</i>	<i>1</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	628.518	1.021.815	-393.297	-38
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	7.519.731	6.843.048	676.683	10
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	1.002.390	433.735	568.655	131
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>9.150.639</i>	<i>8.298.598</i>	<i>852.041</i>	<i>10</i>
11) Var. rimanenze mat. prime, sussidiarie, consum.	14.196	-38.035	52.231	-137
12) Accantonamenti per rischi	291.711	5.382.338	-5.090.627	-95
13) Altri accantonamenti	1.586.515	833.528	752.987	90
14) Oneri diversi di gestione	2.819.439	2.663.837	155.602	6
Totale costi della produzione	73.375.755	73.055.155	320.600	0
Differenza tra valore e costi della produzione	4.270.528	4.473.773	-203.245	-5
C) Proventi ed oneri finanziari				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	166.563	170.522	-3.959	-2
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	141.737	364.049	-222.312	-61
d) Proventi finanziari diversi	369.017	289.257	79.760	28
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>510.754</i>	<i>653.306</i>	<i>-142.552</i>	<i>-22</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-862.208	-1.204.023	341.815	-28
17-bis) Utile e perdite su cambi	-759	-486	-273	56
Totale proventi ed oneri finanziari	-185.650	-380.681	195.031	-51
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni				
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-892.712	-490.411	-402.301	82
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
Totale delle rettifiche	-892.712	-490.411	402.301	82
E) Proventi ed oneri straordinari				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	981.244	714.128	267.116	37
d) Proventi straordinari diversi	32.311	10.474	21.837	208
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>1.013.555</i>	<i>724.602</i>	<i>288.953</i>	<i>40</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni	-626.298	0	626.298	100
c) Sopravvenienze passive	-67.363	-74.702	7.339	-10
d) Oneri straordinari diversi	-1.138	-4.445	3.307	-74
e) Imposte di esercizi precedenti	-2.366	0	2.366	-100
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-697.165</i>	<i>-79.147</i>	<i>-618.018</i>	<i>781</i>
Totale delle partite straordinarie	316.390	645.455	-329.065	-51
Risultato prima delle Imposte	3.508.556	4.248.136	-739.580	-17
a) Imposte correnti	2.612.818	4.290.503	-1.677.685	-39
b) Imposte differite/anticipate	-675.850	-1.914.296	1.238.446	-65
22) Imposte sul reddito d'esercizio, correnti e differ.	1.936.968	2.376.207	-439.239	-18
23) Utile (perdita) d'esercizio	1.571.588	1.871.929	-300.341	-16

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Bilancio d'Esercizio 2012





Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

I. Premessa – Principi generali

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

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

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

alcuna omissione nelle voci previste dagli schemi obbligatori previsti dagli art. 2424 e 2425 del Codice Civile. Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello schema di Stato Patrimoniale.

I valori di bilancio sono espressi in unità di Euro.

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

La Società redige il Bilancio Consolidato ai sensi del D.Lgs.127/91, consolidando con il metodo integrale i dati di bilancio delle controllate Fast Freight Marconi Spa e TAG Bologna Srl. Marconi Handling Srl è fuoriuscita dal perimetro di consolidamento in quanto la partecipazione è stata ceduta il 19 dicembre 2012.

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

II. Criteri di formazione

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012, 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 2012 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%). Analoga valutazione è stata effettuata per l'investimento relativo alla prima fase del progetto Baisys 2, entrato in funzione nell'esercizio 2012 e consistente nell'installazione, configurazione e personalizzazione del nuovo sistema informativo per la gestione documentale relativamente ai processi aziendali gestiti da SAP.

La voce "altre immobilizzazioni immateriali" accoglie le migliori su beni di terzi, al netto del relativo fondo ammortamento, relative:

- alla quota di finanziamento a carico della Società dei lavori di realizzazione dello svincolo della tangenziale Aeroporto; l'aliquota di ammortamento applicata corrisponde alla vita residua commisurata alla durata della concessione scadente nel 2044;
- ai costi di installazione di guard-rail e dissuasori di traffico presso via dell'Aeroporto previo accordo con il Comune di Bologna, la cui durata è stimata in 20 anni;
- ai lavori sulla viabilità limitrofa all'aeroporto, nei pressi di Via della Salute, a seguito dei lavori di realizzazione del Nuovo varco Doganale Ovest, la cui vita utile è stata stimata, a seconda della tipologia di intervento, in 5 e 10 anni.

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.

Nel corso del 2010, si è provveduto a ridefinire il piano di ammortamento di alcuni beni la cui dismissione è stata programmata per gli anni 2012 e 2013, a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal Aerostazione Passeggeri e alla realizzazione di un nuovo edificio per il servizio de-icing. Per tali beni, già dall'esercizio 2010, è stato rimodulato il piano di ammortamento tenuto conto della minore vita utile rispetto al piano di ammortamento iniziale. Durante il 2012 si è provveduto a dismettere anticipatamente parte di tali beni la cui eliminazione ha prodotto, oltre a una minusvalenza patrimoniale di 27 mila euro, un impatto sul conto economico e sul patrimonio netto 2012 pari a 53 mila euro.

Nel 2011 si è concluso il procedimento formale, previsto dall'art. 9 della Concessione di Gestione Totale, di consegna in uso alla Società da parte di Enac dei beni gratuitamente devolvibili ovvero le aree, gli immobili e gli impianti fissi facenti parte del sedime aeroportuale che, al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri. 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 ripara-

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

zione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio di sostenimento, eccezion fatta per gli oneri di manutenzione ordinaria e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, relativamente alla categoria "piste, piazzali, parcheggi aeromobili e vie di rullaggio", per i quali viene utilizzato l'apposito fondo di ripristino iscritto nel

Contributi conto impianti

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

passivo patrimoniale.

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

Immobilizzazioni finanziarie

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

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

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

Rimanenze

Le rimanenze si compongono di materie sussidiarie e di consumo valutate al costo medio ponderato, inteso come prezzo medio

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

Crediti

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

d'acquisto del periodo aumentato dei relativi oneri accessori direttamente imputabili.

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

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

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono iscritte secondo il loro valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

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

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

Fondi per rischi ed oneri

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

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

Trattamento di fine rapporto subordinato

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

Debiti

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

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

Ricavi e costi

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

Imposte sul reddito correnti

Le imposte sul reddito Ires e Irap sono calcolate applicando le disposizioni fiscali in base alla stima del reddito tassabile. Il costo a carico dell'esercizio è iscritto alla voce E.22 del Conto Economico.

Nel corso dell'esercizio 2012, la Società, in qualità di consolidante, ha rinnovato l'adesione all'istituto denominato "consolidato fiscale

nazionale" per un ulteriore triennio (2012-2014) con le società controllate TAG Bologna Srl e Fast Freight Marconi Spa e con riferimento alla società Marconi Handling Srl aveva aderito al medesimo istituto per il triennio 2012-2014. Per effetto del venir meno del controllo in Marconi Handling Srl, a seguito della cessione della partecipazione nel corso del 2012, l'adesione è stata interrotta.

Imposte sul reddito differite ed anticipate

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

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

L'iscrizione delle imposte anticipate, conseguenti a componenti negativi di reddito la cui deducibilità fiscale è parzialmente o totalmente rinviata in esercizi successivi, scaturisce dalla ragionevole certezza del loro futuro recupero in un arco temporale definito. Le differenze temporanee deducibili generano attività per imposte anticipate da registrare nella voce C.II.4-ter dell'attivo. Le differenze temporanee imponibili, che si manifestano in presenza di componenti positivi di reddito tassabili in un esercizio successivo rispetto a quello nel quale hanno rilevanza civilistica ovvero componenti negativi di reddito dedotti in un esercizio precedente rispetto a quello d'iscrizione in conto economico generano passività per imposte differite da registrare nella voce B.2 del passivo.

La fiscalità differita è determinata sulla base delle aliquote IRES e

IRAP attualmente in vigore ritenute applicabili nei prossimi esercizi, rispettivamente 27,5% e 4,2%, aliquota IRAP applicabile ai soggetti esercenti attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori, introdotto dal decreto legge n. 98 del 2011.

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

Si segnala che la società ha presentato istanza di rimborso della maggiore imposta IRES versata nel periodo 2007-2011, per effetto della mancata deduzione della quota dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato, prevista dal decreto legge n.16 del 2012 e dal Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 17 dicembre 2012; mentre a partire dall'esercizio 2012 il risparmio di imposta è stato rilevato direttamente all'atto della determinazione delle imposte sul reddito dell'esercizio.

Il rimborso, per 978 mila Euro è stato rilevato, nel bilancio in chiusura, come sopravvenienza attiva con contropartita credito verso erario esigibile oltre il prossimo esercizio.

IV - Esame delle principali voci di bilancio

Attivo Patrimoniale

B. Immobilizzazioni

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

B. I. Immobilizzazioni immateriali

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Immobilizzazioni immateriali	1.827	1.649	178

Immobilizzazioni immateriali

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREM.TO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	AMM.TO	SALDO 31/12/2012
Diritto brevetto ind.le opere ingegno	515	873	0	-591	797
Immobilizz. in corso e acconti	228	359	-475	0	112
Altre (migliorie su beni di terzi)	906	50	0	-38	918
Totale	1.649	1.282	-475	-629	1.827

Gli incrementi relativi alla voce "Diritto di brevetto industriale e opere dell'ingegno" riguardano prevalentemente i costi del sistema informativo per la gestione documentale (prima fase del Progetto Baisys 2) unitamente all'aggiornamento del sistema informativo aeroportuale Groundstar. Nell'esercizio sono stati inoltre acquistati licenze e software gestionali specifici tra i quali la terza fase del Pavement Management System per l'analisi dello stato d'uso delle pavimentazioni delle aree di volo e di manovra, applicativi gestionali per la gestione delle risorse umane e per la prenotazione dei posti

auto. La crescita delle migliorie su beni di terzi attiene ai lavori di ampliamento, riqualifica e sistemazione di un tratto di Via della Salute in corrispondenza dell'ingresso del nuovo Varco Doganale Ovest.

Tra le immobilizzazioni in corso al 31/12/2012 si evidenziano i costi sostenuti per la progettazione della pensilina di collegamento tra fermata aeroporto e Terminal del People Mover e quelli legati alla seconda fase del progetto di sviluppo del sistema informativo aziendale Baisys 2.

B. II. Immobilizzazioni materiali

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Immobilizzazioni materiali	144.483	134.220	10.263



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

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

Immobilizzazioni materiali in proprietà - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIFIC.	SALDO 31/12/2012
Terreni	5.567	0	0	5.567
Fabbricati	1.896	0	0	1.896
Costruzioni leggere	2.602	960	0	3.562
Terreni e fabbricati	10.065	960	0	11.025
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.599	0	0	4.599
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	0	0	268
Impianti di info accettazione	689	139	-53	775
Impianti pubblicitari	340	95	0	435
Impianti e macchinari	5.896	234	-53	6.077
Attrezzatura officina	300	1	0	301
Attrezzatura varia aerostazione	1.581	380	-111	1.850
Attrezzature industriali e commerciali	1.881	381	-111	2.151
Autovetture	131	0	0	131
Autoveicoli da trasporto	410	7	0	417
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.838	42	-19	1.861
Mobili e arredi fissi	1.090	321	-170	1.241
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.407	191	-129	2.469
Altri beni materiali	5.876	561	-318	6.119
Totali	23.718	2.136	-482	25.372

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

- nella categoria "costruzioni leggere" i lavori di riqualifica del parcheggio P3 per complessivi 958 mila Euro;
- nella categoria "attrezzatura varia aerostazione" l'acquisto di un'apparecchiatura per i controlli di sicurezza dei bagagli fuori

- nella categoria "mobili e arredi fissi" l'acquisto dei nuovi banchi check-in la cui installazione è legata ai lavori di riqualifica del Terminal.

Immobilizzazioni materiali in proprietà – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2011	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2012
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	0	0	0	0
Costruzioni leggere	2.507	0	108	2.615
Terreni e fabbricati	2.507	0	108	2.615
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	2.765	0	274	3.039
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	179	0	33	212
Impianti di info accettazione	645	-53	35	627
Impianti pubblicitari	142	0	97	239
Impianti e macchinari	3.731	-53	439	4.117
Attrezzatura officina	272	0	5	277
Attrezzatura varia aerostazione	1.342	-111	176	1.407
Attrezzature industriali e commerciali	1.614	-111	181	1.684
Autovetture	114	0	11	125
Autoveicoli da trasporto	172	0	63	235
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.591	-19	94	1.666
Mobili e arredi fissi	903	-165	65	803
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	1.957	-125	189	2.021
Altri beni materiali	4.737	-309	422	4.850
Totali	12.589	-473	1.150	13.266

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

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

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2012	FONDO AMM.TO 31/12/2012	SALDO DI BILANCIO
Terreni	5.567	0	5.567
Fabbricati	1.896	0	1.896
Costruzioni leggere	3.562	-2.615	947
Terreni e fabbricati	11.025	-2.615	8.410
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.599	-3.039	1.560
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	-212	56
Impianti di info accettazione	775	-6275	148
Impianti pubblicitari	435	-239	196
Impianti e macchinari	6.077	-4.117	1.960
Attrezzatura officina	301	-277	24
Attrezzatura varia aerostazione	1.850	-1.407	443
Attrezzature industriali e commerciali	2.151	-1.684	467
Autovetture	131	-125	6
Autoveicoli da trasporto	417	-235	182
Mobili macchine ordinarie d' ufficio	1.861	-1.666	195
Mobili e arredi fissi	1.241	-803	438
Macchine uff. elettron. ed elettromec.	2.469	-2.021	448
Altri beni materiali	6.119	-4.850	1.269
Totali	25.372	-13.266	12.106

B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

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

Beni gratuitamente devolvibili – valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2012
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	104.611	9	0	104.620
Parcheggi e viabilità	8.053	165	0	8.218
Fabbricati	61.917	2.489	-340	64.066
Terreni e fabbricati	174.581	2.663	-340	176.904
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	3.379	428	-1.312	2.495
Imp.comunicazione/segnalazione	4.964	751	-417	5.298
Altri impianti	11.336	1.878	-20	13.194
App.segnalazione e attr. di pista	638	0	0	638
Impianti e macchinari	20.317	3.057	-1.749	21.625
Totali	194.898	5.720	-2.089	198.529

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

- nella categoria “fabbricati” la crescita è dovuta prevalentemente al nuovo edificio destinato ad ospitare l'impianto di smistamento bagagli (BHS);
- nella categoria “impianti di carico, scarico, sollevamento e trasporto” l'incremento riguarda la fornitura e posa in opera di impianti smistamento bagagli in configurazione temporanea

- presso il Terminal passeggeri (153 mila Euro), il Terminal Est e il fabbricato merci (126 mila euro), oltre che la fornitura di due nastri trasportatori a piastre sovrapposte (149 mila euro);
- nella categoria “impianti di comunicazione/segnalazione”, oltre alla realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora per complessivi 181 mila Euro (di cui 121 mila euro realizzati per il nuovo fabbricato BHS), si segnala, nell'area parcheggi, la riqualifica dell'impianto di

esazione (259 mila euro), e la realizzazione dell'impianto automatico per la corsia preferenziale e telepass (153 mila euro). Nel corso del 2012 si rileva inoltre l'acquisto di nuovi monitor per l'informativa ai passeggeri per complessivi 150 mila Euro, collocati in corrispondenza dei nuovi banchi check-in, la cui installazione è legata ai lavori di riqualifica del Terminal;

- nella categoria "altri impianti" la crescita più rilevante (334 mila euro) riguarda la realizzazione degli impianti meccanici, di riscaldamento e condizionamento relativi al nuovo fabbricato destinato ad ospitare l'impianto BHS. Nel corso del 2012 questa categoria accoglie inoltre i costi di realizzazione di impianti

di varia natura tra cui si segnalano: rete idrica antincendio per garantire copertura ai fabbricati dell'area est (321 mila euro); realizzazione di un'insegna luminosa "Aeroporto di Bologna" situata all'ingresso del sedime aeroportuale (303 mila euro), sostituzione delle due scale mobili e ascensori situati all'interno dell'aerostazione passeggeri (301 mila euro) e fornitura di nuove centrali termiche presso la Palazzina Direzionale e Centrale Tecnologica (133 mila euro). Si segnala anche la realizzazione di una pensilina autoportante con pannelli solari per la ricarica delle batterie delle auto elettriche in corrispondenza del parcheggio P1.

Beni gratuitamente devolvibili – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2012	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE DI AMM.TO	FONDO 31/12/2012
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	19.981	0	2.492	22.473
Parcheggi e viabilità	3.811	0	160	3.971
Fabbricati	39.846	-305	1.637	41.178
Terreni e fabbricati	63.638	-305	4.289	67.622
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	2.748	-1.285	359	1.8228
Imp.comunicazione/segnalazione	3.670	-401	567	3.836
Altri impianti	7.588	-6	1.005	8.587
App.segnalazione e attrezzature di pista	235	0	150	385
Impianti e macchinari	14.241	-1.692	2.081	14.630
Totali	77.879	-1.997	6.370	82.252

Beni gratuitamente devolvibili – valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2012	FONDO AMM.TO 31/12/2012	SALDO DI BILANCIO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	104.620	-22.473	82.147
Parcheggi e viabilità	8.218	-3.971	4.247
Fabbricati	64.066	-41.178	22.888
Terreni e fabbricati	176.904	-67.622	109.282
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	2.495	-1.822	673
Imp.comunicazione/segnalazione	5.298	-3.836	1.462
Altri impianti c/concessione	13.194	-8.587	4.607
App.segnalazione e attrezzature di pista	638	-385	253
Impianti e macchinari	21.625	-14.630	6.995
Totali	198.529	-82.252	116.277

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 2012 oltre

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

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2012
Imm. materiali in corso	6.070	15.501	-5.471	16.100

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

Gli investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2012 sono riferiti ai seguenti interventi:

- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione esistente e opere accessorie (pontili di imbarco, nuovo impianto di smistamento bagagli BHS) per complessivi 14.703 mila Euro;
- nuova centrale di cogenerazione (298 mila Euro);
- piazzola de-icing ed edificio e nuova recinzione perimetrale per

complessivi 235 mila euro;

- acconti per la fornitura di apparecchiature per il controllo bagagli da stiva che verranno collocati presso il nuovo fabbricato BHS per complessivi 234 mila Euro;
- riqualifica, riprotezione ed ammodernamento di vari fabbricati situati nel sedime aeroportuale per complessivi 172 mila Euro.

B. III. Immobilizzazioni finanziarie

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	938	10.082	-9.144

B. III. 1a) Partecipazioni in imprese controllate

Le partecipazioni di controllo al 31 dicembre 2012, a confronto con il valore al 31 dicembre 2011, sono rappresentate nel seguente prospetto:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Marconi Handling Srl	84,62%	0	3.080	-3.080
Fast Freight Marconi SpA	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	51%	135	198	-63
Totale controllate		732	3.875	-3.143

I dati relativi alle partecipazioni di controllo sono sintetizzati nel prospetto elaborato ai sensi dell'art. 2427 comma 5 del Codice Civile. Il prospetto non include i dati della controllata Airports & Travel Srl assoggettata a procedura volontaria di liquidazione dal 2010 ed il cui valore di carico è stato azzerato nell'esercizio 2011 in quanto ritenuto non recuperabile in esito alla procedura.

Al 31 dicembre 2012 il prospetto non include anche Marconi Handling Srl in quanto la partecipazione è stata ceduta il 19 dicembre 2012 alla società GH Italia Srl, società appartenente al Gruppo cui appartiene GH Napoli Spa, già socio di Marconi Handling Srl con una quota del 15,38%. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori approfondimenti.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2011	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2011
Fast Freight Marconi SpA - Bologna Via Triumvirato, 84	520	1.837	271	100,00%	1.837	597
Tag Bologna Srl - Bologna Via Triumvirato, 84	316	500	-124	51,00%	255	135

Fast Freight Marconi Spa (per brevità anche FFM) è stata costituita in data 19 novembre 2008 da Marconi Handling Srl con un capitale sociale di 10 mila Euro successivamente aumentato a 520 mila mediante l'apporto da parte dell'allora socio unico del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. L'operazione straordinaria è stata promossa dalla scrivente Società con la finalità di sviluppare ed efficientare il segmento del traffico merci sullo scalo; a completamento dell'operazione, la partecipazione totalitaria in FFM è stata infatti acquistata dalla scrivente all'inizio del 2009 e risulta iscritta nel presente bilancio al valore iniziale di acquisizione aumentato dei costi accessori di diretta imputazione.

Tag Bologna Srl (per brevità anche TAG) è stata costituita il 9 novembre 2001 per la progettazione, realizzazione e gestione di un Terminal aeroportuale dedicato all'Aviazione Generale, lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra e la gestione di hangar per il ricovero e la manutenzione degli aeromobili. Il Terminal per l'Aviazione Generale è stato aperto all'attività operativa il 21 aprile 2008. La compagine azionaria è la seguente: 51% Aeroporto G.Marconi di Bologna Spa, 24,5% B.Group Spa e 24,5% Sirio Spa. Al 31 dicembre 2012 il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato, ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 63 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

Relativamente alle partecipazioni di controllo in FFM e Tag Bologna si è operato il consolidamento dei dati di bilancio 2012. Si rimanda

all'apposito capitolo della Relazione sulla Gestione per ulteriori approfondimenti.

B. III. 1b) Partecipazioni in imprese collegate

La partecipazione di collegamento al 31 dicembre 2012 è rappresentata di seguito:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	24%	51	83	-32

La società (nel seguito anche RTP) è stata costituita in data 11 settembre 2009 unitamente ai soci Royal Caribbean Cruises Ltd, Venezia Terminal Passeggeri Spa, Bassani Ravenna Srl, CCIAA di Ravenna e Bassani Spa ed ha per oggetto principale lo svolgimento di ogni attività connessa all'esecuzione della concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima e accoglienza passeggeri in imbarco/sbarco e transito nel Porto Corsini di Ravenna.

