



Bilancio 2013



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





## Consiglio di Amministrazione

al 31.12.2013

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 31.12.2013

Pietro FLORIDDIA	<i>Presidente</i>
Carla GATTI	<i>Sindaco Effettivo</i>
Massimo SCARAFUGGI	<i>Sindaco Effettivo</i>

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

Nazareno VENTOLA *Direttore Generale*

## Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

in un contesto congiunturale ancora critico caratterizzato da una perdurante crisi economica, il **2013 ha rappresentato un nuovo anno di crescita** della Vostra società. Come meglio specificato in seguito, nell'esercizio 2013 la società presenta risultati in miglioramento rispetto all'anno precedente sia a livello di crescita dei volumi sia di tutti i principali indicatori economici. Tale risultato, assolutamente non scontato in partenza, rappresenta motivo di soddisfazione e chiara indicazione di uno sforzo congiunto tra azionisti e management della società che nel corso degli ultimi anni ha consentito di cogliere le opportunità che il mercato in profonda trasformazione ha offerto.

Sul versante dei dati di traffico i **passaggeri** sono aumentati del 4%, raggiungendo quota **6.193.783; crescita in controtendenza rispetto al calo del mercato nazionale** (-1,9%) e leggermente superiore a quella europea (+3,8%).

Il **mix di traffico sull'aeroporto di Bologna è bilanciato tra compagnie "tradizionali" e low-cost**. L'offerta sul segmento **low-cost** è stata potenziata e diversificata grazie all'ingresso nel corso del 2013 di Wizz Air, Vueling e Transavia che offrono collegamenti su destinazioni e mercati complementari rispetto a quelli serviti dal vettore Ryanair. D'altro lato, si conferma la forte attenzione rivolta al segmento di **linea "tradizionale"** attraverso il rafforzamento delle compagnie già presenti e l'ingresso di nuovi vettori sui mercati a maggiore potenzialità di sviluppo. Anche il traffico **merci** ha registrato una crescita significativa (+8,6%), superiore sia alla media nazionale (+1,5%) che a quella europea (+1,8%).

Sul versante dei risultati economici, l'esercizio 2013 si chiude con un **utile netto di 2,3 milioni** di Euro, in **crescita del 43%** rispetto al risultato di 1,6 milioni del 2012 e caratterizzato anche da un miglioramento della marginalità operativa – dal 19% al 20% – ottenuto grazie all'aumento del 4% dei ricavi a fronte di un significativo contenimento della dinamica dei costi (+1,7%).

La crescita dei ricavi è stata trainata dall'aumento del traffico passeggeri che ha positivamente influito sia sui **ricavi aeronautici** (+ 3%) sia sui **ricavi non aeronautici/commerciali** (+6%) che hanno beneficiato anche delle maggiori aree messe a disposizione dalla riqualifica del Terminal passeggeri.

I **costi esterni di gestione** sono cresciuti del 2% in massima parte per l'aumento dei costi direttamente collegati al traffico aeroportuale quali i costi di sviluppo e promozione del traffico (+8%) finanziati interamente dalla Vostra Società ed il canone di concessione aeroportuale (+7%). Al netto di questi incrementi, i costi esterni di gestione presentano un decremento dell'1,5% grazie ai risparmi conseguiti su alcune importanti voci di costo (utenze -9%, sgombero neve e *de-icing* -24% e prestazioni professionali/consulenze -39%). Il **costo del lavoro** è stabile grazie alla riduzione dell'organico medio, delle ferie pregresse e dello straordinario che hanno compensato l'aumento legato alla normale dinamica salariale ed alla crescita della retribuzione variabile connessa ai risultati.

A livello di margini intermedi di gestione, la crescita dei ricavi ed il contenimento dei costi ha determinato una crescita del **Valore Aggiunto** del 5% (da 35 milioni a 37 milioni di Euro), del **Margine Operativo Lordo** del 12% (da 14 milioni a 16 milioni di Euro) e del **Risultato Operativo Caratteristico** del 29% (da 4 milioni a 5 milioni di Euro); quest'ultimo al netto della crescita degli ammortamenti conseguenti alla conclusione della prima fase del piano che nel 2013 ha determinato l'entrata in funzione di 34 milioni di Euro di investimenti.

Anche il risultato della gestione finanziaria (-450 mila contro -376 mila Euro del 2012) è impattato dall'importante ciclo di investimenti appena concluso, il cui finanziamento ha determinato una riduzione delle disponibilità liquide (da 14,3 milioni a 1,8 milioni di Euro) con conseguente riduzione degli interessi attivi superiore al decremento degli oneri finanziari. Il Conto Economico beneficia, inoltre, del minor impatto della gestione delle partecipazioni che nel 2013 si riduce a una perdita di 74 mila Euro grazie al completamento del percorso di ristrutturazione del Gruppo volto a razionalizzare la presenza nel settore handling per concentrare le risorse sulle attività a maggior valore aggiunto e rafforzare il ruolo di Gestore aeroportuale.

Infine, al netto delle **imposte sul reddito** per 2,1 milioni di Euro, in crescita del 7% sul 2012, l'**utile di esercizio** evidenzia una crescita di 681 mila Euro sul 2012 attestandosi a 2,3 milioni.

La **struttura patrimoniale** della Vostra Società si conferma in equilibrio mentre la **posizione finanziaria netta** passa da -8,1 milioni a -21,9 milioni di Euro per effetto della riduzione della liquidità totale dovuta al finanziamento degli investimenti ed alla riclassifica dell'impegno per la lettera di **patronage** Seaf (5 milioni di Euro) tra i debiti bancari, a seguito della definizione del piano di rientro con gli Istituti di Credito.

Sul versante degli **investimenti**, il 2013 conclude la prima fase del **Masterplan** aeroportuale e consegna agli utenti aeroportuali un Terminal più moderno e funzionale dotato di tecnologie innovative a supporto di servizi più efficienti e meglio organizzati e una più ampia e diversificata offerta commerciale, con un'unica area dedicata alle operazioni di accettazione dei passeggeri, una razionalizzazione degli spazi e una migliore ridefinizione del flusso dei passeggeri.

Nel **triennio 2011-2013** gli **investimenti** complessivamente realizzati ammontano a **54,5 milioni ed a 63,8 milioni di Euro quelli entrati in funzione**, a dimostrazione di un sempre costante sforzo della Vostra società nel realizzare il programma di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture al servizio dei passeggeri e di tutti gli operatori e **stakeholder**. Passando alla qualità del servizio: nel 2013, nonostante l'aumento dei passeggeri e la presenza dei lavori di riqualifica per la maggior parte dell'anno, la soddisfazione per le infrastrutture e per i servizi del Vostro aeroporto ha sostanzialmente mantenuto i livelli raggiunti nel tempo. L'indice che misura il grado di soddisfazione dei passeggeri (CSI - **Customer Satisfaction Index**) si è attestato a 95 contro il 95,2 del 2012 mantenendosi al di sopra del benchmark degli aeroporti italiani di dimensioni simili allo scalo di Bologna.