La società ha sottoscritto tale concessione con l'Autorità Portuale di Ravenna il 16 dicembre 2009 e alla fine di luglio 2010 le sono state consegnate le strutture.

La partecipazione, iscritta in bilancio al valore di costo fino all'esercizio precedente, è stata svalutata nell'esercizio in esame, ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 32 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2012	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2012	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2011	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2012
Ravenna Terminal Passeggeri Srl - Ravenna Viale L.C. Farini, 14	300	214	-88	24,00%	51	51

B. III. 1d) Partecipazioni in altre imprese

Si riporta il dettaglio delle partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2012 e nell'esercizio precedente:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Sagat SpA	4,13%	0	5.961	-5.961
Bologna Congressi SpA	10,00%	104	104	0
I.D.C. Scrl	6,70%	0	2	2
CAAF dell'Industria SpA	0,07%	1	1	0
Totale altre partecipazioni		105	6.068	-5.963

Al 31/12/2012 la partecipazioni in Sagat Spa è stata riclassificata tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni come si illustrerà nel prosieguo mentre la partecipazione nell'I.D.C. Italian Distribution Council Scrl, iscritta nell'esercizio 2006 al valore di costo comprensivo degli oneri accessori (2 mila Euro) è stata svalutata a seguito della procedura di liquidazione deliberata il 3 maggio 2012.

Si riepiloga nel seguito i dati della partecipazione più rilevante tra quelle in altre imprese. Oltre a Bologna Congressi, residua in questa categoria la partecipazione nel Caaf dell'Industria dell'Emilia Centrale Spa, che effettua l'assistenza fiscale ai lavoratori dipendenti della Società iscritta nell'esercizio 2000 al valore di costo comprensivo degli oneri accessori.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2012	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2012	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2011
Bologna Congressi SpA - Bologna Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.169	33	10,00%	104

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

B. III. 2d) Crediti verso altri

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Crediti vs. altri oltre eserc. successivo	51	55	-4

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

C. Attivo circolante

C. I. 1) Rimanenze

RIMANENZE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	517	531	-14

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

C. II. Crediti

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

C. II. 1) Crediti verso clienti

CREDITI VS. CLIENTI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Crediti vs. clienti esigibili entro es. successivo	11.276	11.673	-397

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

Nel dettaglio la voce è articolata in:

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	13.859	13.439	420
Fondo svalutazione crediti	-2.583	-1.766	-817
Crediti netti verso clienti	11.276	11.673	-397

I crediti verso clienti sono esposti al netto del relativo fondo rettificativo di 2.583 mila Euro e sono rappresentati da crediti relativi alla gestione aeroportuale per servizi propri del gestore aeroportuale, diritti aeroportuali ed attività commerciali compresi 1.934 mila Euro di crediti verso i vettori per l'addizionale comunale diritti di imbarco

passaggeri di cui alla Legge 350/03 e successive integrazioni. Si conferma anche in questo esercizio l'attenta gestione delle politiche di concessione e recupero crediti che ha consentito di contenere l'esposizione finanziaria verso i clienti nonostante la crisi economica generale e di settore e nonostante il lieve aumento del fatturato.

Movimentazione del fondo svalutazione crediti vs. clienti

Valore al 01/01/2012	1.766
Utilizzo fondo per crediti inesigibili	-125
Svincolo fondo per crediti incassati	-60
Incremento per accantonamento 2012	1.002
Totale	2.583

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

ti degli ultimi cinque anni; la misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2012 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

C. II. 2) Crediti verso imprese controllate

CREDITI VS. CONTROLLATE ESIGIBILI ENTRO ESERCIZIO SUCCESSIVO	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Crediti vs. Marconi Handling Srl	0	350	-350
Crediti vs. Fast Freight Marconi SpA	71	132	-61
Crediti vs. Tag Bologna Srl	40	38	2
Totale	111	520	-409

I crediti verso FFM e Tag attengono a rapporti di natura commerciale per servizi resi ed addebiti vari di competenza dell'esercizio 2012. Nel dettaglio:

- il credito verso FFM attiene prevalentemente al rimborso del costo del personale distaccato e al conguaglio degli oneri condominiali dei locali in sub concessione;
- il credito verso Tag attiene prevalentemente ai diritti aeroportuali

dei voli dell'Aviazione Generale gestiti da Tag e che quest'ultima incassa dai vettori in nome e per conto di Sab.

Al 31/12/2012 non vi sono crediti verso la controllata Airports & Travel Srl in liquidazione mentre i crediti verso Marconi Handling Srl, ceduta al termine dell'esercizio in chiusura, sono stati riclassificati nei crediti verso clienti.

C. II. 4-bis) Crediti tributari

CREDITI TRIBUTARI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
a) Crediti Tributari entro es. successivo	1.332	151	1.181
b) Crediti Tributari oltre es. successivo	1.211	41	1.170
Totale	2.543	192	2.351

La crescita dei crediti tributari a breve, nel 2011 costituiti prevalentemente dal credito annuale Iva, è dovuta prevalentemente al credito per saldo Ires ed Irap dell'esercizio, rispettivamente per 791 mila e 146 mila Euro, che nel precedente bilancio evidenziavano un saldo a debito, oltre al credito Iva (384 mila Euro) ed accise (12 mila Euro). I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo, accolgono il credito iscritto a seguito della presentazione dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale dipendente e assimilato di cui al D.L.201/2011 e al

Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 17 dicembre 2012, per 1.170 mila Euro, comprensivi delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi e della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale di gruppo, e per 41 mila Euro il credito per rimborso Irap ex D.L. n.185/2008 relativo alla società Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla scrivente in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

C. II. 4-ter) Imposte anticipate

IMPOSTE ANTICIPATE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.019	1.776	-757
Imposte Anticipate oltre es. successivo	3.375	1.949	1.426
Totale	4.394	3.725	669

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

Le movimentazioni dell'esercizio relativamente ai crediti per imposte anticipate come richiesto dall'art. 2427, comma 1 n.14 del Codice

Civile sono esposte a commento della voce E.22 Imposte sul reddito.

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

Movimentazione crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2012	3.725
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-850
Incremento per imposte anticipate anno 2012	1.519
Totale	4.394

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

C. II. 5) Crediti verso altri

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Vs. altri entro esercizio successivo	4.029	3.441	588
Vs. altri oltre esercizio successivo	2.280	0	2.280
Totale	6.309	3.441	2.868

La voce è esposta al netto di apposito fondo rettificativo pari a 544 mila Euro per adeguare il valore nominale dei crediti verso altri al valore di presumibile realizzo.

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

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Enac per deposito cauzionale ex art.17 L.135/97	3.628	3.628	0
Crediti cessione partecipazione esig. entro es. succ.	586	0	586
Altri crediti verso altri	155	130	25
Crediti vs. casse parcheggi, biglietteria, ecc	149	61	88
Costi anticipati	55	166	-111
Totale crediti lordi vs. altri esig. entro esec. succ.	4.573	3.985	588
Fondo svalutazione crediti vs. altri	-544	-544	0
Totale crediti netti vs. altri	4.029	3.441	588
Crediti cessione partecipazione esig. oltre es. succ.	2.280	0	2.280
Totale crediti vs. altri	6.309	3.441	2.868

Il deposito cauzionale ex art.17 L.135/97, dovrà essere restituito alla Società una volta conclusa, da parte di Enac, la verifica delle annualità in anticipata occupazione (23 dicembre 1998 – 27 dicembre 2004). Tale verifica, da parte della Direzione Aeroportuale Enac di Bologna è stata positivamente portata a termine nel corso del 2012 ed ora la pratica è in fase di analisi presso i competenti uffici di Enac Roma. Considerata l'anzianità del credito ed il protrarsi delle procedure di chiusura formale del regime di anticipata occupazione, la Società ha prudenzialmente appostato nei precedenti esercizi e

mantenuto nel presente bilancio, un fondo svalutazione di 544 mila Euro al fine di adeguare il valore nominale del credito (3.628 mila Euro) al rischio di parziale inesigibilità.

I crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling Srl hanno scadenza entro l'esercizio 2013 per 586 mila Euro e oltre l'esercizio in corso per 2.280 mila Euro compresi gli interessi per dilazionato pagamento. Si precisa che tale credito è garantito da apposito pegno sulla quota societaria ceduta.

C. III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZAZIONI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	5.166	0	5.166
Altri titoli	2.595	12.500	-9.905
Totale	7.761	12.500	-4.739

La voce accoglie la partecipazione del 4,13% nella società Sagat Spa fino al 31/12/2011 iscritta tra le immobilizzazioni finanziarie. La riclassifica, in conformità a quanto disposto dal Codice Civile e dal Principio Contabile n. 20, deriva dal mutamento di destinazione economica della partecipazione deliberato dagli amministratori che hanno ritenuto non più strategica la partecipazione in conseguenza di vari fattori tra i quali la ridefinizione della compagine societaria in seguito all'ingresso del Fondo F2i in esito della gara promossa dal Comune di Torino. In conseguenza di quanto sopra il valore di iscrizione della partecipazione, pari al costo di acquisto, è stato svalutato per allinearla al valore di presumibile realizzo, apportando una

rettifica di valore di 795 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

La voce "altri titoli", infine, attiene alle somme impiegate in un Prodotto Finanziario di Capitalizzazione di 2.500 mila Euro acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tenuto conto della finalità dell'investimento la cui durata è subordinata all'eventuale necessità di reimpiego dei fondi per far fronte al piano degli investimenti della Società, l'orizzonte temporale dell'investimento non è stato considerato a lungo termine.

C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Depositi bancari e denaro in cassa	14.351	17.472	-3.121

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

Depositi Bancari	14.324
Depositi Postali	6
Denaro in cassa	21
TOTALE	14.351

Tra i depositi bancari risultano vincolati 10.044 mila Euro nei conti di deposito temporaneo.

La liquidità totale, data dalla somma tra disponibilità liquide ed investimenti finanziari, è calata di 13.026 mila Euro nel corso dell'eser-

cizio, passando da 20.973 mila Euro al 31/12/2011 a 16.947 mila Euro al 31/12/2012 per effetto dell'assorbimento di cassa dovuto sia al finanziamento degli investimenti che alla gestione ordinaria.

D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Interessi attivi	38	67	-29
Totale ratei attivi	38	67	-29
Affitti passivi	1	18	-17
Assicurazioni	7	7	0
Tasse	1	1	0
Altri	156	65	91
Pluriennali	12	12	0
Totale risconti attivi	177	103	74
Totale	215	170	45

I ratei attivi sono composti da interessi attivi di competenza del prossimo esercizio su investimenti finanziari in essere al 31/12/2012. I risconti attivi sono composti come esposto in tabella: la voce "altri" attiene prevalentemente a canoni di noleggio e di manutenzione,

abbonamenti ed altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo. Tra questi 12 mila Euro attengono a risconti attivi pluriennali.



Passivo Patrimoniale

A. Patrimonio netto

PATRIMONIO NETTO	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	4.056	3.962	94
Altre riserve: riserva straordinaria	22.968	21.190	1.778
Utile d'esercizio	1.572	1.872	-300
Totale	116.946	115.374	1.572

Al 31 dicembre 2012 il capitale sociale, pari a 74.000 mila Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna.

La composizione del Capitale Sociale al 31 dicembre 2012, invariata rispetto all'esercizio precedente, è evidenziata nella tabella seguente.

Composizione del capitale al 31/12/2012

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

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

La Riserva Legale risulta incrementata per effetto della deliberazione dell'Assemblea dei Soci del 5 luglio 2012 che ha deliberato

la destinazione dell'utile dell'esercizio 2011 per 94 mila Euro a Riserva Legale e, per la restante parte di 1.778 mila Euro a Riserva Straordinaria, interamente costituita con utili di esercizio.

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

	31/12/2012	Incrementi	Decrementi	31/12/2011
Cap. Sociale	74.000	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	14.350
Riserva legale	4.056	94	0	3.962
Altre riserve: riserva straordinaria	22.968	1.778	0	21.190
Risultato di esercizio	1.572	1.572	-1.872	1.872
Totale	116.946	3.444	-1.872	115.374

Natura/Descrizione	Importo al 31/12/2012	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi
Cap. Sociale	74.000			
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	A/B	/	/
Riserva legale	4.056	B	/	/
Altre riserve: riserva straordinaria	22.968	A,B,C	22.968	/

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

B. Fondi per rischi ed oneri

B. 2) Per imposte, anche differite

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Per imposte, anche differite	5	0	5

Trattasi di accantonamento prudenzialmente effettuato nell'esercizio a fronte di un processo verbale di constatazione del Nucleo Polizia

Tributaria di Bologna a seguito di una verifica fiscale sul deposito di gasolio ad uso riscaldamento e ad uso autotrazione della Società.

B. 3) Altri

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Altri fondi	9.771	9.128	643

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

Altri fondi	31/12/2012	Accantonam.ti	Utilizzi	31/12/2011
Fondo rischi patronage Seaf	4.965	145	0	4.820
F.do ripristino beni gratuitamente devolvibili	2.797	1.409	-583	1.971
Fondi rischi contenziosi in corso	1.154	142	-417	1.429
Fondo ex L. 248/05 "Requisiti di Sistema"	517	0	-231	748
Fondo oneri futuri	169	9	0	160
Fondo arretrati lavoro dipendente	169	169	0	0
Totale	9.771	1.874	-1.231	9.128

Nel dettaglio:

- il fondo rischi lettera di patronage Seaf, concessionaria dell'aeroporto Ridolfi di Forlì in liquidazione dal 14 maggio 2012, è stato accantonato nell'esercizio 2011 a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata dalla Società nel 2007 in ordine al mutuo bancario concesso a Seaf. Alla data di redazione del presente bilancio, Seaf è tuttora in liquidazione ed il 25 marzo 2013 è scaduto il termine per la partecipazione al bando di gara, andato deserto, promosso dall'ENAC per la concessione di gestione totale dell'aeroporto di Forlì. Nel frattempo la liquidazione non ha pagato le rate del mutuo scadute il 30/06 e il 31/12/2012; conseguentemente la Società in continuità con l'accantonamento effettuato nel precedente esercizio ha prudenzialmente accantonato ulteriori 145 mila Euro a copertura della quota interessi proporzionale al proprio impegno, ferma restando l'intenzione di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero del credito. Qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere sarebbe pari all'importo accantonato al 31/12/2012, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente;
- il fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino sui beni gratuitamente devolvibili 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 449 mila Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per 126 mila Euro per interventi di ripristino sui raccordi. L'accantonamento è stato effettuato sulla base di un programma di manutenzione basato su un arco temporale di cinque anni e finalizzato a mantenere in efficienti condizioni d'uso i beni stessi. Sulle infrastrutture "lato aria" (pista di volo, raccordi, vie di rullaggio e piazzali) il pro-

gramma degli interventi è stato rivisto a seguito di un'indagine sullo stato di usura delle pavimentazioni di volo che ha evidenziato la necessità di programmare per il 2014 un intervento di manutenzione straordinaria limitatamente alle zone di toccate della pista di volo. Per motivi operativi, gli interventi sui tratti di via di rullaggio sezione 3 e 4 e 5 sono stati pertanto riprogrammati rispettivamente al 2014, 2017 e 2018. Anche per quanto riguarda, infine, gli altri beni gratuitamente devolvibili (Terminal passeggeri, merci, altri fabbricati ed in generale, i beni, individuati come da inventario sottoscritto con Enac nel 2011 ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 della Concessione di Gestione Totale) le ispezioni eseguite hanno evidenziato l'esigenza di formulare un piano di manutenzione straordinaria per il quinquennio 2013-2017 che ha costituito base dell'accantonamento effettuato nell'esercizio in esame. Per queste infrastrutture, gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati nell'esercizio hanno consentito di mantenere i beni in efficiente stato d'uso;

- il fondo contenziosi in corso è stato utilizzato nel 2012 per le spese legali di difesa (50 mila Euro) ed è stato liberato per 367 mila Euro a fronte della cessazione o della riduzione del rischio su alcuni contenziosi. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 142 mila Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società su nuovi contenziosi avviati nel 2012 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori hanno ritenuto prudenziale effettuare un apposito stanziamento in bilancio;
- il fondo ex L. 248/05 "Requisiti di Sistema", accantonato già dall'esercizio 2006 al fine di garantire l'effetto di neutralizzare la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

L. 248/05, è stato parzialmente rilasciato già a partire dall'esercizio 2011 in seguito all'entrata in vigore del Contratto di Programma e ne è previsto il riassorbimento negli anni di vigenza di quest'ultimo;

- al 31/12/2011 il fondo oneri futuri accoglieva, prevalentemente, la stima dell'onere che potrebbe derivare alla Società dall'applicazione dell'art. 2-duodecies del D.L. 564/94 in materia di raddoppio dei diritti di decollo e approdo aeromobili dell'Aviazione

Generale con decorrenza dalla data di concessione della gestione totale. Il fondo in esame non è stato utilizzato nel corso dell'esercizio in chiusura ma ha accolto un ulteriore accantonamento di competenza 2012 ma con manifestazione finanziaria futura;

- infine, è stato accantonato l'importo di 169 mila Euro al fondo arretrati lavoro dipendente a fronte dell'una tantum stimata a copertura della parte economica del CCNL scaduto il 31/12/2011.

C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

TRATTAMENTO FINE RAPPORTO	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Trattamento fine rapporto	4.236	4.484	-248

Il saldo del TFR rappresenta il debito al 31/12/2012 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti. Le

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

Movimentazione del T.F.R.

Valore al 01/01/2012	4.484
Incrementi	223
Utilizzi	-471
Totale	4.236

Gli incrementi comprendono l'accantonamento 2012 comprensivo della quota annuale di rivalutazione al netto dei trasferimenti al Fondo di Tesoreria presso l'INPS ed ai fondi pensione. Gli utilizzi atten-

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

D. Debiti

Essi sono così costituiti:

D. 4) Debiti verso banche

DEBITI VERSO BANCHE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Vs. banche entro esercizio successivo	5.643	5.520	123
Vs. banche oltre esercizio successivo	24.592	30.232	-5.640
Totale	30.235	35.752	-5.517

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

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2012 di 17.931 mila Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A (ora Banca Intesa San Paolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 15.172 mila Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2013, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;

- mutuo decennale, per un residuo complessivo di 12.301 mila Euro erogato da Banca Intesa San Paolo S.p.A. sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 9.420 mila Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.881 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2013, tra i debiti entro l'esercizio successivo.

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

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2013	5.643
Rate in scadenza 2014-2017	20.454
Rate in scadenza 2018-2019	4.138

D. 6) Acconti

ACCONTI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Acconti esigibili entro es. successivo	46	96	-50

Trattasi di anticipi da clienti incassati al 31/12/2012.

D. 7) Debiti verso fornitori

DEBITI VS. FORNITORI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Debiti vs. fornitori entro esercizio successivo	17.880	15.117	2.763

Rappresenta il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute, riflettenti sia il normale funzionamento dell'azienda, sia i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali. Sono riferiti prevalentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea. Dei

debiti complessivi verso fornitori, 10.297 mila Euro sono costituiti da fatture da ricevere, 36 mila Euro da note di credito da ricevere e 51 mila Euro da debiti per ritenute a garanzia.

D. 9) Debiti verso imprese controllate

DEBITI VS. CONTROLLATE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Debiti vs. Marconi Handling Srl	0	427	-427
Debiti vs. Fast Freight Marconi Spa entro es.succ.	78	18	60
Debiti vs. Fast Freight Marconi Spa oltre es.successivo	15	0	15
Debiti vs. Tag Bologna Srl entro es.successivo	134	112	22
Debiti vs. Tag Bologna Srl oltre es.successivo	8	0	8
Totale	235	557	-322

Nel dettaglio:

- i debiti verso FFM attengono prevalentemente a fatture da ricevere per l'onere di servizio pubblico riconosciuto alla controllata per la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia ed altre essential facilities dell'aeroporto di Bologna oltre al debito per consolidato fiscale. Quest'ultimo si compone per 21 mila Euro dal provento da consolidato fiscale Ires dell'esercizio in esame e per 15 mila Euro dall'istanza di rimborso dell'Ires per la mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese per il personale dipendente ed assimilato di cui al D.L. 201/2011 ed al Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 17 dicembre 2012; quest'ultimo debito è iscritto tra i debiti esigibili oltre l'esercizio successivo;

- i debiti verso Tag sono costituiti da 71 mila Euro da fatture per servizi resi e altrettanti, di cui 8 mila Euro esigibili oltre l'esercizio successivo, da consolidato fiscale. Questi ultimi sono costituiti per 63 mila Euro dalla quota di risparmio Ires realizzato in capo alla consolidante per il trasferimento delle perdite fiscali direttamente utilizzate nella determinazione del reddito di Gruppo e delle ritenute di acconto subite dalla controllata e per 8 mila Euro dall'istanza di rimborso dell'Ires/Irap di cui sopra.

Al 31/12/2012 non sussistono debiti verso la controllata Airports & Travel Srl in liquidazione mentre i debiti verso Marconi Handling Srl sono stati riclassificati nei debiti verso fornitori in seguito alla cessione della partecipazione.

D. 12) Debiti tributari

DEBITI TRIBUTARI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Debiti tributari entro es. successivo	769	2.273	-1.504
Debiti tributari oltre es. successivo	0	0	0
Totale	769	2.273	-1.504

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

I debiti tributari in scadenza entro l'esercizio successivo sono composti esclusivamente dal debito verso l'Erario per ritenute IRPEF

affidenti i dipendenti e i lavoratori autonomi versate nel mese di gennaio e febbraio 2013 in quanto il saldo Ires/Irap dell'esercizio, nell'esercizio precedente iscritto in questa voce, è risultato a credito.

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

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

DEBITI VS. ISTIT. PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Debiti vs. Istit. Previdenza/Sic. Sociale en. es.	820	917	-97

Attengono a debiti nei confronti degli enti di previdenza e di assistenza per contributi di competenza dell'anno 2012, così costituiti principalmente: verso Inps per 675 mila Euro, verso Inail per 16

mila Euro, verso fondi di previdenza per 82 mila Euro e verso INPS per Fondo Tesoreria per 44 mila Euro.