Passando brevemente a considerare i risultati del bilancio consolidato di Gruppo, il fatturato è stato di 84 milioni di Euro con un utile di esercizio di 2,3 milioni, sostanzialmente allineato al risultato della Capogruppo.

Il 2014 si presenta come un anno ricco di sfide ed opportunità: da un lato la marginalità operativa dovrebbe beneficiare degli effetti positivi derivanti dal traffico in crescita e dalle maggiori superfici commerciali disponibili, dall'altro i fattori di rischio derivanti dalla situazione economica generale che tarda a dare segnali di ripresa e dalle pressioni competitive sia sul versante della compagnie aeree sia su alcune aree del business non aeronautico.

A questi si aggiunge un nuovo importante processo di crescita e sviluppo della società individuato dai Soci pubblici e rappresentato dall'avvio del percorso di quotazione in Borsa, percorso funzionale alla realizzazione del piano industriale ed all'ulteriore sviluppo dell'Aeroporto di Bologna come importante protagonista del panorama aeroportuale italiano.

Signori Azionisti, il Bilancio del 2013 che sottopongo alla Vostra approvazione chiude con risultati economici, di traffico e di qualità del servizio positivi e in miglioramento rispetto all'anno precedente.

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. Il percorso che attende la società nei prossimi anni sarà certamente complesso e ricco di "sfide": la mia convinzione è che l'aeroporto di Bologna ne emergerà rafforzato e posizionato nel ruolo che gli compete a livello nazionale ed europeo, come "porta di ingresso" ad un mercato e un territorio tra i più dinamici e innovativi del continente.

Signori Azionisti,

sottoponiamo alla Vostra approvazione la destinazione dell'utile d'esercizio pari a 2.253.250,83 Euro:

- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 del Codice Civile per 112.662,54 Euro;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per 2.140.588,29 Euro.

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



## Bilancio d'Esercizio 2013

- 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 2013

- 90 RELAZIONE SULLA GESTIONE
- 98 STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO
- 106 NOTA INTEGRATIVA
- 134 RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



## Bilancio d'Esercizio 2013

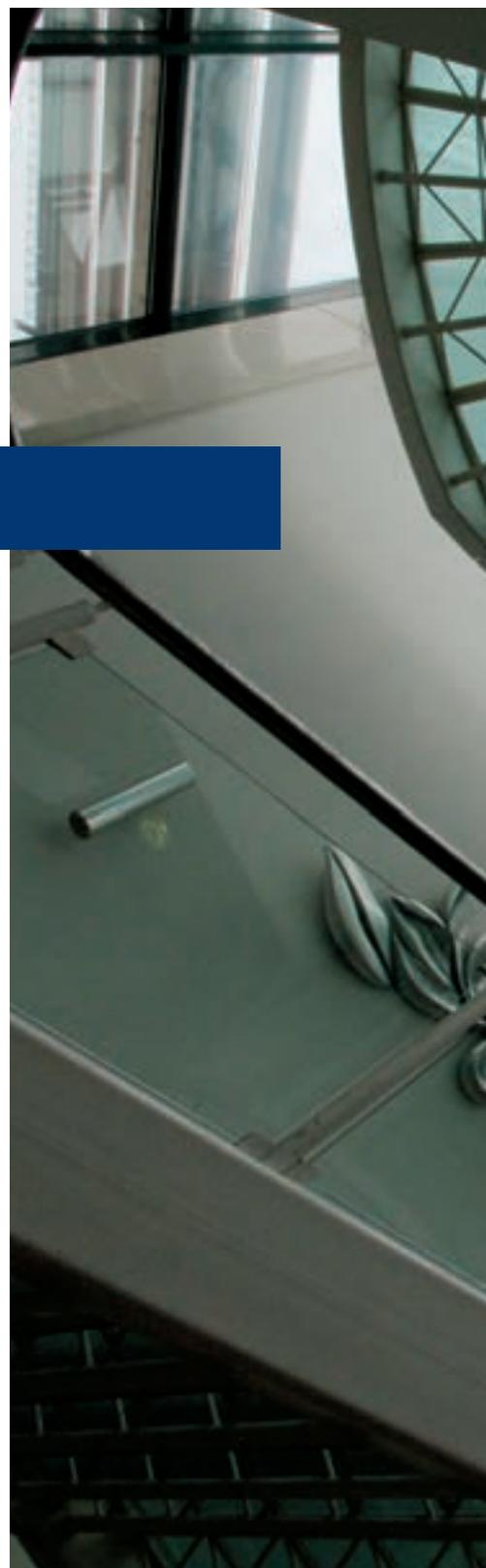
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<b>10</b>
<b>PREMESSA</b>	<b>12</b>
<b>1. STRATEGIE E RISULTATI</b>	<b>12</b>
1.1 IL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	12
1.2 L'EVOLUZIONE DEL SETTORE AEROPORTUALE	12
1.3 L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO	12
1.4 GLI OBIETTIVI STRATEGICI	13
<b>2. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE</b>	<b>14</b>
2.1 SVILUPPO DEL TRAFFICO E DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE	14
<i>I RISULTATI DI TRAFFICO</i>	15
<i>I RISULTATI ECONOMICI</i>	18
2.2 SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ COMMERCIALI NON AERONAUTICHE	18
<i>SUBCONCESSIONI RETAIL</i>	18
<i>MARCONI BUSINESS LOUNGE</i>	19
<i>PARCHEGGI</i>	20
<i>SPAZI PUBBLICITARI</i>	20
<i>BIGLIETTERIA</i>	20
<i>OPERATIONAL OFFICES (SUBCONCESSIONI COMMERCIALI)</i>	21
<i>SUBCONCESSIONI CAR RENTAL</i>	21
<b>3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DELLA SOCIETÀ</b>	<b>21</b>
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
<b>4. ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI NON ECONOMICI</b>	<b>28</b>
4.1 L'AMBIENTE	28
4.2 LA SICUREZZA IN AEROPORTO	28
4.3 LA QUALITÀ	29
<b>5. IL QUADRO NORMATIVO</b>	<b>29</b>
5.1 IL REGIME CONCESSORIO	29
5.2 LA REGOLAZIONE TARIFFARIA	29
5.3 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA	30
5.4 DIRITTI AEROPORTUALI	32
5.5 IL D.L. "DESTINAZIONE ITALIA"	32
5.6 AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE	32
5.7 LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELLE PERSONE GIURIDICHE	33
5.8 L'IRESA	33
<b>6. IL CONTENZIOSO</b>	<b>33</b>
<b>7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE</b>	<b>34</b>
<b>8. RAPPORTI INFRAGRUPPO E CON PARTI CORRELATE</b>	<b>35</b>
8.1 SOCIETÀ CONTROLLATE	36
8.2 SOCIETÀ COLLEGATE	37
8.3 ALTRE PARTECIPAZIONI	38
8.4 PARTI CORRELATE	38
<b>9. AZIONI PROPRIE</b>	<b>38</b>
<b>10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b>	<b>38</b>
<b>11. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO</b>	<b>39</b>
<b>STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO</b>	<b>40</b>
<b>NOTA INTEGRATIVA</b>	<b>46</b>
I <b>PREMESSA - PRINCIPI GENERALI</b>	48
II <b>CRITERI DI FORMAZIONE</b>	48
III <b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	48
IV <b>ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO</b>	52
V <b>ALTRE INFORMAZIONI</b>	76
<b>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE</b>	<b>78</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>82</b>