D. 14) Altri debiti

ALTRI DEBITI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Altri debiti entro es. successivo	13.151	12.219	932
Altri debiti oltre es. successivo	210	0	210
Totale	13.361	12.219	1.142

Di seguito si fornisce il dettaglio:

ALTRI DEBITI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Enac per canoni concessione/debiti vari vs. Stato	6.557	5.054	1.503
Addizionale diritti imbarco L.350/03 e succ. integr.	3.423	3.537	-114
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	1.932	2.263	-331
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	560	678	-118
Depositi cauzionali da terzi	380	327	53
Debiti diversi	272	357	-85
Ricavi anticipati	27	3	24
Totale altri debiti es. entro es. successivo	13.151	12.219	932
Debiti vs altri per cons. fiscale es. oltre es. successivo	210	0	210
Totale altri debiti	13.361	12.219	1.142

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

- per 4.663 mila Euro il debito relativo all'onere per il servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009 per il quale si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione;
- per 1.843 mila Euro il debito per canone di concessione aeroportuale.

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri

(L. 350/03) è costituito, quanto a 1.934 mila Euro dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2012 e quanto a 1.490 mila Euro dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2013.

Infine, il debito verso altri per consolidato fiscale esigibile oltre l'esercizio successivo per 210 mila Euro attiene al credito per l'istanza di rimborso Ires/Irap di competenza della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale vigente al momento dell'istanza.

E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Ratei passivi	141	185	-44
Risconti passivi	37	73	-36
Risconti passivi pluriennali	245	0	245
Totale	423	258	165

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono prevalentemente a:

- ratei passivi per quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di competenza dell'esercizio 2012;
- risconti passivi relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di

- competenza degli esercizi successivi;
- risconti passivi pluriennali relativi agli interessi sul pagamento dilazionato del prezzo di cessione della partecipazione in Marconi Handling Srl.

Conti d'ordine

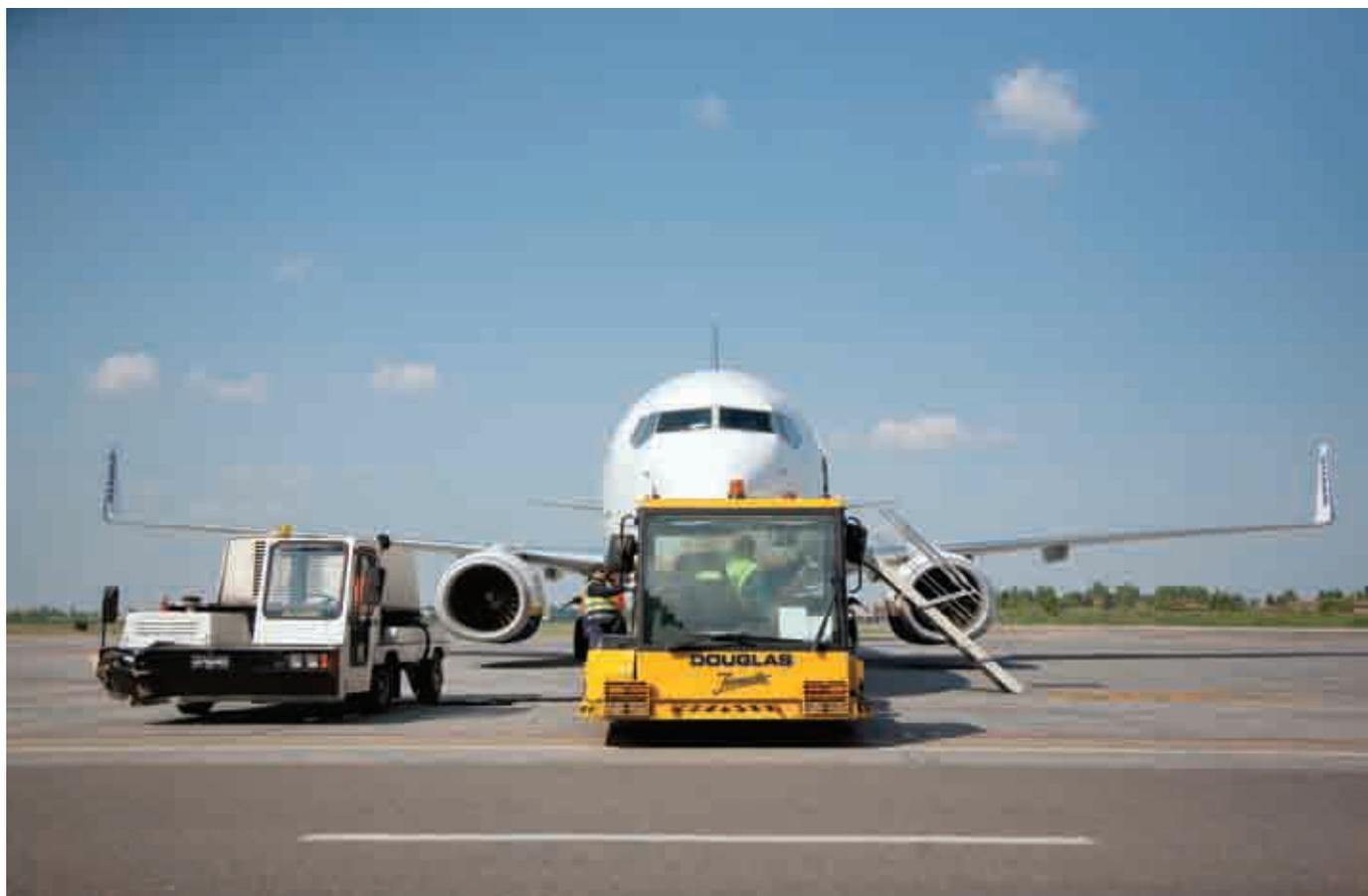
CONTI D'ORDINE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	1.767	2.651	-884
b) Terzi per nostre lettere di patronage	3.436	3.662	-226
I) Totale Garanzie Prestate	5.203	6.313	-1.110
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	36.231	35.257	974
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
II) Totale Impegni	58.386	57.412	974
Totale Conti d'Ordine	63.589	63.725	-136

I conti d'ordine si articolano in:

- garanzie prestate:** per quanto riguarda le fidejussioni, attengono prevalentemente a:
 - co-obbligo SAB su polizza fideiussoria rilasciata su richiesta di FFM all'Agenzia delle Dogane per la gestione di alcuni depositi doganali per 881 mila Euro;
 - fideiussione di 805 mila Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale.
Quanto alle *lettere di patronage* a favore di terzi l'importo di 3.436 mila Euro attiene al mutuo concesso alla controllata Tag dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta pari a 6.736 mila Euro.
- gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:
 - 36.231 mila Euro relativi al valore complessivo delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in forza della precedente concessione di gestione parziale e dell'attuale concessione di gestione totale. I primi, per complessivi 34.019 Euro,

attengono il conferimento iniziale per 1.636 mila Euro, le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 per 931 mila Euro ed i lavori realizzati con finanziamento statale per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri per 31.452 mila Euro (Convenzione n. 4003/86 e A.A). Questi ultimi sono esposti al netto del decremento dovuto alle dismissioni per demolizioni avvenute nel 2012 a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal per complessivi 1.237 mila euro. Per quanto riguarda invece le immobilizzazioni ricevute dallo stato in forza dell'attuale gestione totale, si segnala che nel corso del 2011 si è provveduto ad iscrivere al valore catastale gli ulteriori fabbricati la cui gestione totale è stata affidata alla società. Tale valore ammonta a 2.211 mila Euro;

- 22.155 mila Euro relativi ai finanziamenti delle 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.



Conto Economico

A. Valore della produzione

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Valore della produzione	77.646	77.529	117

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:

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Diritti imbarco passeggeri	21.080	19.645	1.435
Diritti di approdo decollo e sosta aa/mm	13.778	12.641	1.137
Diritti sicurezza passeggeri	7.707	7.402	305
Diritti controllo 100% bagagli da stiva	3.730	4.213	-483
Diritti di imbarco e sbarco merci	548	1.005	-457
TOTALE DIRITTI AEROPORTUALI	46.843	44.906	1.937
Corrispettivo PRM	2.262	2.148	114
Corrispettivi beni uso esclusivo	1.302	1.404	-102
Infrastrutture centralizzate	280	971	-691
Servizi di sicurezza a richiesta e <i>de-icing</i>	326	317	9
Corrispettivi beni uso comune	0	23	-23
TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI	4.170	4.863	-693
Parcheggi	10.542	11.313	-771
Subconcessione locali/serv. commerciali	9.194	9.039	155
Altri ricavi commerciali	3.961	4.407	-446
Biglietteria	951	960	-9
TOT. ATT. COMM.LI/NON AERONAUT.	24.648	25.719	-1.071
Totale	75.661	75.488	173

Nel complesso i ricavi delle vendite e delle prestazioni 2012 non presentano sostanziali variazioni rispetto al consuntivo 2011.

La crescita dei diritti di imbarco passeggeri è dovuta all'aumento dei passeggeri ed all'incremento tariffario dovuto all'entrata in vigore del Contratto di Programma dal 28/3/2011. Quest'ultimo fattore è alla base anche dell'aumento dei diritti di approdo e decollo aeromobili a parità di tonnellaggio nei due anni di riferimento. Per quanto riguarda i diritti di sosta si assiste ad un sempre minore tempo di stazionamento degli aeromobili sul piazzale. L'aumento dei ricavi per i PRM (passeggeri a ridotta mobilità) è da ascrivere alla crescita della tariffa in seguito all'adeguamento tariffario ed al maggior numero di passeggeri. I corrispettivi per i beni ad uso esclusivo, complessivamente in calo del 7%, comprendono i ricavi da sub concessione delle aree e spazi operativi, dei banchi check-in e dei fuelers. Mentre i primi due aumentano grazie all'effetto tariffario, per il fueling il calo è da imputare alla diminuzione della tariffa ed al calo dei litri erogati. Infine, si ricorda che con l'entrata in vigore del Contratto di Programma alcune tariffe sono state accorpate: le infrastrutture centralizzate - con l'eccezione del corri-

spettivo per il *de-icing* - sono state inserite all'interno del diritto di imbarco passeggeri, mentre i beni di uso comune sono stati inseriti in gran parte all'interno dei diritti di approdo e decollo aeromobili. Nel complesso i ricavi aeronautici sono del 32% per la crescita del traffico e del 68% per l'effetto tariffa.

Passando ai ricavi commerciali, si evidenzia il decremento dei ricavi dei parcheggi (-7%) ascrivibile a diversi fattori; il cambiamento del profilo del passeggero conseguente all'aumento significativo del low-cost, la crisi economica che ha comportato un maggior utilizzo dei trasporti pubblici, una riduzione delle missioni di lavoro e della durata della sosta oltre alla forte concorrenza del settore.

I ricavi derivanti dalle subconcessioni commerciali, nonostante la penalizzazione infrastrutturale dovuta ai lavori di ristrutturazione del Terminal, presentano un incremento complessivo del 2%.

Infine, gli altri ricavi commerciali evidenziano un calo del 10% dovuto prevalentemente ai proventi pubblicitari (-25%) mentre è stato positivo il contributo di quasi tutte le altre componenti di questa categoria tra le quali la più rilevante è la categoria dei ricavi per i servizi della Marconi Business Lounge (5%).

A. 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

INCR. IMMOB. PER LAVORI INTERNI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	39	-39

La voce in esame che nell'esercizio precedente accoglieva i costi sostenuti internamente per l'attività di Project Management dell'Impianto di Tri-generazione non ha avuto incrementi nel corso dell'esercizio 2012.

A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Proventi diversi	792	926	-134
Sopravvenienze attive	706	827	-121
Indennizzi e rimborsi	343	152	191
Plusv. Patrimoniali / Insussistenze attive	123	97	26
Contributi c/esercizio	21	0	21
Totale	1.985	2.002	-17

I "proventi diversi" che accolgono, tra gli altri, i ricavi per contratti di service, evidenziano un decremento del 14% dovuto principalmente al venir meno di ricavi una tantum legati ad eventi/iniziativa non ricorrenti. La voce "sopravvenienze attive" è composta, per 659 mila Euro, dal rilascio di fondi in esubero, in particolare del fondo svalutazione crediti (60 mila Euro), dal fondo contenziosi in corso (367

mila Euro) e dal fondo cd "Requisiti di sistema" (231 mila Euro) come descritto nei corrispondenti paragrafi. La crescita della voce "indennizzi e rimborsi" è legata a maggiori rimborsi assicurativi ed, infine, i contributi in conto esercizio attengono a rimborsi di corsi di formazione del personale finanziati (Fondirigenti e Fondimpresa).

B. Costi della produzione

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Costi della produzione	73.376	73.055	321

I costi della produzione, in linea con l'esercizio precedente, si articolano nelle seguenti poste:

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

COSTI PER MATERIE PRIME, SUS., CONSUMO E MERCI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Beni di consumo scalo e officina	447	332	115
Gasolio da riscaldamento	293	311	-18
Cancelleria e stampati	102	97	5
Carburanti	154	82	72
Vestiaro di consumo/divise	83	60	23
Totale	1.079	881	198

Questa categoria di costi registra una crescita del 22% dovuta prevalentemente al maggior costo per l'acquisto del liquido de-icing per la pista (+330%), all'interno della voce "beni di consumo scalo e officina", causato dalle eccezionali neviccate del mese di febbraio 2012. Queste ultime hanno causato anche maggiori consumi di carburante che, unitamente all'aumento del prezzo del greggio, sono alla base della crescita del relativo costo. Anche le necessità

di rifornimento del mezzo di collegamento tra il Terminal principale ed il Terminal Est, Terminal dedicato all'accettazione ai passeggeri Ryanair durante i lavori di riqualifica dell'aerostazione passeggeri, ha contribuito all'aumento di questa voce di costo. D'altro lato, nel dettaglio della voce "beni di consumo scalo e officina" si registra un risparmio negli acquisti degli attrezzi e pezzi di ricambio dell'officina (-40%)

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	16.994	15.380	1.614
Facchinaggi/trasporti/prest.di terzi	3.664	2.609	1.055
Utenze	3.302	2.990	312
Spese di manutenzione	3.137	3.412	-275
Altre spese per servizi	2.137	2.133	4
Studi e ricerche/consulenze/prestaz. profes.	1.289	1.554	-265
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.233	1.204	29
Spese per il personale e servizi accessori	846	879	-33
Assicurazioni	672	597	75
Servizi in MBL	191	185	6
Compensi Organi Statutari	154	192	-38
Spese di rappresentanza	40	45	-5
Rimborsi spese Organi Statutari	14	22	-8
Totale	33.673	31.202	2.471

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento del 8% rispetto all'esercizio 2011 dovuto prevalentemente alla crescita di:

- costi di pubblicità e promozione (10%) legati allo sviluppo del traffico aeroportuale;
- costi per facchinaggi/trasporti e prestazioni di terzi (40%) prevalentemente causati dalle spese straordinarie per il servizio di sgombero neve che ha affrontato le eccezionali nevicate della stagione winter 2011/2012 oltre ai maggiori costi di trasporto e di smistamento bagagli dal Terminal Est;

- utenze (10%) legati prevalentemente all'aumento delle tariffe dell'energia elettrica.

Sul fronte dei risparmi si segnalano tra tutti i minori costi di manutenzione (-8%) principalmente legati alla non ricorrenza di alcuni lavori effettuati nel 2011 ed ai minori costi per "studi e ricerche/consulenze e prestazioni professionali" (-17%) legati anche in questo caso agli oneri corrisposti al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan aeroportuale, a carattere non ricorrente.

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

COMPENSI ORGANI STATUTARI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Compensi Amministratori	72	107	-35
Compensi Collegio Sindacale	82	84	-2
Totale	154	192	-38

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

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	27	27	0
Corrispettivi per altri servizi di verifica	11	14	-3
Totale	38	41	-3

B. 8) Costi per godimento di beni di terzi

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Canoni di concessione	3.831	3.116	715
Spese per elaborazione dati	672	696	-24
Affitti passivi	484	428	56
Canoni di noleggio	452	403	49
Altri	37	37	0
Totale	5.476	4.680	796

Il canone di concessione aeroportuale è aumentato di 712 mila Euro per effetto dell'aumento del traffico e, principalmente, dell'entrata in vigore del Contratto di Programma che ha fatto venir meno, a far data dal 28 marzo 2011, la riduzione del 75% disposta dal-

la Legge cd. Requisiti di Sistema. All'interno della voce "canoni di concessione" si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per 206 mila Euro.

B. 9) Costi per il personale

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Costi per il personale	19.285	19.152	133

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, ammonta a complessivi 19.285 mila Euro ed evidenzia una crescita inferiore al punto percentuale rispetto al 2011. Il maggior costo, generato dall'incremento dell'organico medio annuo (+6

Equivalenti Full Time) oltre che dalla normale dinamica salariale (scatti e passaggi di livello automatici e incrementi di merito), è stato in parte assorbito dal minor utilizzo del lavoro somministrato e dal minor raggiungimento degli obiettivi legati ai premi variabili e di risultato.

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

COSTI PER IL PERSONALE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Salari e stipendi	14.018	13.930	88
Oneri sociali	3.914	3.863	51
Tattamento di fine rapporto	1.167	1.168	-1
Tattamento di quiescenza e simili	155	157	-2
Altri costi	31	34	-3
Totale	19.285	19.152	133

Si evidenzia, nei prospetti seguenti, l'organico medio dipendente 2012 e 2011 in termini di unità e di equivalenti full-time.

ORGANICO MEDIO	2012	2011	VARIAZIONI
Dirigenti	11	11	0
Impiegati	309	306	3
Operai	56	51	5
Totale n.ro dipendenti	376	368	8
Totale equivalenti full-time	352	346	6

B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Ammortamenti e svalutazioni	9.151	8.299	852

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

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Ammort. imm. immateriali	629	1.022	-393
Ammort. imm. materiali proprietà	1.150	1.034	116
Ammort. imm. materiali beni grat. devol.	6.370	5.809	561
Totale ammortamenti	8.149	7.865	284
Svalutazione crediti attivo circolante	1.002	434	568
Totale	9.151	8.299	852

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

B. 11) Variazioni delle rimanenze

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Variazioni delle rimanenze	14	-38	52

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

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	292	5.382	-5.090

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

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Altri accantonamenti	1.587	834	753

Questa voce accoglie, per 1.409 mila Euro l'accantonamento operato nell'esercizio a fronte del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, per 169 mila Euro al fondo arretrati lavoro dipendente e per 9 mila Euro lo stanziamento al fondo oneri futuri.

B. 14) Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione risultano composti come segue:

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Oneri diversi di gestione	2.819	2.664	155
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Contributo al servizio antincendio	1.200	1.178	22
Oneri tributari	1.070	903	167
Altri oneri e spese di gestione	383	360	23
Minusv. Patrimoniali/Insussist. passive	107	3	104
Sopravvenienze passive	36	220	-184
Perdite su crediti	23	0	23
Totale	2.819	2.664	155

L'aumento della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta sostanzialmente alla crescita degli oneri tributari, in particolare a seguito dell'aumento dell'aliquota dell'accisa sull'energia elettrica impiega-

ta, di cui alla Legge n. 4 del 26.2.2012, e dell'introduzione dal 2012 dell'IMU, imposta che ha sostituito l'ICI, da cui ne è derivato un forte inasprimento della tassazione immobiliare.

C. Proventi ed oneri finanziari

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Proventi ed oneri finanziari	-186	-381	195

Risultano così articolati:

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. in altre imprese	167	171	-4
Proventi da titoli iscritti attivo circolante	142	364	-222
Proventi finanziari diversi	368	289	79
Totale proventi finanziari	677	824	-147
Interessi passivi ed oneri finanziari	-862	-1.204	342
Utili e perdite su cambi	-1	-1	0
Totale oneri finanziari	-863	-1.205	342
Totale	-186	-381	195

Il saldo negativo della gestione finanziaria, si è ridotto rispetto all'anno precedente in seguito alla diminuzione degli interessi passivi sui finanziamenti, sia per la riduzione dell'indebitamento medio sia per

il calo dei tassi, che ha più che compensato la contrazione dei proventi finanziari.

D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Svalutazione partecipazioni	-893	-490	-403

La svalutazione delle partecipazioni è costituita dalla rettifica di valore apportata al valore di carico di Tag Bologna Srl, Ravenna Terminal Passeggeri Srl, Sagat Spa e IDC Scarl, ai sensi dell'art.

2426 del Codice Civile, rispettivamente per 63 mila, 32 mila, 795 mila e 2 mila Euro.

E. Proventi e oneri straordinari

I risultati della gestione straordinaria sono così composti:

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Proventi ed oneri straordinari	316	645	-329
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	981	714	267
Proventi str. diversi/imposte anni precedenti	32	11	21
Totale Proventi Straordinari	1.013	725	288
Minusvalenze da alienazione partecipazioni	-626	0	-626
Sopravvenienze passive	-67	-75	8
Oneri straordinari diversi/imposte anni precedenti	-4	-4	0
Totale Oneri Straordinari	-697	-79	-618
Totale	316	645	-329

La voce "sopravvenienze attive" accoglie per 978 mila Euro l'importo chiesto a rimborso nell'istanza di rimborso per mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese per il personale dipendente di cui al D.L. 201/2011 ed al Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n.

2012/140973 del 17 dicembre 2012.

Le minusvalenze da alienazione partecipazioni attengono al minor valore della cessione della partecipazione in Marconi Handling rispetto al valore di carico della partecipazione stessa.

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

	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Imposte sul reddito d'esercizio	1.937	3.702	-1.765

Come indicato nelle premesse la Società ha rinnovato l'adesione all'istituto della tassazione di gruppo, c.d. "consolidato fiscale nazionale" con le controllate TAG e FFM mentre per effetto del venir

meno del controllo in Marconi Handling Srl, a seguito della cessione della partecipazione l'adesione è stata interrotta.