## Relazione sulla Gestione

**Bilancio d'Esercizio 2013**





## Relazione sulla Gestione

### Premessa

La presente Relazione sulla Gestione, a corredo del bilancio 2013 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 3 febbraio 2014 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 sulle risorse umane, si rimanda al Bilancio di Sostenibilità.

## 1. Strategie e risultati

### 1.1 Il settore del trasporto aereo

Nonostante l'esposizione ai fenomeni macroeconomici quali, principalmente, il rallentamento dell'economia globale e l'aumento del prezzo dei carburanti, nel 2013 il traffico passeggeri mondiale è cresciuto del 5,2% rispetto al 2012 (fonte IATA). Questa crescita è stata sostenuta dal forte sviluppo economico dei paesi emergenti (+11,4% Medio Oriente e +7,1% Asia/Pacifico), dove il mercato del trasporto aereo, non ancora maturo, è in forte espansione. La crescita in Europa, complessivamente pari al 3,8%, ha avuto due velocità: il traffico dei paesi UE è aumentato solo dell'1%, mentre quello dei paesi extra-UE è aumentato del 9,6%. Il contesto economico all'interno del quale operano, influenza particolarmente i vettori di riferimento delle diverse aree, che pertanto si pongono diversamente rispetto alla capacità offerta ed alle prospettive di sviluppo della stessa. La principale conseguenza di questo aspetto è che i punti di forza che si originano in un determinata area hanno impatto più ampio visto che i vettori si trovano a competere su tratte che vanno al di là dell'area di origine. Su scala continentale, poi, si conferma la tendenza ad affermarsi dei vettori low-cost e la forte competizione derivante su alcune tratte di respiro nazionale, dall'alta velocità ferroviaria.

### 1.2 L'evoluzione del settore aeroportuale

I fenomeni sopra descritti che caratterizzano il settore del trasporto aereo hanno ovviamente impatto su quello aeroportuale che si trova a:

- coprire il più ampio spettro di fabbisogni in termini di destinazioni e tipologie di viaggio (*leisure vs. business*);
- dialogare con vettori che richiedono servizi e disponibilità infrastrutturali diverse (*low cost vs. legacy carrier*);
- modulare, quindi, la propria offerta di servizi in maniera flessibile, variegata e con conseguenti diverse marginalità associate.

Di fronte a queste tendenze le compagnie aeree diventano sempre più partners con le quali gli aeroporti definiscono i servizi non solo in termini di collegamenti, ma soprattutto quali co-creatori dell'intera esperienza di viaggio per un unico soggetto cliente, il passeggero, che si pone "al centro" del business di entrambi.

In questo contesto viene così riconcepita l'offerta aeroportuale:

- le infrastrutture e i servizi forniti diventano un volano per caratterizzare l'esperienza del passeggero e sviluppare la sua fidelizzazione;

- lo sviluppo delle attività non aeronautiche diventa il fulcro attraverso il quale il nuovo rapporto con il passeggero viene ricercato. Esse, pertanto, sono intese non più e non solo come aree di diversificazione del business tradizionale o di compensazione derivante dalle minore marginalità dello stesso, ma elementi di differenziazione e caratterizzazione dell'offerta;
- la filosofia di un approccio "smart" permea tutte le aree di gestione del business dalle relazioni interne ed esterne, all'ambiente, all'utilizzo della tecnologia in maniera diffusa in tutti i processi aeroportuali.

Queste ultime tendenze evolutive del settore aeroportuale, coesistono e ricercano un continuo equilibrio con gli aspetti di competizione sempre più presenti in tutte le aree di attività e quelli di regolamentazione tradizionalmente tipici dell'attività degli scali.

### 1.3 L'andamento del trasporto aereo

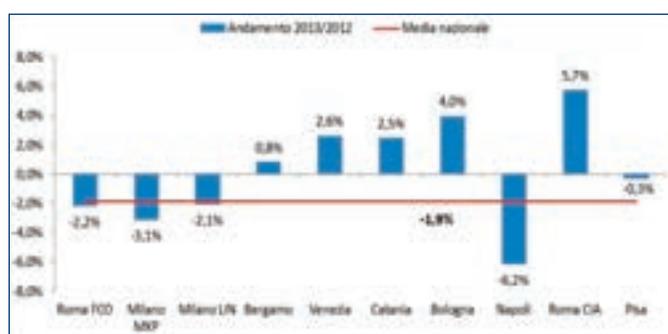
A fronte di una crescita mondiale del numero di passeggeri del 5,2% rispetto al 2012, l'Europa ha registrato nel 2013 un incremento del traffico passeggeri del 3,8%, con una quota di traffico relativo ai Paesi non-UE in continua crescita (9,6%), quota che ora rappresenta quasi il 22% del traffico passeggeri totale europeo (15% nel 2008). Anche il traffico merci mondiale ha chiuso il 2013 con una variazione positiva rispetto al 2012 (+1,4%), registrando un lento e costante miglioramento durante tutto l'anno ed una ripresa più marcata nella seconda metà del 2013. Anche per il traffico merci è stato il Medio Oriente a presentare la maggiore crescita nei volumi (+12,8%) rispetto allo scorso anno, mentre il traffico merci europeo è cresciuto dell'1,8%.