Nota Integrativa al Bilancio d'Esercizio

La voce in esame è pertanto composta dall'importo stimato per le imposte sul reddito dell'esercizio suddivise tra oneri da consolidato

fiscale IRES e imposte correnti IRAP al netto delle imposte anticipate e differite, così come dettagliato nella seguente tabella:

IMPOSTE SUL REDDITO	31/12/2012	31/12/2011	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	1.579	3.113	-1.534
Imposte correnti (IRAP)	1.034	1.178	-144
Totale imposte correnti	2.613	4.291	-1.678
Imposte differite (IRES + IRAP)	-676	-589	-87
Totale imposte differite/anticipate	-676	-589	-87
Totale	1.937	3.702	-1.765

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale e tra l'onere fiscale teorico e l'onere fiscale esposto nel bilancio al 31 dicembre 2012, raffrontato con il corrispondente periodo del 2011. L'impatto

derivante dall'aliquota Irap è stato determinato separatamente in quanto tale imposta non viene calcolata sulla stessa base imponibile ai fini del calcolo IRES.

IRES	31/12/2012	31/12/2011
Risultato prima delle imposte	3.509	4.248
Aliquota ordinaria	27,50%	27,50%
Oneri fiscale teorico	965	1.168
Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria:		
+ Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.703	5.926
+ Costi deducibili in esercizi successivi	2.385	2.532
+ Svalutazione/minusvalenze su partecipazioni	1.531	490
+ Altri Costi dedotti in esercizi precedenti	0	8
+ Altri Costi indeducibili	705	549
- Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	-784	-976
- Dividendi	-158	-161
- Costi non dedotti in esercizi precedenti	-1.495	-684
- Altre differenze (compresa IRAP su lavoro dipendente)	-1.656	-612
Imponibile fiscale	5.740	11.320
Imposta	1.579	3.113
Aliquota effettiva	44,98%	73,28%

IRAP	Base imponibile 2012	Imposta 2012 aliquota 4,20%	Base imponibile 2011	Imposta 2011 aliquota 4,20%
Differenza tra valore e costi della produzione	4.271	179	4.474	188
- Costi per il personale indeducibili	18.349	771	18.261	767
- Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.420	60	883	37
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Commerciali	458	19	252	11
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Altri	1.002	42	5.514	232
- Perdite su Crediti	23	1	0	0
- Altre variazioni in aumento	564	24	592	25
- Utilizzo Fondi in esercizi precedenti	-632	-27	-964	-40
- Altre variazioni in diminuzione	-826	-35	-971	-41
Imponibile fiscale	24.629	1.034	28.041	1.178

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

COMPOSIZIONE DELLE IMPOSTE A CARICO DELL'ESERCIZIO	31/12/2012	31/12/2011
1. Imposte correnti	2.613	4.291
2. Variazione differite attive anni precedenti + acc.to differite passive	844	769
3. Variazione differite passive esercizi precedenti e acc.to differite attive	-1.519	-2.684
4. Imposte sul reddito dell'esercizio	1.937	2.376
% imposte correnti sul risultato prima delle imposte	74%	101%
% imposte sul reddito dell'esercizio sul risultato prima delle imposte	55%	56%

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

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

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

Riassorbimenti Anno 2012	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	27	8	0	8
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	599	165	25	190
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	1.767	486	0	486
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	582	0	24	24
Manutenzioni eccedenti il 5%	484	135	1	136
Totale	3.459	794	50	844

Incrementi Anno 2012	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	252	69	0	69
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	291	80	12	92
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	2.988	822	0	822
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.129	0	47	47
Manutenzioni eccedenti il 5%	2.132	489	0	489
Totale	6.792	1.460	59	1.519

Totale Imposte anticipate al 31/12/2012	Imponibile	Imposta IRES	Imposta IRAP	TOTALE IMPOSTE
Quote associative deducibili per cassa	1	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	355	97	0	97
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.366	650	100	750
Altri Accant. fondi IRES a fiscalità differita	9.209	2.534	0	2.534
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.454	0	61	61
Manutenzioni eccedenti il 5%	3.802	946	0	946
Totale	17.187	4.227	161	4.388

V. Altre informazioni

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

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

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

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

In sintesi, le informazioni richieste dal Codice Civile e dalle specifiche disposizioni che disciplinano la redazione del bilancio sono

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

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

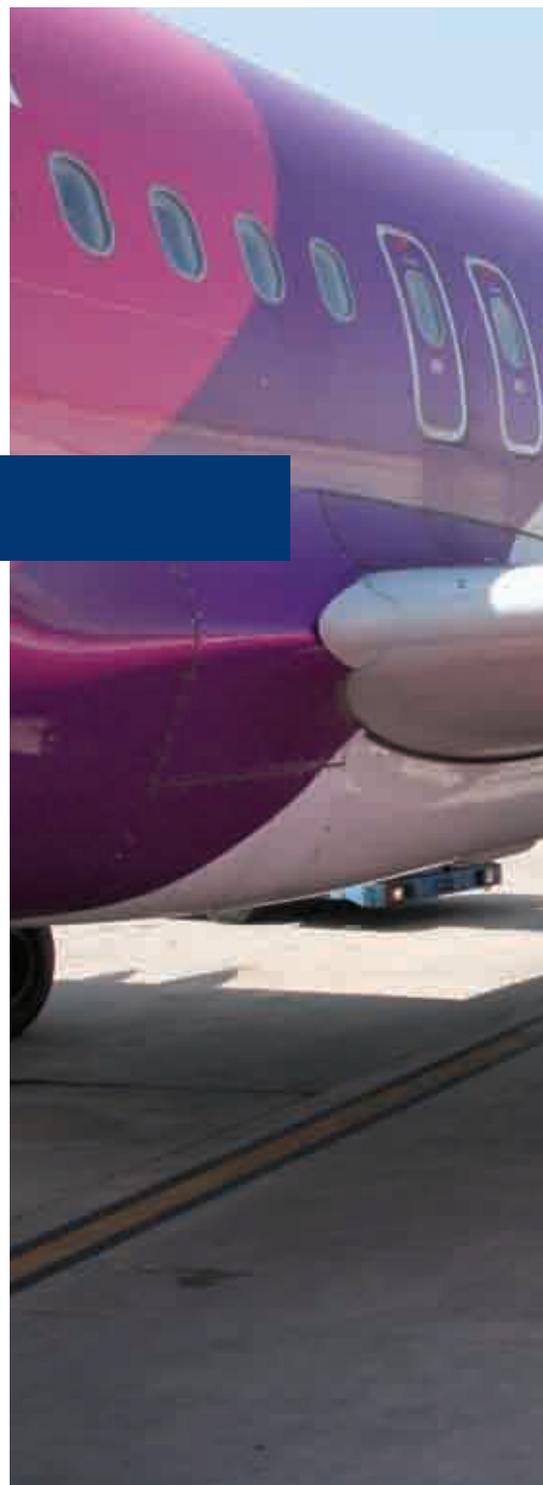
Il Presidente

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

Bologna, 22 aprile 2013

Relazione del Collegio Sindacale

Bilancio d'Esercizio 2012





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

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 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 riunioni del Consiglio di Amministrazione e alle Assemblee dei Soci, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento. In particolare, nel corso del 2012, sono state tenute n° 10 riunioni del Consiglio di Amministrazione e n° 1 Assemblea dei Soci.

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

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

Il Collegio Sindacale si è riunito n°6 volte per l'espletamento delle verifiche periodiche e una volta per la redazione della relazione al Bilancio d'esercizio 2011. Abbiamo svolto in particolare le attività di indagine e richiesta di dati che abbiamo ritenuto opportune al fine di acquisire conoscenza e vigilare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta e lo scambio di informazioni dai responsabili delle funzioni e dalla Società di Revisione. Da tali attività non sono emerse indicazioni significative da formulare in questa sede. Abbiamo vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato del controllo contabile, e l'esame dei documenti aziendali.

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

Il Collegio Sindacale non ha ricevuto nel corso dell'anno 2012 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 31.12.2012, in aggiunta a quanto precede, Vi informiamo di aver vigilato sull'impostazione generale data allo stesso e sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura.

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

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

È stata utilizzata la deroga di cui all'art. 2423 *ter*, comma terzo, del Codice Civile, per meglio rappresentare la situazione dell'attivo patri-

moniale 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.

Abbiamo rilevato che la Società, come riportato nella Relazione sulla Gestione, con riferimento all'esercizio 2012:

- relativamente al contributo al finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti, di cui all'art.1 della Legge Finanziaria 2007, ha proceduto, in continuità con gli esercizi 2009-2010 e 2011, ad iscrivere il predetto contributo anche per l'esercizio 2012 negli oneri diversi di gestione sospendendone il pagamento, nelle more dell'accertamento giudiziale avviato innanzi il Tribunale Civile di Roma ed in attesa di una definizione del quadro normativo e giurisprudenziale in materia. Si ricorda che la Società ha promosso una specifica azione che verte sostanzialmente sull'accertamento dell'obbligo di contribuire al Fondo in parola successivamente al 1 gennaio 2009, ovvero a seguito delle modifiche apportate dall'art.4 comma 3 bis della Legge 2/2009 che ha destinato le risorse alla copertura dei costi generali del Corpo Nazionale dei VV.F. piuttosto che alla puntuale copertura finanziaria del servizio antincendi negli aeroporti;
- ha avviato un'attività di aggiornamento del Codice Etico e del "Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo" ai sensi del D.Lgs.231/2001 al fine di tener conto dell'estensione del novero dei reati che comportano la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche sia delle modifiche organizzative nel frattempo intervenute. In proposito si richiama, inoltre, quanto descritto dalla Società nella Relazione sulla Gestione in materia di Sicurezza ed Igiene sul lavoro e Tutela degli aspetti ambientali connessi alle attività aeroportuali ed aeronautiche, argomenti peraltro illustrati in maniera approfondita nel Bilancio di Sostenibilità 2012.

La Società di Revisione Reconta Ernst & Young Spa incaricata del controllo contabile e della certificazione del Bilancio dall'Assemblea dei Soci del 25 giugno 2010 per il triennio 2010-2012, ha rilasciato in data 6 maggio 2013 la relazione, di cui il Collegio ha preso atto, nella quale si attesta che il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2012 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

Per tutto quanto sopra esposto ed a seguito:

- delle verifiche periodiche;
- delle informazioni ricevute dall'Organo Amministrativo;
- delle informazioni della Società deputata al controllo contabile;
- dell'attuale stato della Società;

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

In considerazione di quanto in precedenza evidenziato, proponiamo all'Assemblea di approvare il Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2012, così come redatto dagli Amministratori, concordando con la proposta formulata dal Consiglio di amministrazione in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Bologna, lì 6 maggio 2013

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

Relazione della Società di Revisione

Bilancio d'Esercizio 2012





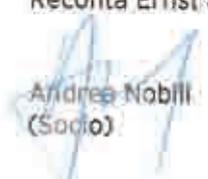
**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39**

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2012. 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 i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.
Per il giudizio relativo al bilancio 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 28 maggio 2012.
3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2012 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. 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 e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2012.

Bologna, 6 maggio 2013

Reconta Ernst & Young S.p.A.


Andrea Nobili
(Socio)



106



RELAZIONE SULLA GESTIONE	90
1. PREMESSA	92
2. IL GRUPPO	92
3. DATI DI TRAFFICO ED ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE	93
3.1 HANDLING MERCE E POSTA	93
3.2 AVIAZIONE GENERALE	93
4. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DEL GRUPPO	95
4.1 RISULTATI ECONOMICI	95
4.2 FLUSSI FINANZIARI	96
4.3 STRUTTURA PATRIMONIALE	97
4.4 INVESTIMENTI	97
5. IL CONTENZIOSO	98
6. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	98
7. ALTRE INFORMAZIONI	98
STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO	100
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	102
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	104
CONTI D'ORDINE	105
CONTO ECONOMICO	105
NOTA INTEGRATIVA	108
I PREMESSA – PRINCIPI GENERALI	110
II CRITERI E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO	110
III CRITERI DI VALUTAZIONE	112
IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO	114
V ALTRE INFORMAZIONI	135
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	136



P 1-2 TELEPASS



Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2012





Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

1. Premessa

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato al 31/12/2012 del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche SAB), è redatta in conformità alle norme contenute nel D.Lgs. 127/91.

La scrivente società è gestore totale dell'Aeroporto di Bologna in base alla Concessione di Gestione Totale n. 98 del 12 luglio 2004 e successivi Atti Aggiuntivi, approvati con Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 28 dicembre 2004.

Il bilancio consolidato 2012 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:

– TAG Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita il 9 novembre 2001 con avvio dell'attività operativa nel corso del 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire le infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come handler;

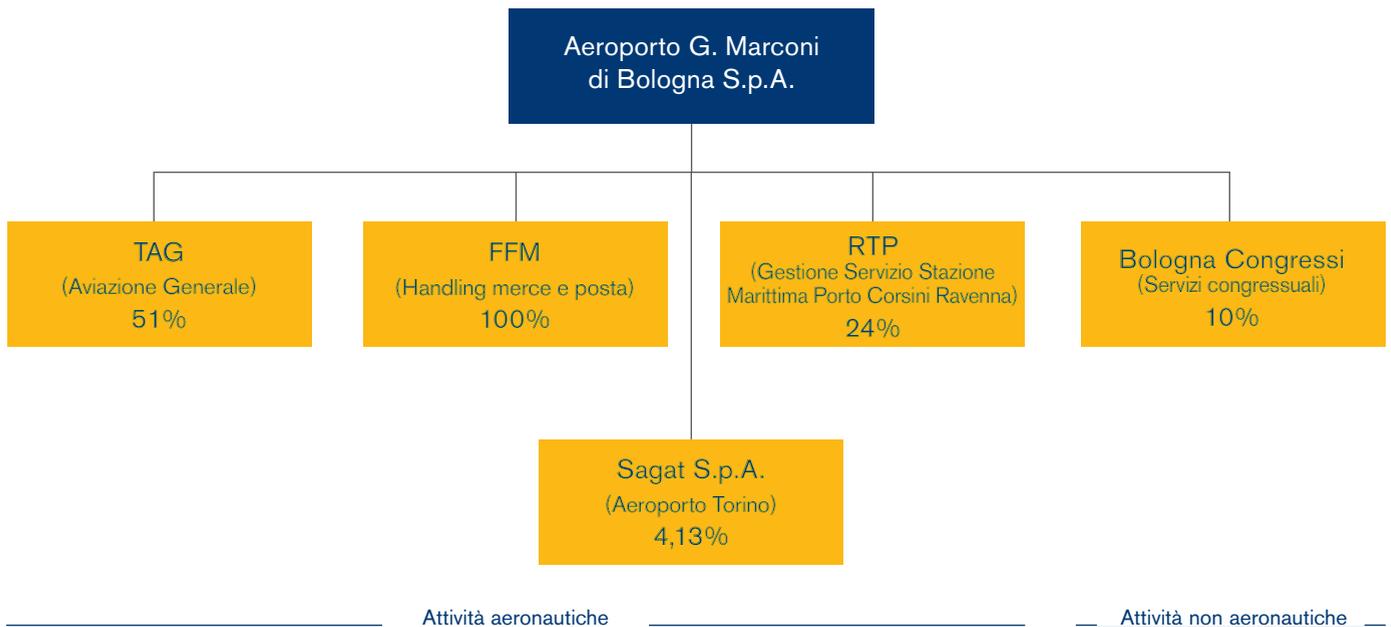
– Fast Freight Marconi Spa (di seguito anche FFM), costituita in data 19 novembre 2008 da Marconi Handling Srl (ex-controllata, di seguito anche MH), con un capitale sociale di 10 mila di Euro successivamente aumentato a 520 mila Euro mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico MH, del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo all'inizio del 2009.

Marconi Handling Srl risulta esclusa dall'area di consolidamento del presente bilancio per cessione della quota di partecipazione in data 19 dicembre 2012.

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

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

2. Il gruppo



Dal 2008, per effetto dell'attuazione delle linee strategiche definite nel Piano Industriale approvato nello stesso anno, la struttura del Gruppo SAB ha avuto una significativa evoluzione conclusasi nel 2012 con la fuoriuscita dal settore dell'handling passeggeri e rampa a seguito della cessione di MH e la decisione di dismettere la partecipazione del 4,13% in Sagat Spa, società di gestione dell'aeroporto

di Torino, anche per concentrare le risorse finanziarie e manageriali su attività a maggior valore aggiunto.

Bologna Congressi ha chiuso l'esercizio con un risultato positivo. Infine oltre alle società sopra evidenziate, SAB detiene una partecipazione di controllo (51%) nella Airports & Travel Srl in liquidazione dal 2009.

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

A livello globale anche nel 2012, nonostante il perdurare della crisi economica dei principali paesi occidentali, il settore del trasporto aereo ha fatto registrare una crescita complessiva del traffico passeggeri pari al 5,3% rispetto al 2011 (fonte IATA). Al contrario il traffico merci è ulteriormente diminuito nel 2012, con una contrazione del 1,5% che si aggiunge al calo dello 0,6% del 2011.

A livello europeo il traffico passeggeri è cresciuto del 5,1% (fonte IATA), contro un aumento del 9,1% registrato nel 2011, a causa dell'impatto negativo della crisi economica nell'Eurozona.

Il mercato italiano, invece, ha registrato una contrazione dell'1,3% (fonte Assaeroporti) rispetto al 2011 cui hanno influito diversi fattori oltre alla crisi economica, tra cui l'assenza di un vettore nazionale di riferimento ed in particolare la debolezza di Alitalia-CAI che ha ridotto la propria offerta e l'ha concentrata solo su alcuni scali di riferimento.

Tra i primi 10 aeroporti italiani presentano variazioni positive solo Bergamo (+5,6%), Bologna (+1,3%), Milano Linate (+1,2%) e Napoli (+0,6%) mentre per quanto riguarda il trasporto delle merci, nel 2012 si registra una contrazione del 4,9% rispetto al 2011.

In un contesto generale di congiuntura economica negativa e nazionale di contrazione del volume di passeggeri e nonostante gli eventi naturali che hanno penalizzato il traffico nella prima

parte dell'anno (le forti nevicate del mese di febbraio e il terremoto di maggio), la crescita dei passeggeri dello scalo, da 5.885.688 a 5.958.395 (compresi i passeggeri dell'Aviazione Generale; +1,2%) è stato quindi un risultato positivo determinato dallo sviluppo del segmento low cost. Il traffico di linea tradizionale, anche se in contrazione rispetto al 2011, si conferma tuttavia il segmento principale. Per quanto riguarda il traffico merci, si è assistito ad un decremento del 7,2% del traffico merci per via aerea, superiore alla media nazionale (-4,9%), dopo un 2011 particolarmente positivo e superiore alla media italiana, caratterizzato dall'eccezionalità di alcune operazioni all cargo, non ripetutesi durante il 2012. Anche il traffico per via superficie ha avuto un decremento del 10,4%, imputabile a consistenti perdite di volumi registrate dai principali clienti.

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

Sul fronte economico, al netto della variazione dell'area di consolidamento per effetto della fuoriuscita di MH, il 2012 è stato caratterizzato da una sostanziale stabilità dei ricavi a fronte di una crescita dei costi esterni di gestione dovuta all'aumento dei costi di sviluppo del traffico aeroportuale ed ai costi straordinari legati agli eccezionali eventi nevosi del febbraio 2012, come meglio dettagliato nel prosieguo.

3.1 Handling merce e posta

Il traffico gestito nel 2012 in questo settore di attività è stato di 15.894 tonnellate di merce con un decremento del 13% rispetto all'anno precedente; sul totale dei volumi processati la merce per

via superficie ha pesato per il 63% e la componente per via aerea per il restante 37%.

Nella tabella di seguito sono riportati i dati in dettaglio:

ANNO	TOTALE TON.	di cui EXPORT	di cui IMPORT	TOTALE COLLI
2012	15.894	10.295	5.599	426.226
2011	18.247	10.970	7.277	449.034
Var %	-13%	-6%	-23%	-5%

La contrazione di volumi riscontrata nell'anno ha le sue principali cause, oltre che nella congiuntura economica che permane negativa, anche nel traffico charter a carattere straordinario gestito nel 2011. Al netto di quest'ultimo, infatti, la diminuzione dei volumi si sarebbe attestata ad un calo del 7% rispetto all'anno precedente. L'andamento economico 2012 in questo settore di attività è stato caratterizzato da un decremento dei ricavi del 9% generato dalla

contrazione dei volumi che ha comportato anche una minore richiesta di alcuni servizi accessori e dalla contrazione delle tariffe media per effetto delle dinamiche concorrenziali. Sul lato dei costi si è conseguito un ulteriore risparmio (-5% costi esterni di gestione e -8% costo del lavoro) che ha consentito di registrare un Margine Operativo Lordo positivo (20 mila Euro) anche se in diminuzione rispetto al 2011 (-80%).

3.2 Aviazione generale

Nel 2012 si è registrata una generale flessione del volume delle attività prestate in questo settore e dei relativi ricavi (-20%) in conseguenza della contrazione dei movimenti dell'Aviazione Generale (-13,7%), rilevata in tutti i principali aeroporti italiani e derivante dalla perdurante crisi economica. Di conseguenza il

trend positivo di crescita e miglioramento gestionale realizzato negli ultimi anni si è invertito ancorché l'impatto della riduzione dei ricavi sia stato parzialmente compensato da una parallela diminuzione dei costi di gestione (-19%) grazie agli interventi organizzativi implementati.

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

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

- gestione delle aree del Terminal Aviazione Generale e gestione della movimentazione del piazzale dedicato. I ricavi di quest'area di business risultano in calo del 24% sul 2011 a causa della contrazione del tonnellaggio aeromobili transitato presso il Terminal;
- handling ai voli dell'Aviazione Generale in qualità di unico handler operante sullo scalo di Bologna; i ricavi di handling evidenziano una contrazione del 12% rispetto al 2011 a causa della riduzione dei volumi di traffico;
- gestione dell'hangar dedicato con rimessaggio degli aeromobili e gestione dei locali situati nel retro dell'hangar. Tale attività

ha portato ricavi sostanzialmente invariati rispetto al 2011 anche se derivanti da minori contratti per hangaraggio a lungo termine e da maggiori accordi giornalieri;

- gestione dell'impianto fisso di distribuzione carburante avio nel piazzale antistante il Terminal e vendita del carburante. Tale attività ha registrato una contrazione dei ricavi del 26% sul 2011 con conseguente decremento del margine di contribuzione del carburante pari a circa il 35% rispetto al margine realizzato nel 2011.