Il mercato italiano ha visto invece un altro anno di bilancio negativo: -1,9% rispetto al 2012, pari a oltre 2,7 milioni di passeggeri in meno (fonte Assaeroporti). Come in altri Paesi del Sud Europa, l'andamento del trasporto aereo in Italia è stato condizionato da una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici, nonché da una peculiare flessione dei vettori tradizionali (a partire da Alitalia), non più capaci di garantire una diffusa presenza nella rete aeroportuale italiana, a favore dei vettori low-cost e dalla crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese. In questo contesto, il segno positivo dell'Aeroporto di Bologna è ancora più di rilievo: +4% di traffico passeggeri. Questo dato conferma lo scalo al 7° posto nella classifica degli aeroporti italiani a breve distanza dall'aeroporto precedente (Catania, circa duecentomila passeggeri di differenza). I risultati positivi di Bologna sono da attribuirsi a diversi fattori fra cui vanno

rilevati: un investimento su un numero crescente di vettori di tipologie diverse e complementari ed una discreta tenuta del tessuto imprenditoriale/economico dell'area.

Per quanto riguarda il traffico merci, lo scalo di Bologna registra un incremento dell'8,6%, superiore alla crescita media nazionale (+1,5%) e a quella europea (+1,8%), passando da 40.651 a 44.149 tonnellate, posizionandosi dunque al quarto posto della classifica nazionale.

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



(\*) Al netto dei passeggeri di Aviazione Generale  
Fonte Assaeroporti

## 1.4 Gli obiettivi strategici

Il 2014 rappresenterà il primo anno di esecuzione del Piano Industriale 2014-2018, il secondo step per la realizzazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale che mira a giungere entro il 2023 ad una capacità infrastrutturale di traffico di 10 milioni di passeggeri.

Le linee guida di azione, concepite tenendo conto del contesto di profonda trasformazione del mercato, possono essere così riassunte:

#### Sviluppo business aeronautico

Ricerca equilibrio nel mix della tipologia di vettori e partnership con compagnie aeree che condividano visione e obiettivi orientati alla redditività.

#### Sviluppo del business non aeronautico

Valorizzare l'offerta commerciale attraverso una migliore conoscenza del profilo dei diversi clienti, al fine di definire una proposta di valore adatta alle specifiche e molteplici esigenze.

#### Passenger Experience

Far convergere la funzionalità e la sostenibilità dell'infrastruttura, l'efficienza dei processi, la qualità dell'ambiente e della comunicazione nell'unica dimensione del miglioramento dell'esperienza del passeggero, in un'ottica commerciale e di fidelizzazione dei clienti.

#### Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali

Ampliare e riqualificare le infrastrutture in modo che siano capaci di accogliere i crescenti volumi di traffico in termini sia di disponibilità di spazi sia di agevolazione di tutti i processi operativi.

#### Redditività

Focalizzare l'attenzione su tutte le aree fonte di sviluppo e sulla gestione della domanda interna di beni e servizi al fine di ricercare una sempre maggiore efficienza.

#### Airport Community

Porre l'aeroporto sempre più al centro della comunità territoriale in cui opera attraverso un maggiore dialogo con il territorio, i business partners e gli enti e diffondere all'interno dell'organizzazione questa cultura.



## Relazione sulla Gestione

## 2. Analisi dei principali risultati della gestione

## 2.1 Sviluppo del traffico e delle attività aeronautiche

Nel 2013 l'offerta low-cost si è potenziata e diversificata grazie all'ingresso di Wizz Air (leader nel mercato dell'Est Europa), Vueling, vettore emergente sui mercati di Spagna e Francia e Transavia che collega Bologna ad Eindhoven (Olanda). Sono dunque stati sviluppati dei mercati specifici che rendono l'offerta low cost complementare a quella di Ryanair. Da qui la crescita dell'intero comparto low cost (+11,2%) ma anche della linea internazionale (+7,6%). Quest'ultima ha registrato l'ingresso di due importanti novità: la TunisAir, con il suo volo trisettimanale per Tunisi, e la Tarom con il collegamento bisettimanale per Iasi. Per quanto riguarda i voli di linea tradizionale esistenti, si confermano gli ottimi riempimenti di Turkish, Pegasus e Aeroflot. Nel corso dell'anno è stata sospesa la licenza alla compagnia Belle Air, che collegava regolarmente l'Albania. La destinazione (Tirana) immediatamente è stata servita con collegamenti di linea da Blue Panorama, da AirOne-Alitalia e da New Livingston. Nel complesso il numero delle compagnie aeree operanti nel 2013 sullo scalo di Bologna rispetto a quelle

dell'anno precedente è diminuito (da 62 a 54) a causa soprattutto del comparto charter, in declino a causa della sofferenza di alcune importanti destinazioni (Egitto in primis) e della minore propensione dei passeggeri a servirsi dei tour operators per acquistare pacchetti vacanze. Infine, ha inciso sul calo di questa tipologia di traffico anche la riduzione dei voli collegati all'attività crocieristica operanti da Bologna con un numero minore di frequenze (6 giornate di operazioni effettuate nel 2013 contro le 11 del 2012). Nel complesso, il traffico charter ha evidenziato una contrazione del 39,2%. Anche la linea nazionale ha registrato una flessione del 7,5%. Nel 2013, Alitalia ha mantenuto la scelta di riduzione già annunciata l'anno precedente con solo 2 destinazioni servite: Roma e Catania. Questi voli hanno registrato buoni riempimenti (Catania il 71,8% e Roma il 76,8%), ma la quota di mercato complessiva trasportata da Alitalia è scesa. Basti pensare che nel 2012 Alitalia era al secondo posto nella graduatoria dei vettori dell'aeroporto di Bologna, con il 9,8% di passeggeri. Nel 2013 è scesa al quinto posto con il 6,3%.

## Composizione dell'offerta dell'Aeroporto di Bologna

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Compagnie aeree	54	62	68	-12,9%
Traffico di linea	95,97%	93,37%	93,35%	2,6%
- di cui vettori tradizionali	47,91%	48,39%	52,11%	-0,5%
- di cui vettori low cost	48,05%	44,98%	41,24%	3,1%
Traffico charter	3,67%	6,14%	5,86%	-2,5%
Traffico crociere	0,25%	0,49%	0,78%	-0,2%
Aviazione generale	0,12%	0,12%	0,16%	0,0%

I dati includono i transiti

## Destinazioni e Paesi raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	99	104	108	-4,8%
Paesi (oltre all'Italia) collegati direttamente	29	34	34	-14,7%
Paesi collegati non solo con la capitale	13	8	10	62,5%
Destinazioni (aeroporti) collegate con voli di linea	75	81	72	-7,4%

La composizione dell'offerta in termini di destinazioni è un po' cambiata. Le destinazioni collegate direttamente sono diminuite rispetto al 2012, principalmente per la riduzione dei collegamenti domestici (Napoli, Reggio Calabria, Crotone), di destinazioni storiche soggette alla stagionalità e della presenza di tour operator operanti in determinati mercati (Gran Canaria, Reykjavik, Larnaca, Helsinki) con conseguente riduzione dei Paesi collegati direttamente. Si assiste, per contro, ad una specializzazione dell'offerta su determinati mercati trainanti, ragion per cui è aumentato l'indicatore dei paesi collegati non solo con la capitale. Ad esempio, accanto alle

mete storiche del turismo, Grecia, Spagna ed Egitto solo per citare le principali, si affiancano paesi che stimolano una copertura capillare per traffico business ed etnico: Romania (con l'introduzione di Cluj, Targumures, Iasi) e Polonia (che aggiunge un collegamento per Varsavia Chopin a quello già esistente per Varsavia Modlin) e Bulgaria (Sofia).