Sul fronte dei costi, gli interventi sull'organizzazione aziendale implementati nel 2011 hanno permesso di ridurre il peso dei costi fissi e della struttura in modo da poter reggere, in misura sostanzialmente accettabile, il perdurare della crisi economica.



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

4.1 Risultati economici

Nella tabella seguente si evidenziano i risultati economici consolidati dell'esercizio che chiude con un utile netto di gruppo di 1.685 mila Euro.

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	VAR. ASS.	VAR. %
Valore della produzione	81.706	98.456	-16.750	-17%
Costi della produzione	-77.494	-93.942	-16.448	-18%
Differenza valore-costi produzione	4.212	4.514	-302	-7%
Proventi ed oneri finanziari	-282	-477	195	41%
Rettifiche di valore attività finanziarie	-819	19	-838	-4411%
Proventi ed oneri straordinari	429	906	-477	-53%
Risultato prima delle imposte	3.540	4.962	-1.422	-29%
Imposte correnti	-2.592	-4.652	-2.060	-44%
Imposte differite	677	1.901	1.224	64%
Tot. Imposte sul reddito d'esercizio	-1.916	-2.751	-835	-30%
Utile/Perdita d'esercizio	1.624	2.211	-587	-27%
Utile/perdita d'esercizio di terzi	-61	50	-111	-221%
Utile/perdita d'esercizio di gruppo	1.685	2.161	-476	-22%

Le variazioni rispetto all'esercizio precedente risentono della differente area di consolidamento; per questo motivo si forniscono nel seguito i principali risultati economici consolidati del solo esercizio in esame e la relativa incidenza sul fatturato.

Conto economico consolidato riclassificato

	ESERCIZIO 2012	% SUL FATTURATO
Ricavi aeronautici	54.389	67%
Ricavi /non aeronautici/commerciali	23.932	30%
Altri ricavi e proventi	2.478	3%
Totale ricavi gestione caratteristica	80.799	100%
Consumi di materie	-2.048	-3%
Manutenzioni	-3.225	-4%
Servizi da terzi	-25.739	-32%
Utenze e simili	-3.701	-5%
Costi generali	-4.100	-5%
Canoni e affitti	-5.539	-7%
Costi esterni gestione	-44.351	-55%
VALORE AGGIUNTO	36.448	45%
Costo del lavoro	-21.474	-27%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	14.974	19%
Totale costi di struttura	-11.284	-14%
RISULTATO OPERATIVO CARATT. (EBIT)	3.690	5%
Saldo gestione finanziaria	-499	-1%
Saldo gestione partecipate	-1.191	-1%
Saldo gestione straordinaria	1.540	2%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	3.540	4%
Imposte sul reddito d'esercizio	-1.916	-2%
UTILE CONSOLIDATO	1.624	2%
<i>Risultato di competenza di terzi</i>	<i>61</i>	<i>0%</i>
UTILE CONSOLIDATO DEL GRUPPO	1.685	2%

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

4.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario consolidato di cassa.

Rendiconto finanziario di cassa consolidato

	FONTI	IMPIEGHI
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio	1.685	
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti Beni Immateriali	677	
+ Ammortamenti Beni Materiali	8.011	
+ T.F.R. maturato	294	
- T.F.R. pagato	-558	
+ Accantonamenti fondi rischi e oneri	1.892	
- Utilizzo fondi rischi e oneri	-1.181	
+ Minusvalenze e altri costi non monetari	931	
- Plusvalenza e altri ricavi non monetari	-123	
Cash Flow Operativo Lordo	11.628	
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	3.504	
Totale variazione impieghi	3.504	
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività		1.374
Totale variazione fonti		1.374
Cash Flow di Esercizio= Flusso monetario netto della gestione reddituale	13.758	
Variazione Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	101	18.734
Variazione Immobilizzazioni Finanziarie	0	3.777
Variazione Attività/Passività Finanziarie	10.000	5.960
Variazione Patrimonio Netto di Terzi	621	
Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento		17.749
Totale fonti e impieghi	24.480	28.471
Liquidità generata/Utilizzo liquidità=variazione finale di cassa		3.991
Disponibilità liquide inizio periodo		20.844
Variazione finale di cassa		-3.991
Disponibilità liquide fine periodo		16.853

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 11.628 mila Euro che sommata al capitale circolante netto per 2.130 mila Euro determina un cash flow di esercizio di 13.758 mila Euro.

Quest'ultimo è stato utilizzato per 17.749 mila Euro, prevalentemente per la:

- copertura degli investimenti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (18.633 mila Euro);
 - restituzione delle rate di mutuo (5.960 mila Euro) al netto degli incassi per impiego di attività finanziarie a breve termine giunti a scadenza (10.000 mila Euro);
- con conseguente assorbimento della cassa per la differenza di 3.991 mila Euro.

4.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2012 a confronto con l'esercizio precedente.

Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi consolidate

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2012
- Crediti verso clienti	12.072
- Crediti tributari e imposte anticipate	2.486
- Altri crediti	4.103
- Ratei e risconti attivi	216
- Rimanenze di magazzino	595
- Debiti verso fornitori	-18.297
- Clienti c/anticipi	-71
- Debiti tributari	-816
- Altri debiti	-14.319
- Ratei e risconti passivi	-195
Capitale circolante netto	-14.227
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	152.834
- Immobilizzazioni finanziarie	167
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	6.808
- Fondi rischi e oneri	-9.818
- TFR	-4.591
Immobilizzazioni strutturali nette	145.399
Totale Impieghi	131.172

FONTI	ESERCIZIO 2012
- Debiti verso banche	36.973
- Attività finanziare liquide	-7.761
- Denaro e valori in cassa	-16.853
Posizione finanziaria netta	12.358
- Capitale Sociale	74.000
- Riserve	42.884
- Utile dell'esercizio	1.685
Patrimonio Netto di terzi	245
Patrimonio Netto	118.814
Totale fonti	131.172

4.4 Investimenti

Il 2012 si contraddistingue per un forte avanzamento dei lavori di riqualifica del Terminal Passeggeri che rappresenta il progetto più importante della 1° fase del Master Plan aeroportuale.

I principali investimenti realizzati dal Gruppo sono dettagliati in Nota Integrativa (Immobilizzazioni immateriali e materiali) alla quale si rimanda per ogni approfondimento unitamente all'ulterio-

re commento esposto nella 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 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VAR.
INVESTIMENTI	18.842	16.745	2.097

Relazione sulla gestione al Bilancio Consolidato

5. Il contenzioso

Per un'analisi di dettaglio dei contenziosi in atto si rimanda all'apposita sezione della Relazione sulla Gestione della Capogruppo

non essendovi contenziosi significativi gravanti sulle altre società del Gruppo.

6. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio, anche se il 2013 si caratterizza come un anno "complesso" sotto diversi punti di vista. Sul versante del mercato dell'Aviazione Commerciale, dopo un 2012 conclusosi con una, seppur lieve, crescita del traffico, il 2013 è ipotizzato ad oggi, sulla base delle informazioni disponibili, in calo rispetto al 2012 a causa principalmente della crisi generalizzata dei vettori nazionali, tra i quali Alitalia-CAI che ha ridotto in modo significativo l'attività su Bologna. Occorre peraltro sottolineare come i segnali relativi ai primi mesi dell'anno in corso riportino una crescita, seppur contenuta, dei volumi rispetto al 2012, il cui mese di febbraio fu peraltro caratterizzato da fenomeni nevosi intensi, portando Bologna ad essere, tra i pochi aeroporti nella fascia dei primi 10 per volume di traffico a livello nazionale a beneficiare di un tasso di crescita positivo.

Nel settore handling merci e posta il 2013 non ha avuto un avvio semplice ed i risultati dei primi mesi confermano la forte dipendenza del business dalle condizioni congiunturali e da dinamiche fortemente competitive. Prova ne è, a inizio anno, la cessazione dell'attività di un vettore con volumi importanti a causa della decisione del suo principale cliente di passare dalla modalità di trasporto aereo a quella su gomma. Relativamente al settore Aviazione Generale, le previsioni sono di una leggera crescita dei volumi che, unitamente

agli interventi sull'organizzazione aziendale e sulla struttura dei costi, dovrebbe ragionevolmente permettere il conseguimento del pareggio di bilancio ed una generazione di cassa sufficiente per rimborsare il debito bancario in scadenza senza particolari criticità. Sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, il 2013 vedrà il completamento della fase realizzativa del progetto di riqualifica del Terminal, finalizzato a consegnare un'infrastruttura migliorata in modo significativo sia rispetto ai processi operativi sia all'offerta commerciale e, più in generale, "all'esperienza del passeggero". I lavori hanno avuto e hanno tuttora un impatto, che la società si è attivata per minimizzare, sulla qualità complessiva del servizio.

Sul versante economico/finanziario, dopo la forte contrazione della marginalità operativa avvenuta nel 2012, il 2013 si caratterizza per previsioni ancora critiche, in relazione ad una potenziale, seppur ancora oggi non verificatasi, riduzione dei volumi legata all'effetto della crisi economica ed alla perdurante fragilità del comparto dei vettori nazionali. A tale effetto si sommerebbe peraltro l'ulteriore e la ulteriore modifica del "mix" di traffico verso una quota crescente di vettori commercialmente incentivati. In considerazione delle incerte prospettive delineate, la Società intende mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di minimizzare tali effetti negativi, anche in chiave di potenziale "discontinuità strategica" rispetto al recente passato.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai corrispondenti capitoli della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

7. Altre informazioni di cui all'art.40 Comma 2 del D.Lgs.127/1991

In merito all'informativa richiesta dall'art. 40, comma 2, lett. a) del D.Lgs.127/91, si precisa che nel corso dell'esercizio non sono state svolte attività classificabili tra quelle di ricerca e sviluppo. Per quanto riguarda l'informativa di cui alla lett.d) si informa che né la società capogruppo né le controllate possiedono, o hanno acquistato o alienato nel corso dell'esercizio, azioni proprie o di società controllanti, anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Per quanto riguarda, infine, le ulteriori informazioni richieste dall'art. 40 comma 2, del D.Lgs.127/1991, in particolare relativa-

mente 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.

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

Bologna, 22 aprile 2013

Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio Consolidato 2012





Stato Patrimoniale e Conto Economico

Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti				
B) Immobilizzazioni:				
<i>I) Immobilizzazioni immateriali:</i>				
1) Costi di impianto e di ampliamento	66.609	101.393	-34.784	-34
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto ind. e utilizz. opere dell'ingegno	802.611	575.730	226.881	39
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	131.830	244.894	-113.064	-46
7) Altre	972.852	970.143	2.709	0
Totale immobilizzazioni immateriali	1.973.902	1.892.160	81.742	4
<i>II) Immobilizzazioni materiali:</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.410.030	7.558.323	851.707	11
2) Impianti e macchinari	1.988.138	6.779.689	-4.791.551	-71
3) Attrezzature industriali e commerciali	545.528	339.108	206.420	61
4) Altri beni materiali	1.396.555	1.409.639	-13.084	-1
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	115.084.604	117.040.316	-1.955.712	-2
b) Impianti e macchinari	7.335.638	6.461.435	874.203	14
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	16.099.533	6.070.059	10.029.474	165
Totale immobilizzazioni materiali	150.860.026	145.658.569	5.201.457	4
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate				
b) Imprese collegate	62.693	83.872	-21.179	-25
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	103.959	6.067.858	-5.963.899	-98
2) Crediti				
a) Verso imprese controllate				
b) Verso imprese collegate				
c) Verso controllanti				
d) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	46.174	54.274	-8.100	
b) Esigibile oltre esercizio successivo	50.708	55.055	-4.347	-8
3) Altri titoli				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo		230.593	-230.593	-100
4) Azioni proprie				
Totale immobilizzazioni finanziarie	263.534	6.491.652	-6.228.118	-96
Totale Immobilizzazioni	153.097.462	154.042.381	-944.919	-1
C) Attivo circolante:				
<i>I) Rimanenze:</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	594.932	789.239	-194.307	-25
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
Totale rimanenze	594.932	789.239	-194.307	-25

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
II) Crediti:				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	12.072.292	15.788.520	-3.716.228	-24
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
3) Verso imprese collegate				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
4) Verso controllanti				
4-bis) Crediti tributari				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.456.397	593.623	862.774	145
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.211.337	41.173	1.170.164	2842
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.029.357	1.844.677	-815.320	-44
b) Esigibile oltre esercizio successivo	3.708.790	2.667.998	1.040.792	39
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	4.056.628	3.711.233	345.395	9
b) Esigibile oltre esercizio successivo	2.280.318	0	2.280.318	100
Totale crediti	25.815.119	24.647.224	1.167.895	5
III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)				
1) Partecipazioni in imprese controllate				
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni	5.165.989		5.165.989	100
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	2.595.247	13.649.824	-11.054.577	-81
Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)	7.761.236	13.649.824	-5.888.588	-43
IV) Disponibilità liquide				
1) Depositi bancari e postali	16.828.685	20.817.197	-3.988.512	-19
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	23.763	26.587	-2.824	-11
Totale disponibilità liquide	16.852.448	20.843.784	-3.991.336	-19
Totale Attivo circolante	51.023.735	59.930.071	-8.906.336	-15
D) Ratei e Risconti				
1) Ratei	37.948	76.174	-38.226	-50
2) Risconti	189.126	129.614	59.512	46
Totale Ratei e Risconti	227.074	205.788	21.286	10
TOTALE ATTIVITÀ	204.348.271	214.178.240	-9.829.969	-5

Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Patrimonio netto				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000		
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000		
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	4.119.063	3.979.933	139.130	3
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	23.951.608	21.531.864	2.419.744	11
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo	463.328	861.097	-397.769	-46
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio di gruppo	1.684.978	2.160.654	-475.676	22
Totale patrimonio netto di gruppo	118.568.977	116.883.548	1.685.429	1
Patrimonio netto di terzi	245.124	865.691	-620.567	-72
Totale Patrimonio Netto	118.814.101	117.749.239	1.064.862	1
B) Fondi per rischi ed oneri				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite	5.000		5.000	100
3) Altri	9.813.381	10.692.257	-878.876	-8
Totale fondi per rischi ed oneri	9.818.381	10.692.257	-873.876	-8
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	4.591.302	7.731.148	-3.139.846	-41
D) Debiti				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	6.091.520	5.953.197	138.323	2
b) Esigibili oltre esercizio successivo	30.880.285	36.979.752	-6.099.467	-16
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	71.244	97.863	-26.619	-27
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	18.297.270	16.861.735	1.435.535	9
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo		306	-306	-100
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
10) Debiti verso imprese collegate				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
11) Debiti verso controllanti				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
12) Debiti tributari				
a) Esigibili entro esercizio successivo	815.861	2.493.579	-1.677.718	-67
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	871.283	1.700.716	-829.433	-49
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	13.447.609	13.608.809	-161.200	-1
b) Esigibili oltre esercizio successivo	209.576		209.576	100
Totale debiti	70.684.648	77.695.957	-7.011.309	-9
E) Ratei e Risconti				
1) Ratei	151.728	194.618	-42.890	-22
2) Risconti	288.111	115.021	173.090	150
Totale Ratei e Risconti	439.839	309.639	130.200	42
TOTALE PASSIVITÀ	204.348.271	214.178.240	-9.829.969	-5

Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
I) <i>Garanzie prestate</i>	5.602.711	6.713.942	-1.111.231	-17
II) <i>Impegni: beni in concessione</i>	58.386.246	57.412.235	974.011	2
TOTALE CONTI D'ORDINE	63.988.957	64.126.177	-137.220	0

Conto Economico

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
A) Valore della produzione				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	79.681.174	96.538.329	-16.857.155	-17
2) <i>Variaz. riman. prodotti in lavoraz., semilav. e finiti</i>				
3) <i>Variazioni dei lavori in corso su ordinazione</i>				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		38.895	-38.895	-100
5) Altri ricavi e proventi	2.024.814	1.879.017	145.797	8
- di cui contributi c/esercizio	25.354		25.354	100
Totale valore della produzione	81.705.988	98.456.241	-16.750.253	-17
B) Costi della produzione				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	2.138.687	3.380.519	-1.241.832	-37
7) Per servizi	34.748.460	34.480.500	267.960	1
8) Per godimento di beni di terzi	5.538.224	5.099.220	439.004	9
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	14.948.327	23.365.920	-8.417.593	-36
b) Oneri sociali	4.191.227	6.740.534	-2.549.307	-38
c) Trattamento di fine rapporto	1.242.869	1.731.403	-488.534	-28
d) Trattamento di quiescenza e simili	168.320	362.591	-194.271	-54
e) Altri costi	30.605	34.108	-3.503	-10
<i>Totale costo del personale</i>	<i>20.581.348</i>	<i>32.234.556</i>	<i>-11.653.208</i>	<i>-36</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	677.474	1.105.347	-427.873	-39
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	8.010.756	8.003.780	6.976	0
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	1.021.868	550.046	471.822	86
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>9.710.098</i>	<i>9.659.173</i>	<i>50.925</i>	<i>1</i>
11) <i>Variaz. riman. mat. prime, sussid., cons. e merci</i>	10.280	-80.759	91.039	-113
12) Accantonamenti per rischi	300.711	5.468.752	-5.168.041	-95
13) Altri accantonamenti	1.591.016	833.528	757.488	91
14) Oneri diversi di gestione	2.875.623	2.866.430	9.193	0
Totale costi della produzione	77.494.447	93.941.919	-16.447.472	-18
Differenza tra valore e costi della produzione	4.211.541	4.514.322	-302.781	-7

	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2011	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
C) Proventi ed oneri finanziari				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	166.563	170.522	-3.959	-2
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni		21.388	-21.388	-100
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	141.737	407.863	-266.126	-65
d) Proventi finanziari diversi	406.349	309.664	96.685	31
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>548.086</i>	<i>738.915</i>	<i>-190.829</i>	<i>-26</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-994.749	-1.386.348	391.599	-28
17-bis) Utili e perdite su cambi	-1.458	-500	-958	192
Totale proventi ed oneri finanziari	-281.558	-477.411	195.853	-41
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni		35.816	-35.816	100
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-819.089	-16.965	-802.124	4.728
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
Totale delle rettifiche	-819.089	18.851	-837.940	-4.445
E) Proventi ed oneri straordinari				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	1.006.241	1.046.866	-40.625	-4
d) Proventi straordinari diversi	33.263	20.546	12.717	62
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>1.039.504</i>	<i>1.067.412</i>	<i>-27.908</i>	<i>-3</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni	-538.969		-538.969	100
c) Sopravvenienze passive	-67.919	-120.860	52.941	-44
d) Oneri straordinari diversi	-3.583	-40.467	36.884	-91
e) Imposte di esercizi precedenti				
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-610.471</i>	<i>-161.327</i>	<i>-449.144</i>	<i>278</i>
Totale delle partite straordinarie	429.033	906.085	-477.052	-53
Risultato prima delle Imposte	3.539.927	4.961.847	-1.421.920	-29
a) imposte correnti	2.592.117	4.652.342	-2.060.225	-44
b) imposte differite/anticipate	-676.606	-1.901.348	1.224.742	-64
22) Imposte sul reddito d'esercizio	1.915.511	2.750.994	-835.483	-30
26) Utile (perdita) d'esercizio	1.624.416	2.210.853	-586.437	-27
Utile (perdita) d'esercizio di gruppo	1.684.978	2.160.654	-475.676	-22
Utile (perdita) d'esercizio di terzi	-60.562	50.199	-110.761	-221



Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Bilancio Consolidato 2012





Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

I. Premessa – Principi generali

Il Bilancio Consolidato della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (di seguito anche SAB) è stato predisposto nel rispetto delle disposizioni previste dal D. Lgs.127/91 in tema di bilancio consolidato, di cui agli artt. 25 e seguenti, e dei principi contabili italiani statuiti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri (in appresso, per brevità, CNDCEr), 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 rappresen-

tare la situazione patrimoniale in relazione alla tipicità dell'oggetto sociale. Non si sono verificati "casi eccezionali" che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe ex art. 2423, comma 4 del Codice Civile. Non è stato effettuato alcun raggruppamento o alcuna omissione nelle voci previste dagli schemi obbligatori previsti dagli art. 2424 e 2425 del Codice Civile. Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello schema di Stato Patrimoniale.

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

I fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio sono ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione.

Il Bilancio Consolidato è sottoposto a revisione legale dei conti ai sensi di quanto previsto all'art. 2409 bis del codice civile e all'art.41 del D.Lgs.127/91 da parte della Società Reconta Ernst & Young Spa cui, in data 25 giugno 2010, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2010-2012: lo stesso soggetto incaricato della revisione legale dei conti rilascerà apposita relazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010.

II. Criteri e principi di consolidamento**Area di consolidamento**

Sono oggetto del processo di consolidamento integrale ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 127/91 il bilancio della controllante e delle seguenti società controllate:

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Fast Freight Marconi SpA Società Unipersonale	Bologna	Servizi di handling merce e posta	520 i.v.	100,00%
Tag Bologna Srl	Bologna	Gestione terminal e servizi handling Aviazione Generale	316 i.v.	51,00%

La partecipazione di controllo nella società Marconi Handling Srl è stata ceduta nel dicembre 2012 e pertanto esclusa dall'area di consolidamento del presente bilancio.

Come nell'esercizio precedente, la partecipazione di collegamento nella società Ravenna Terminal Passeggeri Srl (nel seguito anche RTP) è stata inclusa nel consolidato con il metodo del patrimonio netto:

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	Ravenna	Gestione Servizio di Stazione Marittima e accoglienza Porto Corsini di Ravenna	300	24,00%

Altre partecipazioni di controllo non incluse nell'area di consolidamento

La partecipazione di controllo nella società Airports & Travel Srl in liquidazione volontaria, è stata esclusa dal consolidamento ai sensi dell'art. 28, comma 2 del D.Lgs.127/91.

DENOMINAZIONE	SEDE SOCIALE	SETTORE DI ATTIVITÀ	CAPITALE SOCIALE	QUOTA DI PARTECIPAZIONE
Airports & Travel Srl in liquidazione	Bologna	Servizi per settore turismo, sport e spettacolo	50 i.v.	51,00%

Bilanci da consolidare

Per il consolidamento sono stati utilizzati i bilanci civilistici al 31/12/2012 della capogruppo e delle società rientranti nell'area di consolidamento predisposti dai competenti organi aziendali.

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.

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 ex-controllata Marconi Handling (nel seguito anche MH) originando una plusvalenza derivante dalla differenza tra il valore contabile delle immobilizzazioni materiali ed immateriali conferite e il valore di iscrizione delle stesse immobilizzazioni nella contabilità della conferitaria. In sede di consolidamento 2003 sono stati eliminati gli effetti dell'operazione di conferimento, ovvero sono stati ripristinati i valori storici delle immobilizzazioni conferite così come iscritti originariamente nel bilancio della conferente e le quote di ammortamento sono state conseguentemente rettifiche in misura corrispondente. Analoga rettifica è stata operata nel consolidamento dei dati di bilancio

successivi fino a quello in esame nel quale si è proceduto al deconsolidamento di MH, portando i residui delle precedenti scritture di consolidamento a rettifica della minusvalenza da cessione. Sempre relativamente alle operazioni straordinarie si ricorda che MH conferì, con efficacia giuridica dal 31 dicembre 2008, il ramo d'azienda handling merce e posta nella società unipersonale Fast Freight Marconi (nel seguito FFM), costituita in data 19 novembre 2008 con un capitale sociale di 10 mila di Euro poi aumentato a 520 mila di Euro per effetto del conferimento in natura. Quest'ultimo ha generato, in capo alla conferente MH, una minusvalenza dell'importo di 2.015 mila di Euro a seguito della valutazione peritale del ramo, in ossequio al dettato dell'art. 2465 del Codice Civile, che ha evidenziato un "badwill" pari al "minor valore" complessivamente attribuito al ramo rispetto al valore netto contabile degli elementi attivi e passivi conferiti basato sulle fondate previsioni di perdite future che FFM dovrà sopportare negli esercizi immediatamente successivi l'operazione prima di riuscire a riportare l'azienda in utile. Già dall'esercizio 2008, in sede di consolidamento di MH sono stati eliminati gli effetti dell'operazione di conferimento, ovvero si è proceduto ad eliminare la minusvalenza da conferimento e sono stati ripristinati i valori storici delle poste attive e passive afferenti il ramo d'azienda oggetto di conferimento così come iscritti originariamente nel bilancio della conferente; le quote di ammortamento sono state conseguentemente rettifiche in misura corrispondente. Analoghe rettifiche sono state operate nel consolidamento del bilancio in esame nel quale la quota parte del risultato di esercizio del ramo handling merci e posta dovuta al rilascio parziale del fondo da conferimento per esubero (249 mila Euro) è stata eliminata con conseguente riduzione del risultato netto del Gruppo di pari importo.

Si ricorda, infine, che la scrivente e le società controllate FFM e TAG Bologna (nel seguito anche TAG) hanno aderito dall'esercizio 2009 allo strumento di tassazione dei gruppi d'impresa cosiddetto "consolidato fiscale nazionale" ai fini delle imposte sul reddito (IRES) per il triennio 2009-2011; tale accordo è stato rinnovato per il triennio 2012-2014.

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

III. Criteri di valutazione

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività nonché tenendo conto della funzione economica degli elementi dell'attivo e del passivo, in conformità ai criteri di valutazione ed ai principi di redazione disposti dagli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile.

Ai fini delle poste contabili è stata data prevalenza alla sostanza economica delle operazioni piuttosto che alla loro forma giuridica. L'applicazione del principio di prudenza ha comportato l'inclusione degli utili solo se realizzati entro la chiusura dell'esercizio mentre si è tenuto conto delle perdite e dei rischi anche se conosciuti successivamente. In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti numerari (incassi e pagamenti).

I principi e i criteri di valutazione rispecchiano quelli utilizzati dalla capogruppo per la redazione del bilancio civilistico e sono i seguenti. Le **immobilizzazioni immateriali** sono valutate sulla base dei costi effettivamente sostenuti e sono iscritte all'attivo dello stato patrimoniale, al netto degli ammortamenti calcolati secondo la residua possibilità di utilizzazione, in quanto ritenute produttive d'utilità economica su un arco di più esercizi.

Le immobilizzazioni immateriali non sono mai state oggetto di rivalutazione o svalutazione.

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

Nel corso del 2010, si è provveduto a ridefinire il piano di ammortamento di alcuni beni la cui dismissione è stata programmata per gli anni 2012 e 2013, a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal Aerostazione Passeggeri e alla realizzazione di un nuovo edificio per il servizio de-icing. Per tali beni, già dall'esercizio 2010, è stato rimodulato il piano di ammortamento tenuto conto della minore vita utile rispetto al piano di ammortamento iniziale. Durante il 2012 si è provveduto a dismettere anticipatamente parte di tali beni la cui

eliminazione ha prodotto, oltre a una minusvalenza patrimoniale di 27 mila euro, un impatto sul conto economico e sul patrimonio netto 2012 pari a 53 mila euro.

Nel 2011 si è concluso il procedimento formale, previsto dall'art.9 della Concessione di Gestione Totale, di consegna in uso alla Società da parte di Enac dei beni gratuitamente devolvibili ovvero le aree, gli immobili e gli impianti fissi facenti parte del sedime aeroportuale che, al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente.

Non sono mai state effettuate rivalutazioni dei cespiti patrimoniali né di natura economica, né di natura monetaria. Si precisa altresì che non sono state operate svalutazioni delle immobilizzazioni materiali, né sono stati imputati oneri finanziari ad alcuna voce delle stesse. Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, viene sistematicamente ammortizzato in ragione della residua possibilità di utilizzazione.

Per i beni gratuitamente devolvibili il principio cardine del processo di ammortamento seguito è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione (40 anni a decorrere dal 28 dicembre 2004 per la capogruppo e 20 anni a decorrere dal 21 aprile 2008 per TAG) e la residua possibilità di utilizzazione del cespite, commisurata in base alle vigenti aliquote tecniche così come fissate dal D.M. 31 dicembre 1988. In base a questo criterio per le piste, i piazzali aeromobili, le vie di rullaggio e le opere accessorie compresi i lavori di interrimento della ferrovia propedeutici al prolungamento della pista di volo, si è provveduto a effettuare l'ammortamento finanziario in base alla durata residua della concessione mentre per tutte le altre categorie di beni gli ammortamenti sono calcolati applicando le aliquote economico-tecniche del D.M. 31 dicembre 1988 sul valore complessivo delle immobilizzazioni al fine di esporre la residua effettiva possibilità di utilizzo.

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

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

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

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

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

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

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

I **contributi conto impianti** ricevuti a fronte della realizzazione di alcune infrastrutture aeroportuali sono stati contabilizzati fino al 31 dicembre 2005 con il metodo dei risconti anche in ossequio al Principio Contabile n.16 dettato dall'OIC – Organismo Italiano di Contabilità, eccezion fatta per i contributi relativi all'interramento della ferrovia ed al prolungamento della pista di volo, portati a diretto deconto del valore dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione (2004). Dall'esercizio 2006, per omogeneità di trattamento, si è utilizzato quest'ultimo metodo per tutti i contributi in conto impianti ricevuti dalla Capogruppo.

Le **immobilizzazioni finanziarie**, in particolare le partecipazioni in imprese collegate, sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto e cioè per un importo pari alla corrispondente frazione del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio disponibile delle imprese medesime, rettificato per tener conto della differenza tra il prezzo pagato per l'acquisto e il patrimonio alla data stessa dell'acquisto e dopo aver operato le rettifiche richieste dai principi di redazione del bilancio consolidato, quale l'ammortamento dell'eventuale maggior valore pagato all'atto dell'acquisto. Le partecipazioni in altre imprese sono valutate sulla base del valore di costo ivi compresi gli oneri accessori di diretta imputazione. Questo valore è stato rettificato, ove necessario, per effetto delle svalutazioni eseguite al fine di tener conto delle perdite durevoli contabilizzate in capo alle società partecipate.

Le **rimanenze di beni di consumo** sono valutate al costo medio ponderato inteso come prezzo medio d'acquisto del periodo aumentato dei relativi oneri accessori direttamente imputabili.

I **crediti** sono iscritti al valore nominale ed adeguati al presunto

valore di realizzazione mediante l'iscrizione di un fondo rischi su crediti costituito per la copertura di specifiche posizioni dubbie oltre ad una quota forfettaria la cui misura è ritenuta congrua al fine di tenere conto del rischio di inesigibilità sull'ammontare complessivo dei crediti. Non risultano crediti di durata superiore ai cinque anni, né crediti in valuta.

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

Le **disponibilità liquide** sono iscritte secondo il loro valore nominale.

I **ratei e risconti** sono valutati nel rispetto del principio della competenza temporale. I ratei attivi e passivi accolgono, rispettivamente, i proventi e i costi di competenza dell'esercizio in chiusura ma esigibili nell'esercizio successivo. I risconti attivi e passivi accolgono costi sostenuti e proventi percepiti entro l'esercizio ma di competenza degli esercizi successivi.

I **fondi rischi e oneri** accolgono esclusivamente accantonamenti destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali alla data di chiusura dell'esercizio sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. Nella valutazione dei rischi ed oneri il cui effettivo concretizzarsi è subordinato al verificarsi di eventi futuri, si sono tenute in considerazione anche le informazioni divenute disponibili dopo la chiusura dell'esercizio e fino alla data di redazione dei rispettivi bilanci.

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

I **debiti** sono esposti sulla base del loro valore nominale che corrisponde alla effettiva obbligazione delle società. Si precisa che non esistono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali mentre esistono debiti verso banche di durata superiore ai cinque esercizi di cui si darà specifica evidenza nel prosieguo. I valori non espressi in Euro contabilizzati nell'esercizio sono convertiti al cambio della data di effettuazione dell'operazione.

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

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

Dall'esercizio 2009 aderiscono all'accordo di consolidato fiscale

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

con la scrivente le società controllate TAG e FFM, accordo rinnovato per il triennio 2012-2014. A seguito dell'opzione, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa determina l'Ires di Gruppo secondo quanto stabilito dalle norme in materia, consolidando il proprio risultato con gli imponibili positivi e negativi delle società interessate. L'Ires differita e anticipata è calcolata con esclusivo riferimento alla società così come l'Irap corrente, differita ed anticipata. La fiscalità differita è determinata sulla base delle differenze temporanee esistenti tra reddito civilistico e reddito imponibile fiscale;

secondo quanto statuito dal Principio Contabile n. 25 del CNDC, revisionato ed integrato dal documento dell'OIC n. 1.

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

La fiscalità differita è determinata sulla base delle aliquote IRES e IRAP attualmente in vigore ritenute applicabili nei prossimi esercizi, rispettivamente 27,5% e 4,2%.

IV - Esame delle principali voci di bilancio

Attivo Patrimoniale

B. Immobilizzazioni

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Immobilizzazioni	153.097	154.042	-945

Nelle tabelle seguenti si riportano le movimentazioni delle immobilizzazioni nell'esercizio con evidenza dei dati relativi al costo storico, al fondo e al valore residuo da ammortizzare per singole categorie

oltre al commento ai principali investimenti realizzati ed in corso di realizzazione.

B. I. Immobilizzazioni immateriali

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

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREM.TO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	VARIAZIONE AREA CONSO- LID.TO	AMM.TO	SALDO 31/12/2012
Costi di impianto ed ampliamento	101	0	0	0	-34	67
Diritti brevetto ind.le opere ingegno	576	879	0	-51	-601	803
Immob. in corso e acconti	245	363	-475	0	0	132
Altre	970	50	0	-5	-42	973
Totale	1.892	1.292	-475	-56	-677	1.974

I **"costi di impianto e ampliamento"** accolgono costi per modifiche statutarie oltre ad altri costi sostenuti per l'implementazione della nuova attività di "Handling Doganale": tali costi sono iscritti nell'attivo patrimoniale, con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in cinque esercizi.

La voce **"diritto di brevetto industriale e opere dell'ingegno"** è costituita da software utilizzato per la gestione dei servizi, soggetto all'aliquota d'ammortamento del 33,33% ad eccezione del sistema informativo aziendale denominato Baisys il quale, considerata la complessità del progetto, la presenza di rilevanti oneri di start up e di analisi e progettazione dei modelli gestionali, è stato redatto un piano di ammortamento sulla base della residua possibilità di utilizzazione stimata in cinque esercizi (aliquota del 20%).

L'incremento dell'esercizio è dovuto prevalentemente ai costi del sistema informativo BPM (Business Process Management - prima fase del progetto Baisys 2) unitamente all'upgrade del sistema

informativo aeroportuale Groundstar. Nell'esercizio sono stati inoltre acquistati licenze e software gestionali specifici tra i quali la terza fase del Pavement Management System per l'analisi dello stato d'uso delle pavimentazioni delle aree di volo e di manovra, applicativi gestionali per la gestione delle risorse umane e per la prenotazione dei posti auto.

La crescita delle **"migliorie su beni di terzi"** attiene ai lavori di ampliamento, riqualifica e sistemazione di un tratto di Via della Salute in corrispondenza dell'ingresso del nuovo Varco Doganale Ovest.

Le **"immobilizzazioni immateriali in corso"** accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31/12/2012 tra cui i costi sostenuti per la progettazione della pensilina di collegamento tra fermata aeroporto e Terminal del People Mover e quelli legati alla seconda fase del progetto di sviluppo del sistema informativo aziendale Baisys 2.

B. II. Immobilizzazioni materiali

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

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

Immobilizzazioni materiali in proprietà - valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	VARIAZIONE AREA CONSOLID.	SALDO 31/12/2012
Terreni	5.567	0	0	0	5.567
Fabbricati	1.896	0	0	0	1.896
Costruzioni leggere	2.602	960	0	0	3.562
Totale terreni e fabbricati	10.065	960	0	0	11.025
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	14.969	13	-3	-7.104	7.875
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	268	0	0	0	268
Impianti info accettazione	689	139	-53	0	775
Impianti pubblicitari	340	95	0	0	435
Totale impianti e macchinari	16.266	247	-56	-7.104	9.353
Attrezzatura varia	313	1	0	-34	280
Attrezzature aerostazione	1.865	453	-139	0	2.179
Totale attrezzature ind. e comm.li	2.178	454	-139	-34	2.459
Automezzi	252	3	-2	0	253
Autoveicoli da trasporto	683	37	-58	-68	594
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.162	54	-113	-77	2.026
Mobili e arredi fissi	1.090	321	-170	0	1.241
Macchine ufficio elettr. ed elettromec.	2.847	191	-288	-218	2.532
Totale altri beni materiali	7.034	606	-631	-363	6.646
Totali	35.543	2.267	-826	-7.501	29.483

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

- nella categoria "costruzioni leggere" i lavori di riqualifica del parcheggio P3 per complessivi 958 mila Euro;
- nella categoria "attrezzatura varia aerostazione" l'acquisto di un'apparecchiatura per i controlli di sicurezza dei bagagli fuori sagoma, del prototipo di apparecchiatura per il controllo automatico delle dimensioni e peso dei bagagli a mano e di nuove attrezzature volte essenzialmente all'ordinaria sostituzione ed integrazione di attrezzature varie a servizio dei Terminal e degli impianti relativi;
- nella categoria "mobili e arredi fissi" l'acquisto dei nuovi banchi check-in la cui installazione è legata ai lavori di riqualifica del Terminal.



Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Immobilizzazioni materiali in proprietà - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2012	ALIENAZIONI/ RICLASSIF	VARIAZIONE AREA CONSOLID.	QUOTE AMM.TO.	FONDO 31/12/2012
Terreni	0	0	0	0	0
Fabbricati	0	0	0	0	0
Costruzioni leggere	2.507	0	0	108	2.615
Totale terreni e fabbricati	2.507	0	0	108	2.615
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	8.522	0	-2.515	282	6.289
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	179	0	0	33	212
Impianti info accettazione	644	-53	0	35	626
Impianti pubblicitari	141	0	0	97	238
Totale impianti e macchinari	9.486	-53	-2.515	447	7.365
Attrezzatura varia	286	0	0	5	291
Attrezzatura aerostazione	1.553	-133	-25	228	1.623
Totale attrezzature ind. e commerciali	1.839	-133	-25	233	1.914
Automezzi	235	-2	0	11	244
Autoveicoli da trasporto	404	-126	-9	90	359
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.826	-179	-62	117	1.702
Mobili e arredi fissi	903	-31	0	65	872
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.256	-217	-158	191	2.072
Totale altri beni materiali	5.624	-555	-229	474	5.249
Totali	19.456	-741	-2.769	1.262	17.143

Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

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

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/02012	FONDO 31/12/2012	SALDO DI BILANCIO 31/12/2012
Terreni	5.567	0	5.567
Fabbricati	1.896	0	1.896
Costruzioni leggere	3.562	-2.615	7.463
Totale terreni e fabbricati	11.025	-2.615	8.410
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	7.875	-6.289	1.586
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	-212	56
Impianti info accettazione	775	-626	149
Impianti pubblicitari	435	-238	197
Totale impianti e macchinari	9.353	-7.365	1.988
Attrezzatura varia	280	-291	-11
Attrezzatura aerostazione	2.179	-1.623	556
Totale attrezzature ind. e commerciali	2.459	-1.914	545
Automezzi	253	-244	9
Autoveicoli da trasporto	594	-359	235
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.026	-1.702	324
Mobili e arredi fissi	1.241	-872	369
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.532	-2.072	460
Totale altri beni materiali	6.646	-5.249	1.397
Totali	29.483	-17.143	12.340

B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

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

Beni gratuitamente devolvibili – valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2012
Piste, piazz.e parch.aa/mm, vie di rullaggio	104.611	9	0	104.620
Parcheggi e viabilità	8.053	165	0	8.218
Fabbricati	68.864	2.509	-340	71.033
Totale terreni e fabbricati	181.528	2.683	-340	183.871
Impianti di car., scar., sollevamento	3.824	428	-1.758	2.494
Impianti di comunicaz./segnalazione	5.146	758	-368	5.536
Altri impianti	11.344	1.890	376	13.610
App.segnalaz. e attr.di pista	638	0	0	638
Totale impianti e macchinari	20.952	3.076	-1.750	22.278
Totali	202.480	5.759	-2.090	206.149

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

- nella categoria **“fabbricati”** la crescita è dovuta prevalentemente al nuovo edificio destinato ad ospitare l'impianto di smistamento bagagli (BHS);
- nella categoria **“impianti di carico, scarico, sollevamento e trasporto”** l'incremento riguarda la fornitura e posa in opera di impianti smistamento bagagli in configurazione temporanea presso il Terminal passeggeri (153 mila Euro), il Terminal Est e il fabbricato merci (126 mila euro), oltre che la fornitura di due nastri trasportatori a piastre sovrapposte (149 mila euro);
- nella categoria **“impianti di comunicazione/segnalazione”**, oltre alla realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora per complessivi 181 mila Euro si segnala la riqualifica dell'impianto di esazione dei parcheggi (259 mila euro), e la realizzazione dell'impianto automatico per la corsia preferenziale e telepass (153 mila euro). Nel corso del 2012 sono stati inoltre acquistati nuovi monitor

- per l'informativa ai passeggeri per complessivi 150 mila Euro, collocati in corrispondenza dei nuovi banchi check-in, la cui installazione è legata ai lavori di riqualifica del Terminal;
- nella categoria **“altri impianti”** la crescita più rilevante (334 mila euro) riguarda la realizzazione degli impianti meccanici, di riscaldamento e condizionamento relativi al nuovo fabbricato destinato ad ospitare l'impianto BHS. Nel corso del 2012 questa categoria accoglie inoltre i costi di realizzazione di impianti di varia natura tra cui si segnalano: rete idrica antincendio per garantire copertura ai fabbricati dell'area est (321 mila euro); realizzazione di un'insegna luminosa “Aeroporto di Bologna” situata all'ingresso del sedime aeroportuale (303 mila euro), sostituzione delle due scale mobili e ascensori situati all'interno dell'aerostazione passeggeri (301 mila euro) e fornitura di nuove centrali termiche presso la Palazzina Direzionale e Centrale Tecnologica (133 mila euro). Si segnala anche la realizzazione di una pensilina autoportante con pannelli solari per la ricarica delle batterie delle auto elettriche in corrispondenza del parcheggio P1.