Anche il Nord Africa si potenzia con un importante risultato: il volo per Tunisi. A questo si affianca una maggiore copertura del Marocco con il collegamento per Marrakech che va ad aggiungersi a Casablanca servita da tre vettori.

Destinazioni servite da più vettori

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Destinazioni servite da più vettori	21	16	12	31,3%

## I risultati di traffico

### Traffico passeggeri

In un contesto nazionale di contrazione del traffico passeggeri (-1,9%), Bologna è in controtendenza e registra un aumento del 4% con diversa distribuzione dei volumi di passeggeri. Nel 2013, per la prima volta, il segmento low cost supera, seppur di poco, la linea tradizionale. Questa è una conseguenza diretta dei nuovi collegamenti operati da Vueling, Transavia e Wizz Air, importante compagnia low cost specializzata nell'Est Europa, i cui voli vanno

ad incrementare l'offerta non solo sul traffico etnico, ma anche su quello business a vantaggio dei molti imprenditori del territorio impegnati in quell'area. Il calo del traffico crocieristico è dovuto alla scelta della compagnia di riferimento, Pullmantur, di programmare la maggior parte delle operazioni dal porto di Atene. A questo si aggiunge la forte crisi del mercato spagnolo.

NUMERO PASSEGGERI	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
<b>PASSEGGERI NAZIONALI</b>	<b>1.630.955</b>	<b>1.730.132</b>	<b>1.725.742</b>	<b>-5,7%</b>
Linea Tradizionale	762.513	824.096	1.033.589	-7,5%
Low Cost	834.589	866.923	655.180	-3,7%
Charter	14.021	18.910	14.703	-25,9%
Transiti	19.832	20.203	22.270	-1,8%
<b>PASSEGGERI INTERNAZIONALI</b>	<b>4.555.610</b>	<b>4.220.867</b>	<b>4.150.275</b>	<b>7,9%</b>
Linea Tradizionale	2.169.586	2.017.001	1.993.082	7,6%
Low Cost	2.139.589	1.808.021	1.766.644	18,3%
Charter	191.710	315.018	305.320	-39,1%
Transiti	39.512	51.169	39.241	-22,8%
Crociere	15.213	29.658	45.988	-48,7%
<b>Aviazione Generale</b>	<b>7.218</b>	<b>7.396</b>	<b>9.671</b>	<b>-2,4%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>6.193.783</b>	<b>5.958.395</b>	<b>5.885.688</b>	<b>4,0%</b>

*I passeggeri del traffico crociere sono stati decontati dai passeggeri charter*

COMPOSIZIONE PASSEGGERI	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Linea	47,34%	47,68%	51,42%	-0,7%
Low Cost	48,02%	44,89%	41,15%	7,0%
Charter	3,32%	5,60%	5,44%	-40,7%
Aviazione Generale	0,12%	0,12%	0,16%	-6,1%
Crociere	0,25%	0,50%	0,01%	-50,7%
Transiti	1%	1%	1,05%	-20,0%

## Relazione sulla Gestione

## Traffico passeggeri per compagnia aerea

In termini di traffico passeggeri per compagnia aerea, Ryanair mantiene il primo posto con un incremento di passeggeri rispetto al 2012. A conferma di quanto anticipato nei capitoli precedenti, il segmento low cost registra ottimi dati: Wizz Air, che ha cominciato ad operare nella *summer* 2013, rappresenta già il 2,7% sul totale. Alitalia dal secondo posto è passata al quinto cedendo il secondo posto a Lufthansa. Anche Meridianaflly ha avuto un 2013 di succes-

so grazie al buon andamento dei voli per Alghero e Catania. Buona la crescita di Turkish Airlines che risente favorevolmente dell'introduzione della seconda frequenza a metà 2012 e buona anche la performance di Easyjet. Blue Panorama, invece, storico operatore charter, subisce una forte diminuzione di traffico, in linea con la tendenza in negativo di tutto il settore.

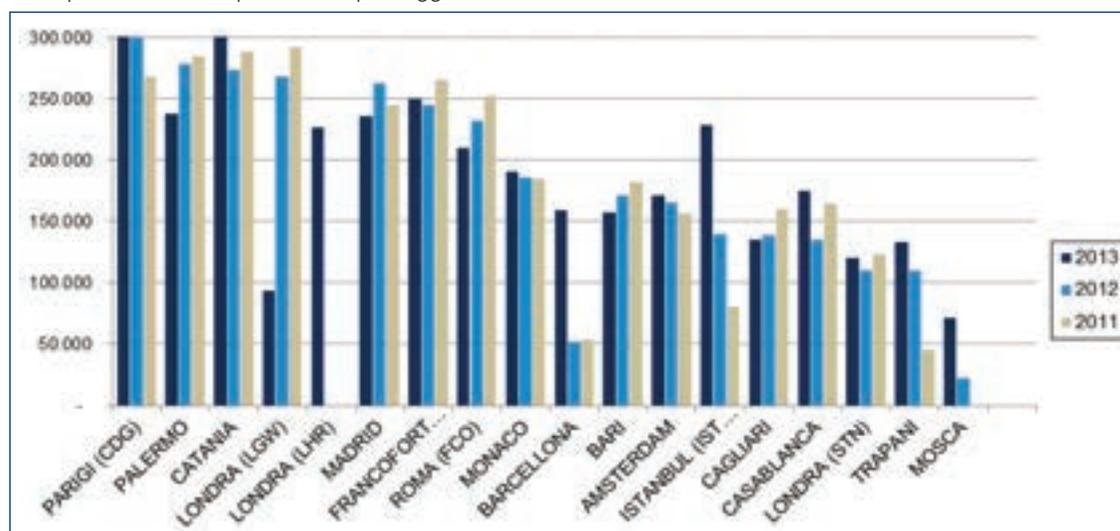
	2013 (n.ro)	2013 (% sul tot.)	2012 (n.ro)	2012 (% sul tot.)	2011 (n.ro)	2011 (% sul tot.)	Var. % 2013/2012
1 RYANAIR	2.238.176	36,1%	2.127.898	35,7%	2.007.465	34,1%	5,2%
2 LUFTHANSA	498.377	8,0%	476.560	8,0%	451.004	7,7%	4,6%
3 MERIDIANAFLY + AIR ITALY	451.792	7,3%	349.768	5,9%	449.648	7,6%	29,2%
4 AIRFRANCE/KLM	429.539	6,9%	432.943	7,3%	457.218	7,8%	-0,8%
5 ALITALIA/AIRONE	390.068	6,3%	583.034	9,8%	705.886	12,0%	-33,1%
6 BRITISH AIRWAYS	227.058	3,7%	244.888	4,1%	205.669	3,5%	-7,3%
7 EASYJET	190.902	3,1%	187.336	3,1%	75.925	1,3%	1,9%
8 TURKISH AIRLINES	169.491	2,7%	124.648	2,1%	83.025	1,4%	36,0%
9 WIZZ AIR	165.654	2,7%	-	0,0%	-	0,0%	0,0%
10 IBERIA/AIR NOSTRUM	131.400	2,1%	180.898	3,0%	188.313	3,2%	-27,4%
11 ROYAL AIR MAROCCO	109.444	1,8%	122.444	2,1%	106.330	1,8%	-10,6%
12 NEOS	109.068	1,8%	107.127	1,8%	109.508	1,9%	1,8%
13 AUSTRIAN AIRLINES	105.856	1,7%	99.675	1,7%	96.222	1,6%	6,2%
14 BLUE PANORAMA AIRLINES	28.681	0,5%	74.346	1,2%	77.952	1,3%	-61,4%
Altro...	948.277	15,3%	846.830	14,2%	871.523	14,8%	12,0%

## Traffico passeggeri per destinazione

Parigi si conferma la prima delle destinazioni internazionali e Catania la prima di quelle domestiche. Per quanto riguarda i voli per Londra, nel 2013 Londra Gatwick è stata servita solo da Easyjet, perché British Airways ha spostato i suoi voli sull'aeroporto di Londra Heathrow, motivo che spiega il calo del traffico verso il primo aeroporto a vantaggio del secondo. In entrambi i casi, comunque, i riempimenti sono stati molto alti. Anche Barcellona ha registrato un forte aumento di passeggeri

nel 2013 rispetto al 2012, aumento dovuto all'inizio dei collegamenti operati da Vueling (6 frequenze settimanali) e agli effetti dello spostamento di Ryanair (avvenuto nel 2012) dall'aeroporto di Girona a quello cittadino. Mosca conferma le ottime previsioni di traffico già anticipate nel 2012. Anche la destinazione Istanbul (considerati insieme i due aeroporti Ataturk e Sabiha Gokcen serviti rispettivamente da Turkish Airlines e Pegasus) è in forte sviluppo.

Principali destinazioni per traffico passeggeri (escluso charter)



## Numero movimenti aeromobili

Per quanto riguarda il numero dei movimenti, continua la tendenza in negativo (-3,2%) in contrasto con la crescita del traffico passeggeri (+4%). Tale andamento è motivato dalla tendenza alla crescita dei load

factor di alcune compagnie (in primis Turkish, Lufthansa, Meridiana, Austrian e Ryanair).

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
<b>NAZIONALI</b>	<b>14.648</b>	<b>18.042</b>	<b>18.947</b>	<b>-18,8%</b>
Linea	8.457	11.035	13.362	-23,4%
Low Cost	5.447	5.815	4.485	-6,3%
Charter	744	1.192	1.100	-37,6%
<b>INTERNAZIONALI</b>	<b>46.633</b>	<b>45.280</b>	<b>45.140</b>	<b>3,0%</b>
Linea	28.669	28.262	28.632	1,4%
Low Cost	14.736	13.068	12.469	12,8%
Charter	3.171	3.851	3.889	-17,7%
Crociere	57	99	150	-42,4%
<b>TOTALI</b>	<b>65.392</b>	<b>67.527</b>	<b>69.153</b>	<b>-3,2%</b>
Linea	37.126	39.297	41.994	-5,5%
Low Cost	20.183	18.883	16.954	6,9%
Charter	3.915	5.043	4.989	-22,4%
Crociere	57	99	150	-42,4%
<b>Aviazione Generale</b>	<b>4.111</b>	<b>4.205</b>	<b>5.066</b>	<b>-2,2%</b>

## Tonnellaggio aeromobili

Il tonnellaggio complessivo degli aeromobili evidenzia una modesta crescita, pari allo 0,3%.

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
<b>NAZIONALI</b>	<b>956.927</b>	<b>1.099.567</b>	<b>1.151.099</b>	<b>-13,0%</b>
Linea	529.847	606.487	756.889	-12,6%
Low Cost	364.897	394.966	302.563	-7,6%
Charter	62.183	98.114	91.647	-36,6%
<b>INTERNAZIONALI</b>	<b>2.830.222</b>	<b>2.677.186</b>	<b>2.639.450</b>	<b>5,7%</b>
Linea	1.555.929	1.473.282	1.453.362	5,6%
Low Cost	999.075	878.540	837.441	13,7%
Charter	275.218	325.364	348.647	-15,4%
<b>TOTALI</b>	<b>3.787.149</b>	<b>3.776.753</b>	<b>3.790.549</b>	<b>0,3%</b>
TOTALE LINEA	2.085.776	2.079.769	2.210.251	0,3%
TOTALE LOW COST	1.363.972	1.273.506	1.140.004	7,1%
TOTALE CHARTER	337.401	423.478	440.294	-20,3%

## Traffico merci

L'incremento dell'8,6% del traffico merci sull'aeroporto di Bologna è stato superiore alla media nazionale (+1,5%) e alla media europea (+1,8%). Bologna si posiziona al quarto posto della classifica nazionale per traffico merci, insieme a Venezia e Brescia, e dopo Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Bergamo. Tale risultato è riconducibile

principalmente alla crescita del traffico merci via aerea, con un incremento del 9,7%, in particolare grazie al segmento courier. Anche il traffico via superficie ha avuto un risultato positivo, con un incremento del 5,2%.

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
<b>TOTALE</b>	<b>44.148.630</b>	<b>40.650.901</b>	<b>43.806.235</b>	<b>8,6%</b>
Via Aerea (inclusa Posta)	33.556.816	30.582.534	32.563.114	9,7%
Via Superficie	10.591.814	10.068.367	11.243.121	5,2%

Nel 2013 è proseguita la ricerca di nuovi vettori specializzati nel *business cargo*. È stata inoltre implementata la certificazione dell'infrastruttura aeroportuale e degli handlers per accogliere le merci *dangerous good*, con la possibilità di trattare merce pericolosa fino

a 50 T.I. (*Transport Index*). Verso la fine del 2013 si è registrata una ripresa anche del traffico all cargo, con alcune operazioni charter legate all'*automotive*.