Beni gratuitamente devolvibili - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2012	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2012
Piste, piazz. e parch. aa/mm, vie di rullaggio	19.981	0	2.492	22.473
Parcheggi e viabilità	3.811	0	160	3.971
Fabbricati	40.696	-305	1.951	42.342
Totale terreni e fabbricati	64.488	-305	4.603	68.786
Impianti di car., scar., sollevamento	2.876	-1.414	359	1.821
Impianti di comunicaz./segnalazione	3.752	-394	591	3.949
Altri impianti	7.628	114	1.046	8.788
App. segnalaz. e attr. di pista	235	0	150	385
Totale impianti e macchinari	14.491	-1.694	2.146	14.943
Totali	78.979	-1.999	6.749	83.729

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Beni gratuitamente devolvibili - valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2012	FONDO 31/12/2012	SALDO DI BILANCIO 31/12/2012
Piste, piazz. e parch. aa/mm, vie di rullaggio	104.620	-22.473	82.147
Parcheggi e viabilità	8.218	-3.971	4.247
Fabbricati	71.033	-42.342	28.691
Totale terreni e fabbricati	183.871	-68.786	115.085
Impianti di car., scar., sollevamento	2.494	-1.821	673
Impianti di comunicaz./segnalazione	5.536	-3.949	1.587
Altri impianti	13.610	-8.788	4.822
App. segnalaz. e attr. di pista	638	-385	253
Totale impianti e macchinari	22.278	-14.943	7.335
Totali	206.149	-83.729	122.420

B. II. 6) Immobilizzazioni in corso e acconti

CATEGORIE	SALDO 01/01/2012	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2012
Imm. tecniche in corso	6.070	15.501	-5.471	16.100

Gli investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2012 sono riferiti ai seguenti interventi:

- lavori di ristrutturazione dell'aerostazione esistente e opere accessorie (pontili di imbarco, nuovo impianto di smistamento bagagli BHS) per complessivi 14.703 mila Euro;
- nuova centrale di cogenerazione (298 mila Euro);

- piazzola de-icing ed edificio e nuova recinzione perimetrale per complessivi 235 mila Euro;
- acconti per la fornitura di apparecchiature per il controllo bagagli da stiva che verranno collocati presso il nuovo fabbricato BHS per complessivi 234 mila Euro;
- riqualifica, riprotezione ed ammodernamento di vari fabbricati situati nel sedime aeroportuale per complessivi 172 mila Euro.

B. III. Immobilizzazioni finanziarie

Si riporta il dettaglio del raggruppamento in esame:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	264	6.492	-6.228

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese collegate	63	84	-21
Partecipazioni in altre imprese	104	6.068	-5.964
Crediti vs. altri esig. entro es. successivo	46	54	-8
Crediti vs. altri esig. oltre es. successivo	51	55	-4
Altri titoli esig. oltre es. successivo	0	231	-231
Totali	264	6.492	-6.228

La voce "partecipazioni in imprese collegate" è relativa alla società Ravenna Terminal Passeggeri Srl per i cui dettagli si rimanda a quanto illustrato nel capitolo "Area di consolidamento".

Il rilevante decremento della voce "partecipazioni in altre imprese" è dovuto alla riclassificazione della partecipazione del 4,13% in Sagat Spa tra le "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" come si illustrerà nel prosieguo.

Al 31/12/2012 risulta iscritta in questa categoria la partecipazione

del 10% in Bologna Congressi Spa (come dettagliato in tabella) e la partecipazione nel Caaf dell'Industria dell'Emilia Centrale Spa, che effettua l'assistenza fiscale ai lavoratori dipendenti della Società, iscritta nell'esercizio 2000 al valore di costo comprensivo degli oneri accessori. La partecipazione nell'I.D.C. Italian Distribution Council Srl, iscritta nell'esercizio 2006 al valore di costo comprensivo degli oneri accessori (2 mila Euro) è stata svalutata a seguito della procedura di liquidazione deliberata il 3 maggio 2012.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2012	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2012	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2012	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2012
Bologna Congressi Spa - Bologna - Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.169	33	10,00%	104	597

I "crediti verso altri esigibili entro e oltre l'esercizio successivo" sono rappresentati da depositi cauzionali relativi alle utenze, dalla cau-

zione richiesta dalla Dogana in relazione alla gestione delle accise gravanti sul carburante avio e da altri a vario titolo.

C. Attivo circolante

C. I. 1) Rimanenze

RIMANENZE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	595	789	-194

Le rimanenze di materie sussidiarie e di consumo si riferiscono a giacenze di materiali di officina, di gasolio da riscaldamento e liquido antigelo per lo sbrinamento della pista, degli aeromobili e carburante avio nonché cancelleria, stampati e divise.

C. II. Crediti

CREDITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Crediti	25.815	24.647	1.168

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Vs. clienti entro es. successivo	12.072	15.788	-3.716
Tributari entro es. successivo	1.456	594	862
Tributari oltre es. successivo	1.211	41	1.170
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.029	1.845	-816
Imposte Anticipate oltre es. successivo	3.709	2.668	1.041
Vs. altri entro es. successivo	4.057	3.711	346
Vs. altri oltre es. successivo	2.280	0	2.280
Totali	25.815	24.647	1.168

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

I "crediti verso clienti" sono esigibili entro l'esercizio successivo e si riferiscono a servizi svolti sul territorio italiano nei confronti di clienti prevalentemente nazionali o dell'Unione Europea. La voce accoglie crediti al valore nominale per 14.656 mila Euro oltre a fatture e note di credito da emettere ai clienti per 7 mila Euro, al netto del fondo

svalutazione crediti appostato per 2.619 mila Euro al fine di ricondurre il valore nominale al presumibile valore di realizzo dei crediti. Nella tabella seguente si espongono i crediti verso clienti al lordo ed al netto del fondo svalutazione crediti, la cui movimentazione nell'esercizio è dettagliata nella tabella successiva:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	14.691	18.165	-3.474
Fondo svalutazione crediti	-2.619	-2.376	-243
Crediti netti verso clienti	12.072	15.788	-3.716

Movimentazione del fondo svalutazione crediti verso clienti

Valore al 01/01/2012	2.376
Variatione area di consolidamento	-561
Utilizzo per crediti inesigibili	-157
Svincolo fondo per crediti incassati	-61
Incremento per accantonamento 2012	1.022
Totale	2.619

Come negli esercizi passati, l'accantonamento effettuato è scaturito dall'analisi delle singole posizioni creditorie a rischio di inesigibilità oltre ad una quota calcolata sulla base della media storica delle perdite su crediti degli ultimi cinque anni; la misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2012 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

L'aumento dei crediti tributari a breve è dovuto all'iscrizione dei crediti per il saldo Ires (767 mila Euro) ed Irap (163 mila) dell'esercizio che nel 2011 risultavano a debito; tale posta accoglie inoltre il credito annuale Iva per 490 mila Euro.

I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo, accolgono il credito iscritto a seguito della presentazione dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale di cui al D.L. 201/2011 e ed al Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 17 dicembre 2012, per 1.170 mila Euro, comprensivi delle quote di competenza delle controllate Tag Bologna e Fast Freight Marconi e della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale di gruppo, e per 41 mila Euro il credito per rimborso Irap ex D.L. n. 185/2008 relativo alla società Marconi Handling la cui riscossione avverrà direttamente in capo alla scrivente in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

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

Movimentazione dei crediti per imposte anticipate

Valore al 01/01/2012	4.512
Variatione area di consolidamento	-444
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-857
Incremento per accantonamento 2012	1.527
Totale	4.738

Infine, la voce "crediti verso altri esigibili entro l'esercizio successivo" accoglie per 3.628 mila Euro il deposito cauzionale per l'anticipata occupazione delle aree demaniali dell'aeroporto di Bologna ai sensi dell'art.17 della Legge 135/97. Tale somma dovrà essere restituita alla Società una volta conclusa, da parte di Enac, la verifica delle annualità in anticipata occupazione (23 dicembre 1998 – 27 dicembre 2004). Tale verifica, da parte della Direzione Aeroportuale Enac di Bologna è stata positivamente portata a termine nel corso del 2012 ed ora la pratica è in fase di analisi presso i competenti uffici di Enac Roma. Considerata l'anzianità del credito ed il protrarsi delle procedure di chiusura formale del regime di anticipata occu-

pazione, la Società ha prudenzialmente appostato nei precedenti esercizi e mantenuto nel presente bilancio, un fondo svalutazione di 544 mila Euro al fine di adeguare il valore nominale del credito (3.628 mila Euro) al rischio di parziale inesigibilità. La crescita di questa voce è dovuta prevalentemente ai crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling; questi ultimi hanno scadenza entro l'esercizio 2013 per 586 mila Euro ed oltre l'esercizio in corso per 2.280 mila Euro compresi gli interessi per dilazionato pagamento. Tale credito è garantito da apposito pegno sulla quota societaria ceduta.

C. III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

ATT. FINANZIARIE (NON IMMOBILIZZAZIONI)	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	5.166	0	5.166
Altri titoli	2.595	13.650	-11.055
Totali	7.761	13.650	-5.889

La voce "altre partecipazioni" accoglie la partecipazione del 4,13% nella società Sagat Spa fino al 31/12/2011 iscritta tra le immobilizzazioni finanziarie. La riclassifica, in conformità a quanto disposto dal Codice Civile e dal Principio Contabile n.20, deriva dal mutamento di destinazione economica della partecipazione deliberato dagli amministratori che hanno ritenuto non più strategica la partecipazione in conseguenza di vari fattori tra i quali la ridefinizione della compagine societaria di Sagat. In conseguenza di quanto sopra il valore di iscrizione della partecipazione, pari al costo di acquisto, è stato svalutato per allinearla al valore di presumibile realizzo, appor-

tando una rettifica di valore di 795 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

La voce "altri titoli", infine, attiene alle somme impiegate in un Prodotto Finanziario di Capitalizzazione di 2.500 mila Euro acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tenuto conto della finalità dell'investimento la cui durata è subordinata all'eventuale necessità di reimpiego dei fondi per far fronte al piano degli investimenti della Società, l'orizzonte temporale dell'investimento non è stato considerato a lungo termine.

C. IV. Disponibilità liquide

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Depositi bancari, assegni, cassa	16.852	20.844	-3.992

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

Depositi Bancari	16.822
Depositi Postali	6
Denaro in cassa	24
TOTALE	16.852

All'interno della categoria dei depositi bancari si segnala che l'importo di 11.515 mila Euro è vincolato su conti di deposito a breve scadenza. Si segnala, infine, il pegno di 400 mila Euro in essere sul saldo di pari importo di un conto corrente acceso sulla Banca Po-

polare di Verona S.Geminiano e S.Prospiero per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzione e/o estrazione delle merci dal Magazzino di Temporanea Custodia presso l'aeroporto di Bologna.

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Interessi attivi	38	76	-38
Totale ratei attivi	38	76	-38
Affitti passivi	1	19	-18
Assicurazioni	13	18	-5
Tasse	1	1	0
Altri	162	80	82
Pluriennali	12	12	0
Totale risconti attivi	189	130	59
Totale	227	206	21

Valutati nel rispetto del principio della competenza temporale, si riferiscono prevalentemente ad interessi attivi di competenza del prossimo esercizio sugli investimenti finanziari in essere al 31/12/2012 ed a risconti attivi per affitti passivi, canoni di noleg-

gio e di manutenzione, abbonamenti, premi assicurativi e altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo come dettagliato in tabella. Tra questi ultimi 12 mila Euro attengono a risconti attivi pluriennali.

Passivo Patrimoniale

A. Patrimonio Netto

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Patrimonio Netto di Gruppo	118.569	116.884	1.685
Patrimonio Netto di terzi	245	866	-621
Totale Patrimonio Netto	118.814	117.750	1.064

Al 31 dicembre 2012 il capitale sociale, pari a 74.000 mila Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna così ripartite tra i Soci:

Composizione del capitale al 31/12/2012

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

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

PATRIMONIO NETTO	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	4.119	3.980	139
Altre riserve	23.952	21.532	2.420
Utile/Perdite portate a nuovo	463	861	-398
Utile/perdite dell'esercizio di gruppo	1.685	2.161	-476
Totale	118.569	116.884	1.685

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

La Riserva Legale risulta incrementata per effetto della destinazione dell'utile dell'esercizio 2011 per complessivi 143 mila Euro e, per la restante parte, di 2.726 mila Euro a Riserva Straordinaria.

Le variazioni intervenute nelle poste di Patrimonio Netto sono le seguenti:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	INCREMENTI	DECREMENTI	VARIAZIONE AREA DI CONSOLIDAMENTO	BILANCIO CONSOLIDATO 2011
Cap. Sociale	74.000	0	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	0	14.350
Riserva legale	4.119	143	0	-4	3.980
Altre riserve	23.952	2.503	0	-83	21.532
Uttili/Perdite riportate a nuovo	463	223	-793	172	861
Risultato di esercizio	1.685	1.685	-2.161	0	2.161
Totale Patr. Netto di Gruppo	118.569	4.554	-2.954	85	116.884
Patr. Netto di Terzi	245	0	-61	-560	866
Totale Patrimonio Netto	118.814	4.554	-3.015	-475	117.749

Prospetto di riconciliazione tra patrimonio e risultato netto della capogruppo e patrimonio e risultato netto consolidato

La tavola seguente evidenzia le differenze tra patrimonio netto e risultato di esercizio del bilancio della capogruppo e del bilancio consolidato con le voci che hanno determinato tali differenze.

	PATRIMONIO NETTO	RISULTATO NETTO
Patrimonio netto e risultato Aeroporto G. Marconi S.p.A.	116.946	1.572
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna Srl	500	-124
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi SpA	1.837	271
Patrimonio netto e risultato aggregato	119.283	1.719
<i>Rettifiche di consolidamento:</i>		
Valore carico delle partecipazioni consolidate	-729	
Eliminazione svalutazione partecipazioni in imprese consolidate	95	95
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto	-21	-21
Effetti deconsolidamento partecipazione Marconi Handling Srl		87
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo	-4	-6
Storno effetti conferimento ramo d'azienda handling merci a Fast Freight Marconi SpA	190	-249
Patrimonio e risultato consolidato A	118.814	1.624
Patrimonio netto e risultato netto di terzi B	245	-61
Patrimonio e risultato del gruppo A - B	118.569	1.685

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

B. Fondi per rischi ed oneri

B. 2) Per imposte, anche differite

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Per imposte, anche differite	5	0	5

Trattasi di accantonamento prudenzialmente effettuato nell'esercizio a fronte di un processo verbale di constatazione del Nucleo Polizia Tributaria di Bologna a seguito di una verifica fiscale sul deposito di gasolio ad uso riscaldamento e ad uso autotrazione della Società.

B. 3) Altri

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Altri fondi	9.813	10.692	-879

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

ALTRI FONDI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	VARIAZIONE AREA DI CONSOLIDAMENTO	BILANCIO CONSOLIDATO 2011
Fdo rischi patronage Seaf	4.965	145	0	0	4.820
Fondo ripr. beni grat. dev.	2.797	1.409	-583	0	1.972
Fdo contenziosi in corso	1.178	151	-417	-1.415	2.859
Fdo "Requisiti sistema"	517	0	-231	0	748
Fdo arretrati lavoro dip.	188	173	0	-119	134
Fdo oneri futuri	169	9	0	0	160
Totale	9.813	1.887	-1.231	-1.534	10.692

La voce "altri fondi" è costituita da:

- il **fondo rischi lettera di patronage Seaf**, concessionaria dell'aeroporto Ridolfi di Forlì in liquidazione dal 14 maggio 2012, è stato accantonato nell'esercizio 2011 a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata dalla Società nel 2007 in ordine al mutuo bancario concesso a Seaf. Alla data di redazione del presente bilancio, Seaf è tuttora in liquidazione ed il 25 marzo 2013 è scaduto il termine per la partecipazione al bando di gara, andato deserto, promosso dall'ENAC per la concessione di gestione totale dell'aeroporto di Forlì. Nel frattempo la liquidazione non ha pagato le rate del mutuo scadute il 30/06 e il 31/12/2012; conseguentemente la Società in continuità con l'accantonamento effettuato nel precedente esercizio ha prudenzialmente accantonato ulteriori 145 mila Euro a copertura della quota interessi proporzionale al proprio impegno, ferma restando l'intenzione di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero del credito. Qualora l'azione di regresso risultasse infruttuosa, l'onere sarebbe pari all'importo accantonato al 31/12/2012, al netto di un eventuale recupero fiscale pari all'aliquota IRES vigente;
- il **fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili** accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di

manutenzione conservativa e di ripristino sui beni gratuitamente devolvibili 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 449 mila Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa e per 126 mila Euro per interventi di ripristino sui raccordi. L'accantonamento è stato effettuato sulla base di un programma di manutenzione basato su un arco temporale di cinque anni e finalizzato a mantenere in efficienti condizioni d'uso i beni stessi. Sulle infrastrutture "lato aria" (pista di volo, raccordi, vie di rullaggio e piazzali) il programma degli interventi è stato rivisto a seguito di un'indagine sullo stato di usura delle pavimentazioni di volo che ha evidenziato la necessità di programmare per il 2014 un intervento di manutenzione straordinaria limitatamente alle zone di toccata della pista di volo. Per motivi operativi, gli interventi sui tratti di via di rullaggio sezione 3 e 4 e 5 sono stati pertanto riprogrammati rispettivamente al 2014, 2017 e 2018. Anche per quanto riguarda, infine, gli altri beni gratuitamente devolvibili (Terminal passeggeri, merci, altri fabbricati ed in generale, i beni, individuati come da inventario sottoscritto con Enac nel 2011 ai sensi e per gli effetti dell'art.9 della Concessione di Gestione Totale) le ispezioni eseguite hanno

evidenziato l'esigenza di formulare un piano di manutenzione straordinaria per il quinquennio 2013-2017 che ha costituito base dell'accantonamento effettuato nell'esercizio in esame. Per queste infrastrutture, gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati nell'esercizio hanno consentito di mantenere i beni in efficiente stato d'uso;

- il **fondo contenziosi in corso** è stato utilizzato nel 2012 per le spese legali di difesa (50 mila Euro) ed è stato liberato per 367 mila Euro a fronte della cessazione o della riduzione del rischio su alcuni contenziosi. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 151 mila Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società su nuovi contenziosi avviati nel 2012 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori hanno ritenuto prudente effettuare un apposito stanziamento in bilancio;
- il **fondo ex L.248/05 "Requisiti di Sistema"**, accantonato già dall'esercizio 2006 al fine di garantire l'effetto di neutralizzare la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta

aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla L.248/05, è stato parzialmente rilasciato già a partire dall'esercizio 2011 in seguito all'entrata in vigore del Contratto di Programma e ne è previsto il riassorbimento negli anni di vigenza di quest'ultimo;

- nel **fondo arretrati lavoro dipendente** è stato accantonato l'importo di 173 mila Euro al fronte dell'una tantum stimata a copertura della parte economica del CCNL scaduto nel 2011;
- infine, al 31/12/2011 il **fondo oneri futuri** accoglieva, prevalentemente, la stima dell'onere che potrebbe derivare alla Società dall'applicazione dell'art.2-duodecies del D.L. 564/94 in materia di raddoppio dei diritti di decollo e approdo aeromobili dell'Aviazione Generale con decorrenza dalla data di concessione della gestione totale. Il fondo in esame non è stato utilizzato nel corso dell'esercizio in chiusura ma ha accolto un ulteriore accantonamento di competenza 2012 ma con manifestazione finanziaria futura.

C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

T.F.R.	31/12/2012	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	VARIAZIONE AREA CONS.	31/12/2011
T.F.R.	4.591	294	-558	-2.876	7.731

Gli incrementi comprendono l'accantonamento 2012 comprensivo della quota annuale di rivalutazione al netto dei trasferimenti al Fondo di Tesoreria presso l'INPS ed ai fondi pensione. Gli utilizzi attengono alle anticipazioni

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

D. Debiti

	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Debiti	70.685	77.696	-7.011

La composizione dei debiti è la seguente:

DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Vs. banche entro es. successivo	6.092	5.953	139
Vs. banche oltre es. successivo	30.880	36.980	-6.100
Acconti	71	98	-27
Vs. fornitori entro es. successivo	18.297	16.862	1.435
Debiti tributari entro es. successivo	816	2.493	-1.677
Vs. Ist. Pr. /Sicur. Soc. entro es. suc.	871	1.701	-830
Altri debiti entro es. successivo	13.448	13.609	-161
Altri debiti oltre es. successivo	210	0	210
Totali	70.685	77.696	-7.011

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Nel dettaglio:

- i debiti verso banche, complessivamente pari a 36.972 mila Euro sono costituiti prevalentemente da:
 - mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2012 di 17.931 mila Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A (ora Banca Intesa San Paolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 15.172 mila Euro tra i debiti verso banche con scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2013, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;
 - mutuo decennale, per un residuo complessivo di 12.301 mila Euro erogato da Banca Intesa San Paolo S.p.A. sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali.

Tale debito è classificato per 9.420 mila Euro tra i debiti verso banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 2.881 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2013, tra i debiti entro l'esercizio successivo.

- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2012 di 6.736 mila Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 6.288 mila Euro tra i debiti verso banche con scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 448 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2013, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo.

Di seguito si espone il debito residuo suddiviso per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2013	6.092
Rate in scadenza 2014-2017	22.339
Rate in scadenza dal 2018	8.541

- la voce "acconti" accoglie gli anticipi da clienti, per 71 mila Euro, incassati al 31/12/2012;
- i "debiti verso fornitori", per 18.297 mila Euro, rappresentano il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute da soggetti diversi dalle società del Gruppo, riflettenti sia il norma-

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

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

DEBITI TRIBUTARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Debiti vs. Erario per ritenute Irpef	815	786	29
Debiti vs. Erario per imposte indirette	1	43	-42
Debiti vs. Erario per imposte dirette	0	1.665	-1.665
Totale	816	2.493	-1.677

La contrazione evidenziata da questa categoria di debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuta al saldo delle imposte sul reddito dell'esercizio iscritto tra i crediti tributari contro 1.665 mila Euro del

saldo a debito dell'esercizio 2011.

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

DEBITI VS. IST.PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Debiti vs. Inps	765	1.538	-773
Debiti vs. Inail	17	38	-21
Debiti vs. Fondi di Previdenza e altri	89	125	-36
Totale	871	1.701	-830

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

ALTRI DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO	BILANCIO CONSOLIDATO	VARIAZIONI
	2012	2011	
Enac per canoni conc./debiti vari vs. Stato	6.655	5.082	1.573
Addizionale diritti imbarco L.350/03	3.423	3.537	-114
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	2.054	3.338	-1.284
Debiti diversi	685	846	-161
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	631	806	-175
Totale	13.448	13.609	-161

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

- per 4.663 mila Euro il debito relativo all'onere per il servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art.4 comma 3bis della Legge 2/2009 per il quale si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione del bilancio della Capogruppo;
- per 1.843 mila Euro il debito per canone di concessione aeroportuale.