## Relazione sulla Gestione

## I risultati economici

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Diritti aeroportuali	48.509	46.843	44.906	4%
Corrispettivi per PRM	2.478	2.262	2.148	10%
Corrispettivi per beni ad uso esclusivo	1.160	1.303	1.404	-11%
Infrastrutture centralizzate	191	280	971	-32%
Corrispettivi per beni ad uso comune	0	0	23	0%
<b>Totale ricavi aeronautici</b>	<b>52.337</b>	<b>50.688</b>	<b>49.452</b>	<b>3%</b>

Il confronto tra il 2013 ed il 2012, a differenza di quanto avvenuto lo scorso anno, avviene tra due anni omogenei dal punto di vista del periodo temporale. Le nuove tariffe del 2013, infatti, sono entrate in vigore da inizio anno, così come per il 2012. I diritti aeroportuali crescono complessivamente del 4%, in linea con la crescita del traffico passeggeri. La crescita del 10% del corrispettivo PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità) è dovuta quasi in pari misura all'effetto tariffa e all'effetto traffico. All'interno dei corrispettivi per beni ad uso esclusivo, calati dell'11%, si registra la diminuzione del 10% dei corrispettivi per i banchi check-in e del 27% per il *fueling*, in ragione prevalentemente della diminuzione della tariffa. Infine i ricavi dell'infrastruttura centralizzata de-icing sono calati sia per la diminuzione della tariffa che per le condizioni climatiche miti della scorsa *winter season*.

## L'assistenza aeroportuale (handling)

La Società non svolge più direttamente l'attività di handling. Le società controllate Fast Freight Marconi Spa e Tag Bologna Srl svolgono attività di assistenza aeroportuale rispettivamente merci e posta ed aeromobili e passeggeri dell'Aviazione Generale. Per maggior dettaglio sui rapporti con le società controllate si rimanda al paragrafo "Rapporti Infragrupo e con Parti Correlate" della presente Relazione.

L'attività di assistenza aeroportuale agli aeromobili e passeggeri dell'Aviazione Commerciale sull'aeroporto di Bologna è garantita dalle società Marconi Handling Srl, Aviation Services Spa e dal 1° aprile 2014 da Aviapartner Spa.

## 2.2 Sviluppo delle attività commerciali non aeronautiche

Nel complesso il risultato 2013 delle attività commerciali/non aeronautiche ha evidenziato una crescita del 5,6% sul 2012, attestandosi a 24.904 migliaia di Euro di ricavi.

Questo risultato è imputabile principalmente ai seguenti fattori che hanno direttamente impattato sulle varie aree di business nel corso dell'anno:

1. il completamento dei lavori di riqualifica che per buona parte dell'anno hanno inciso sui risultati di tutte le aree ma in particolare sugli spazi commerciali, sia retail che operational offices e pubblicitari. Anche nel 2013, infatti, la presenza dei cantieri ha limitato le aree commercializzabili sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo, vale a dire in termini di visibilità. Nel corso dell'anno si è comunque completato al 97% il piano di assegnazione delle nuove aree e si sono avute numerose aperture di punti vendita: questo ha consentito di chiudere l'esercizio

con una crescita significativa sul 2012;

2. gli effetti della crisi economica, evidenti anche nel 2013 su tutte le attività extra-aeronautiche, ma mitigati sull'area parcheggi, dove pur in presenza di una forte concorrenza si sono comunque ottenuti buoni risultati grazie ad efficaci politiche promozionali e ad azioni di presidio e regolamentazione della viabilità interna al sedime;

3. la cessazione dell'attività di biglietteria che nasce da due elementi principali; la liberalizzazione del mercato che impone di non rifiutare la concessione di spazi agli operatori che ne fanno richiesta e la cannibalizzazione del business a favore degli specialisti del settore (handlers). Si è pertanto deciso di mantenere in proprio la biglietteria on-line, mentre dal mese di agosto sono state sub concesse le aree per lo svolgimento dell'attività di biglietteria tradizionale.

## Subconcessioni retail

Numero di negozi nel Terminal per categoria merceologica

Categorie merceologiche	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Bar e ristoranti	12	11	12	9,1%
Edicole, tabacchi, prodotti per uso personale	8	6	7	33,3%
Abbigliamento e accessori, gastronomia	14	13	16	7,7%
Duty Free	2	2	2	0,0%
<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>12,5%</b>

Nel 2013 sono stati inaugurati i nuovi Duty Free Heinemann, sviluppati secondo il nuovo *concept del walk through*; la trattoria Vecchia Bologna, che offre sia servizio ristorante, che *take away* e vendita di prodotti tipici del territorio; il punto vendita cioccolato Venchi ed il negozio di abbigliamento Aeronautica Militare, in area imbarchi Schengen. A fine 2013, inoltre, con l'apertura delle aree *land side* adiacenti ai controlli di sicurezza al primo piano, è stato inaugurato il nuovo negozio Victoria's Secret, tra i più noti brand di lingerie. A fianco è stata riaperto lo shop Ferrari, più ampio e con

un *layout* rinnovato, simbolo con Ducati, che invece è stato aperto in area imbarchi Schengen, di una delle eccellenze del territorio emiliano-romagnolo. Nella prima metà del 2013, inoltre, ha aperto il supermercato Carrefour Express, con il nuovo format Travel in area Arrivi, a servizio sia della comunità aeroportuale che dei passeggeri. Anche l'offerta bar è stata ampliata e rinnovata in collaborazione con Autogrill. Tra i nuovi punti vendita si segnala il bar Sky Lounge, nato da una iniziativa congiunta con Sky e caratterizzato da un format moderno e accattivante in area imbarchi Schengen.

## I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi Subconcessioni Retail	6.600	5.577	5.733	18,3%

## Marconi Business Lounge

Nel corso del 2013 si è consolidato il servizio Vip *YouFirst*, volto a soddisfare le esigenze di una clientela *Premium*, attraverso un'offerta altamente specializzata e personale dedicato per tutta la dura-

ta della permanenza in aeroporto, servizio apprezzato da un'utenza prevalentemente straniera.

Passeggeri che hanno usufruito della MBL

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Numero totale	88.869	87.745	84.942	1,3%

Tipologie clienti del business center

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
<b>Numero totale</b>	<b>96</b>	<b>95</b>	<b>113</b>	<b>1,1%</b>
Aziende	76%	77%	62%	-1,3%
Enti - Istituzioni	8%	8%	21%	0,0%
Vettori	11%	10%	13%	10,0%
Varie (Banche, Tour Operator, Car Rent)	5%	5%	4%	0,0%

Il business *meeting room* pur a sostanziale parità di numero di eventi è in crescita rispetto allo scorso anno in termini di ore di utilizzo (+12%). È invece ormai consolidata la suddivisione per categoria di utenti, con una netta prevalenza delle aziende per finalità di tipo

commerciale e formativo e dei vettori per esigenze prevalentemente formative. Anche nel corso del 2013 sono stati ospitate diverse delegazioni internazionali in occasione di convegni di Associazioni.