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri

(L.350/03) è costituito, quanto a 1.934 mila Euro dall'importo addebitato alle Compagnie a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2012 e quanto a 1.490 mila Euro dal debito per l'addizionale incassata dai clienti e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2013.

Infine, il debito verso altri per consolidato fiscale esigibile oltre l'esercizio successivo per 210 mila Euro attiene al credito per l'istanza di rimborso Ires/Irap di competenza della ex-controllata Marconi Handling nell'ambito del consolidato fiscale vigente al momento dell'istanza.

E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	BILANCIO CONSOLIDATO	BILANCIO CONSOLIDATO	VARIAZIONI
	2012	2011	
Ratei passivi	152	195	-43
Risconti passivi	288	115	173
Totale	440	310	130

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:

- ratei passivi per 152 mila Euro relativi prevalentemente a quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di competenza dell'esercizio 2012;
- risconti passivi per 288 mila Euro relativi a quote di ricavi per servizi già fatturati di competenza degli esercizi successivi (43 mila Euro) ed a risconti passivi pluriennali relativi agli interessi sul pagamento dilazionato del prezzo di cessione della partecipazione in Marconi Handling Srl (245 mila Euro).



Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	2.167	3.052	-885
b) Terzi per nostre lettere di patronage	3.436	3.662	-226
I) Totale Garanzie Prestate	5.603	6.714	-1.111
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	36.231	35.257	974
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
II) Totale Impegni	58.386	57.412	974
Totale	63.989	64.126	-137

I conti d'ordine si articolano in:

- garanzie prestate**, per quanto riguarda le fidejussioni, attengono prevalentemente a:
 - fideiussione di 805 mila Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale;
 - fideiussione di 400 mila Euro a favore dell'Agenzia delle Dogane di Bologna per garantire il pagamento dei diritti doganali riferiti alla merce introdotta nel Magazzino di Temporanea Custodia oltre a polizze fidejussorie di 881 mila Euro sempre a favore dell'Agenzia delle Dogane per depositi doganali vari.

Quanto alle lettere di patronage a favore di terzi l'importo di 3.436 mila Euro attiene al mutuo concesso alla controllata Tag dalla Banca Agricola Mantovana (ora Monte Paschi Siena) pari al 51% del capitale residuo che, alla data di chiusura del presente bilancio, risulta pari a 6.736 mila Euro.

- gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:
 - 36.231 mila Euro relativi al valore complessivo delle immobilizzazioni ricevute dallo Stato in forza della precedente concessione di gestione parziale e dell'attuale concessione

di gestione totale. I primi, per complessivi 34.019 mila Euro, attengono il conferimento iniziale per 1.636 mila Euro, le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 per 931 mila Euro ed i lavori realizzati con finanziamento statale per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri per 31.452 mila Euro (Convenzione n.4003/86 e A.A).

Questi ultimi sono esposti al netto del decremento dovuto alle dismissioni per demolizioni avvenute nel 2012 a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal per complessivi 1.237 mila Euro. Per quanto riguarda invece le immobilizzazioni ricevute dallo stato in forza dell'attuale gestione totale, si segnala che nel corso del 2011 si è provveduto ad iscrivere al valore catastale gli ulteriori fabbricati la cui gestione totale è stata affidata alla società. Tale valore ammonta a 2.211 mila Euro;

- 22.155 mila Euro relativi ai finanziamenti delle 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.



Conto Economico

Si riporta il dettaglio delle principali componenti economiche dell'esercizio e le relative variazioni rispetto all'esercizio precedente; si segnala che la comparazione tra i due esercizi appare non significativa a causa della variazione dell'area di consolidamento dovuta all'esclusione di Marconi Handling.

A. Valore della produzione

A. 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La ripartizione dei ricavi afferenti la gestione caratteristica secondo i rami di attività esplicita dalla società è la seguente:

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Diritti di imbarco passeggeri	21.080	19.645	1.435
Diritti di approdo, decollo e sosta aa/mm	13.778	12.641	1.137
Diritti sicurezza passeggeri	7.707	7.402	305
Diritti controllo 100% bagagli stiva	3.731	4.213	-482
Diritti di imbarco e sbarco merci	547	1.005	-458
TOT. DIRITTI AEROPORTUALI	46.843	44.906	1.937
Corrispettivo PRM	2.262	2.148	114
Servizio de-icing e altri ricavi aeronautici	2.208	3.149	-941
Servizi di handling	1.674	18.222	-16.548
Corrispettivo beni uso esclusivo	1.225	920	305
Infrastrutture/servizi centralizzati	535	1.305	-770
Corrispettivi beni uso comune	0	9	-9
TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI	7.904	25.753	-17.849
Parcheggi	10.541	11.291	-750
Subconcessione locali/servizi commer.	10.263	10.075	188
Altri ricavi commerciali	3.179	3.553	-374
Provvigioni biglietteria	951	960	-9
TOT. RICAVI NON AERONAUTICI/COMMERCIALI	24.934	25.879	-945
Totale	79.681	96.538	-16.857

Al netto della variazione dell'area di consolidamento che impatta per 16.765 mila Euro sui valori 2011, i ricavi delle vendite e delle prestazioni 2012 non presentano sostanziali variazioni.

La crescita dei diritti di imbarco passeggeri è dovuta da un lato all'aumento dei passeggeri e dall'altro all'incremento tariffario dovuto all'entrata in vigore del Contratto di Programma dal 28/3/2011, quest'ultimo alla base anche dell'aumento dei diritti di approdo e decollo aeromobili a parità di tonnellaggio nei due anni di riferimento.

L'esclusione di MH dal perimetro di consolidamento è alla base del decremento della categoria "altri ricavi aeronautici" all'interno della quale MH apportava il 90% dei proventi dei servizi di handling. Al netto di tale variazione, la voce "servizio de-icing ed altri ricavi aeronautici" si contrae anche per effetto dei minori ricavi del servizio di erogazione del carburante per aeromobili dell'Aviazione Generale

(-26%) causa la flessione dei volumi di tale segmento di traffico (-13,7% movimenti e -16,8% tonnellaggio aeromobili).

Passando ai ricavi commerciali, si evidenzia il decremento dei ricavi dei parcheggi (-7%) ascrivibile a diversi fattori quali il cambiamento del profilo del passeggero conseguente all'aumento significativo del low-cost, il perdurare della crisi economica e, non ultimo, l'aumento della concorrenza. I ricavi delle subconcessioni commerciali, nonostante la penalizzazione infrastrutturale dovuta ai lavori di ristrutturazione del Terminal, presentano un incremento complessivo del 2%.

Infine, gli altri ricavi commerciali evidenziano un calo del 12% dovuto prevalentemente ai proventi pubblicitari (-25%) mentre è stato positivo il contributo di quasi tutte le altre componenti di questa categoria tra le quali la più rilevante è la categoria dei ricavi per i servizi della Marconi Business Lounge (5%).

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

A. 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

INCR. IMMOB. PER LAVORI INTERNI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	39	-39

La voce in esame, che nell'esercizio precedente accoglieva i costi sostenuti internamente per l'attività di Project Management dell'Impianto di Tri-generazione, non ha avuto incrementi nel corso dell'esercizio 2012.

A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Proventi diversi	884	687	197
Sopravvenienze attive	749	1.034	-285
Indennizzi e rimborsi	244	44	200
Plusvalenze patrimoniali	123	114	9
Contributi c/esercizio	25	0	25
Totale	2.025	1.879	146

Al netto della variazione dell'area di consolidamento non si registrano variazioni significative di questa categoria di ricavi. La voce "sopravvenienze attive" è composta, per 659 mila Euro, dal rilascio di fondi in esubero, in particolare del fondo svalutazione crediti (60

mila Euro), dal fondo contenziosi in corso (367 mila Euro) e dal fondo cd "Requisiti di sistema" (231 mila Euro). I contributi in conto esercizio attengono a rimborsi di corsi di formazione del personale finanziati (Fondirigenti e Fondimpresa).

B. Costi della produzione

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

COSTI PER MATERIE PRIME, SUSS., DI CONSUMO E MERCI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Carburanti	1.169	1.858	-689
Beni di consumo scalo e officina	474	894	-420
Gasolio da riscaldamento	293	310	-17
Vestiaro di consumo/divise	86	160	-74
Cancelleria e stampati	117	159	-42
Totale	2.139	3.381	-1.242

Al netto della variazione dell'area di consolidamento che nel 2011 impattava per 1.059 mila Euro, questa categoria di costi presenta una riduzione dell'8% attribuibile ai minori acquisti di carburante avio e di pezzi di ricambio dell'officina, che hanno compensato la

crescita dei costi per l'acquisto del liquido de-icing per la pista e dei carburanti dei mezzi dovuta alle eccezionali neviccate del mese di febbraio 2012.

B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	16.995	15.381	1.614
Facchinaggi/prestazioni terzi/servizi vari	6.099	5.872	227
Utenze	3.408	3.106	302
Spese di manutenzione	3.225	3.534	-309
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.554	1.655	-101
Studi e ricerche/consul./prestaz. profes.	1.348	2.017	-669
Spese per il personale e servizi accessori	888	1.318	-430
Assicurazioni	764	977	-213
Compensi Organi Statutari	213	339	-126
Servizi MBL	191	185	6
Spese di rappresentanza	40	49	-9
Rimborsi spese Organi Statutari	23	48	-25
Totale	34.748	34.481	267

Nel complesso i costi per servizi, al netto del deconsolidamento di MH, crescono del 7% a causa dei maggiori costi di pubblicità e promozione legati allo sviluppo del traffico aeroportuale e dei servizi di sgombero neve.

Sul fronte dei risparmi si segnalano tra tutti i minori costi di manutenzione (-9%) principalmente legati alla non ricorrenza di alcuni lavori effettuati nel 2011 ed ai minori costi per "studi e ricerche/consulenze e prestazioni professionali" (-33%) legati, tra l'altro, agli oneri corrisposti al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan aeroportuale, a carattere non ricorrente.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 38, comma 1 lett.o) del D.Lgs. 127/91 si precisa che nel 2012 non sono stati corrisposti compensi ad amministratori e sindaci della controllante per lo svolgimento di tali funzioni anche in imprese controllate.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 2427, primo comma, 16 bis del c.c., introdotto dal D.Lgs.39/2010, si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti alla società di revisione per la revisione legale dei conti annuali del Gruppo e per altri servizi prestatati nel corso dell'esercizio:

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	36	48	-12
Corrispettivi per altri servizi	11	14	-3
Totale	47	62	-15

B. 8) Costi per godimento di beni di terzi

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Canoni di concessione	3.831	3.116	715
Canoni elaborazione dati	681	941	-260
Canoni di noleggio	506	568	-62
Affitti passivi	484	438	46
Altri	36	36	0
Totale	5.538	5.099	-276

Nel complesso questa categoria di costi, al netto del deconsolidamento di MH, cresce del 17% a causa dell'aumento del canone di concessione aeroportuale per effetto dell'aumento del traffico e,

principalmente, dell'entrata in vigore del Contratto di Programma che ha fatto venir meno, a far data dal 28 marzo 2011, la riduzione del 75% disposta dalla Legge cd. Requisiti di Sistema.

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

B. 9) Costi per il personale

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

COSTI DEL PERSONALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Salari e stipendi	14.948	23.366	-8.418
Oneri sociali	4.191	6.741	-2.550
Trattamento di fine rapporto	1.243	1.731	-488
Trattamento di quiescenza e simili	168	363	-195
Altri costi	31	34	-3
Totale	20.581	32.235	-11.654

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato ed al netto della variazione del perimetro di consolidamento, non evidenzia variazioni significative sul costo 2011. Il maggior costo generato dall'incremento dell'organico medio annuo (+5

Equivalenti Full Time) e dalla normale dinamica salariale (scatti e passaggi di livello automatici e incrementi di merito), è stato in parte assorbito dal minor utilizzo del lavoro somministrato e dal minor raggiungimento degli obiettivi legati ai premi variabili e di risultato.

ORGANICO MEDIO	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Dirigenti	11	11	0
Impiegati	333	518	-185
Operai	61	177	-116
Totale	405	706	-301
Totale equivalenti full time	381	623	-242

	ORGANICO MEDIO	EQUIVALENTI FULL-TIME
Bilancio Consolidato 2011	706	623
Variazione Area di Consolidamento	-306	-246
Variazioni 2012	5	4
Bilancio Consolidato 2012	405	381

L'organico medio di Gruppo, al netto della variazione dell'area di consolidamento, è aumentato di 5 unità (4 in termini di equivalenti full-time) per l'assunzione di personale con elevata professionalità e/o particolare esperienza nell'area Gare e Contratti, Information

Technology, Sviluppo Infrastrutture ed alle assunzioni a tempo determinato effettuate in relazione ai lavori di riqualifica del Terminal e all'apertura provvisoria del Terminal Est.

B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Ammort. imm. Immateriali	677	1.105	-428
Ammort. imm. Materiali	8.011	8.004	7
Totale ammortamenti	8.688	9.109	-421
Svalutazione crediti attivo circolante	1.022	550	472
Totale	9.710	9.659	51

Per il relativo dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

B. 12) 13) Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

ACCANTONAMENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	301	5.469	-5.168
Altri accantonamenti	1.591	834	757
Totale	1.892	6.303	-4.411

Per un'analisi di dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

B. 14) Oneri diversi di gestione

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Contributo servizio antincendio	1.200	1.178	22
Oneri tributari	1.102	930	172
Altri oneri e spese di gestione	393	472	-79
Minusv. patrimoniali/insussist. passive	112	4	108
Sopravvenienze passive	46	282	-236
Perdite su crediti	23	0	23
Totale	2.876	2.866	10

L'aumento della voce "oneri diversi di gestione", al netto dell'impatto MH che sul 2011 ha inciso per 97 mila Euro, si attesta al 4% ed è dovuto essenzialmente alla crescita degli oneri tributari in particolare a seguito dell'aumento dell'aliquota dell'accisa sull'energia

elettrica impiegata, di cui alla Legge n. 4 del 26.2.2012, e dell'introduzione dal 2012 dell'IMU, imposta che ha sostituito l'ICI, da cui ne è derivato un forte inasprimento della tassazione immobiliare.

C. Proventi ed oneri finanziari

PROVENTI E ONERI FINANZIARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. altre imprese	167	171	-4
Proventi da titoli attivo circolante	142	429	-287
Proventi finanziari diversi	406	310	96
Totale proventi finanziari	715	910	-195
Interessi passivi e altri oneri finan.ri	-995	-1.386	391
Utili e perdite su cambi	-1	-1	0
Totale oneri finanziari	-996	-1.387	391
TOTALE	-281	-477	196

Il saldo della gestione finanziaria, pur rimanendo negativo, si è ridotto rispetto all'anno precedente grazie, prevalentemente, alla riduzione degli oneri finanziari sia per la diminuzione dell'indebitamento medio sia per il calo dei tassi.

Nota Integrativa al Bilancio Consolidato

D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Rivalutazioni di partecipazioni	0	36	-36
Svalutazioni di partecipazioni	-819	-17	-802
Totale	-819	19	-838

La svalutazione delle partecipazioni, per 795 mila Euro, è costituita dalla rettifica di valore apportata al valore di carico di Sagat Spa in conseguenza del mutamento di destinazione economica deliberato dagli amministratori che hanno ritenuto non più strategica la partecipazione; conseguentemente, il valore di carico della parteci-

pazione è stato adeguato al valore di presumibile realizzo. La voce, infine, accoglie la svalutazione della collegata RTP per 21 mila Euro conseguente alla valutazione con il metodo del Patrimonio Netto e della partecipazione in IDC Scarl in liquidazione per 2 mila Euro.

E. Proventi e oneri straordinari

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	1.006	1.047	-41
Proventi straor. diversi/Imposte es. precedenti	33	20	13
Totale Proventi Straordinari	1.039	1.067	-28
Minusvalenza su partecipazioni	-539	0	-539
Sopravvenienze passive	-68	-121	53
Oneri straordinari diversi	-4	-40	36
Totale Oneri Straordinari	-610	-161	-449
Totale	429	906	-477

La voce "sopravvenienze attive" accoglie per 1.001 mila Euro l'importo chiesto a rimborso nell'istanza di rimborso per mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese per il personale dipendente di cui al D.L. 201/2011 ed al Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n.

2012/140973 del 17 dicembre 2012.

Le minusvalenze da alienazione partecipazioni attengono al minor valore della cessione della partecipazione in Marconi Handling rispetto al valore di carico della partecipazione stessa.

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

IMPOSTE SUL REDDITO	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	BILANCIO CONSOLIDATO 2011	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	1.515	3.091	-1.576
Imposte correnti Irap	1.077	1.561	-484
Totale imposte correnti	2.592	4.652	-2.060
Imposte differite (Ires e Irap)	-676	-1.901	1.225
Totale imposte differite/anticipate	-676	-1.901	1.225
Totale	1.916	2.751	-835

Come indicato nelle premesse la Società ha rinnovato l'adesione all'istituto della tassazione di gruppo, c.d. "consolidato fiscale nazionale" con le controllate TAG e FFM per il triennio 2012-2014.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla Nota Integrativa del Bilancio di esercizio della Capogruppo.

V - Altre informazioni

In merito all'informativa sulle operazioni con parti correlate, si ritiene che non sussistano allo stato attuale operazioni realizzate con parti correlate né accordi fuori Bilancio non risultanti dallo stato patrimoniale dotati dei requisiti richiesti dal comma o-quinquies dell'art. 38 del D.Lgs. 127/1991, dai quali possano emergere rischi o benefici a carico della Società.

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

Di seguito un prospetto riepilogativo dei rapporti intervenuti nell'esercizio tra il Gruppo e la società Sirio Spa, socio Tag, che acquista dal Gruppo servizi di handling e di sub concessione spazi del Terminal Aviazione Generale.

	RICAVI	COSTI	CREDITI	DEBITI
Sirio SpA	501	0	70	0

Sempre in riferimento all'informativa richiesta dell'art.38 del D.Lgs. 127/91 ed, in particolare, ai punti non espressamente richiamati

nel presente documento, si segnala che non si sono verificate le fattispecie di cui è richiesta specifica informativa.

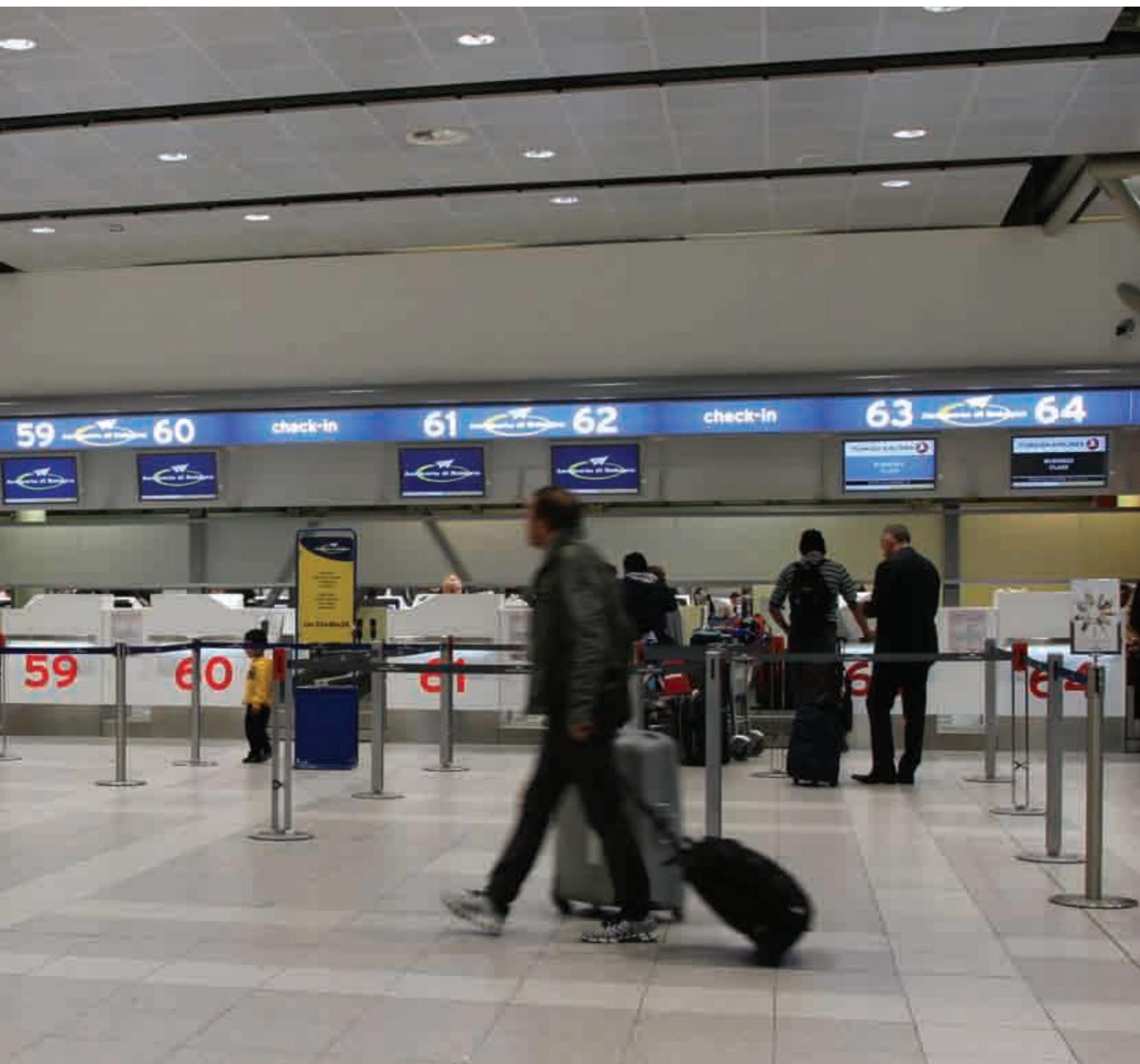
Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
(D.ssa Giada Grandi)

Bologna, 22 aprile 2013

Relazione della Società di Revisione

Bilancio Consolidato 2012





www.bologna-airport.it