## I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi Marconi Business Lounge	1.340	1.334	1.264	0,5%

La Marconi Business Lounge nel corso del 2013 ha subito l'impatto dei lavori di riqualifica che per un periodo di circa 8 mesi hanno portato alla chiusura del *Fast Track* interno. I risultati sono comunque in leggera crescita rispetto al 2012 nonostante la riduzione di alcune rotte di linea ed il passaggio di alcune destinazioni a vettori con policy di accesso alla *lounge* più restrittive: in particolare si segnalano la ridu-

zione delle rotte Alitalia, il passaggio del Leone da Air France ad Hop e del Berlino da Lufthansa a Germanwings. Il trend negativo è stato compensato dal consolidamento della quota di alcuni vettori storici, in particolare British Airways, grazie al volo diretto su Heathrow, Turkish ed Aeroflot. In crescita anche il segmento extra vettore, in particolare Priority Pass, e gli accessi diretti alla MBL.

## Relazione sulla Gestione

## Parcheggi

Il 2013 è stato un anno ricco di iniziative finalizzate a ridurre la percezione della maggiore onerosità dei parcheggi aeroportuali rispetto alla concorrenza e per trasmettere nel contempo i valori qualitativi della società ai clienti dei parcheggi. A tal fine sono stati eseguiti studi sull'uso dei parcheggi che sulle abitudini dei clienti e indagini di mercato sui competitors. Queste attività di marketing hanno portato ad una revisione delle strutture tariffarie ed alla realizzazione di una moderna

segnaletica verticale ad alta luminosità per facilitare il raggiungimento dei parcheggi, per elevare la visibilità dei punti di accesso e per evidenziare le tariffe delle singole aree di sosta. Oltre a ciò, nei parcheggi P1-P2 e P3, è stato integrato il pagamento tramite l'apparato Telepass particolarmente gradito dalla clientela, che ha rappresentato il 17% sul totale delle auto entrate raggiungendo un peso sui ricavi del 19%.

## I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi Parcheggi	11.122	10.542	11.313	5,5%

I ricavi parcheggi hanno registrato un incremento del 5,5% rispetto allo scorso anno. Le ragioni di questo significativo aumento sono da ricercare nel buon andamento del traffico passeggeri con particolare riferimento a quello di linea ma in particolare agli effetti prodotti dalla meccanizzazione di una parte della viabilità che, da un lato ha permesso di introdurre un pedaggio per l'accesso nella zona preferenziale da parte dei soggetti addetti al trasporto pubblico e dall'altro, ha consentito di ridurre la "sosta selvaggia" a favore di un maggiore utilizzo di parcheggi. Sul totale dei ricavi, la viabilità ha inciso per il 2,9%. Oltre un milione di autovetture sono entrate

nei parcheggi con un incremento rispetto al 2012 del 14,4%. Gli ingressi nelle aree destinate alla media/lunga sosta sono aumentati del 18,5% mentre in quelle a sosta breve l'aumento è stato del 20,9%. Buona la performance della sosta regolamentata con parcometri che, grazie all'intensificazione dei controlli, ha totalizzato una crescita del 41%. Sempre più apprezzato il servizio *Kiss & Fly*, introdotto lo scorso anno, che prevede una sosta gratuita di 10 minuti per agevolare le operazioni di scarico e carico di passeggeri e bagagli.

## Spazi pubblicitari

Rispetto al trend del mercato nazionale molto negativo che ha visto il 2013 chiudersi con un decremento del 12,3%, SAB ha puntato ad una forte differenziazione dei clienti ed all'innovazione tecnologica degli spazi advertising che hanno portato a performance soddisfacenti nonostante l'elevato impatto, sulle aree del Terminal, dei lavori di riqualifica. Segnali di maggiore attrattività dell'aeroporto per gli investitori

pubblicitari in un anno così difficile, sono stati dimostrati dall'aumento degli spazi occupati dal vettore Turkish Airlines e il mantenimento di alcuni marchi dell'alta moda che hanno permesso di chiudere il 2013 con ricavi in linea con quelli del 2012 nonostante le difficoltà congiunturali del settore e i lavori di riqualifica dell'aerostazione.

## I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi spazi pubblicitari	1.409	1.426	1.897	-1,2%

## Biglietteria

A seguito della liberalizzazione del mercato e della conseguente manifestazione di interesse da parte di operatori specializzati in biglietteria aerea, la Società ha ritenuto opportuno proseguire la gestione diretta della sola biglietteria *online*, concedendo i nuovi spazi ad operatori specializzati del settore che sono pertanto subentrati nella gestione della biglietteria *offline*. La chiusura dell'attività da parte di SAB è avvenuta ad inizio agosto e non ha avuto ripercussioni occupazionali in quanto, a seguito di accordo sindacale, si è definito un percorso fi-

nalizzato a garantire la piena occupazione degli addetti e la priorità di accesso dei lavoratori di biglietteria per quelle posizioni che si renderanno disponibili fino al 31/12/2017 e che consentano il ritorno a ruoli professionali di livello contrattuale equivalente a quello originario. Il rapido sviluppo del mercato via web, in particolar modo il settore del turismo che rappresenta il 55% del business via rete, ha evidenziato la necessità di una ristrutturazione del servizio di biglietteria online, sul sito di Aeroporto di Bologna.

## I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi Biglietteria	548	951	960	-42,4%

La variazione negativa è riconducibile alla cessazione dell'attività di biglietteria nel mese di agosto.

## Operational Offices (subconcessioni commerciali)

Per il settore cargo si è consolidata la presenza delle attività dei corrieri espressi attraverso rinegoziazioni mirate ad un incremento sia dei periodi di subconcessione sia della redditività dei canoni.

Il progetto di riqualifica del Terminal ha prodotto nuove disponibilità di aree per attività operative, seppur di contenuta superficie, che permetteranno di soddisfare le richieste incrementali nel breve periodo.

### I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi Operational Offices	2.160	2.025	1.819	6,7%

La principale variazione incrementale dei ricavi trova riscontro nella scelta di dare in subconcessione gli spazi per l'attività di biglietteria aerea. Gli effetti economici di tale scelta sono rilevabili per il 2013

in un periodo di 5 mesi e si attesteranno dal 2014 sull'intera annualità consolidando il risultato.

## Subconcessioni Car Rental

Si è consolidata la presenza degli operatori presenti sullo scalo finalizzando nuovi accordi commerciali pluriennali; sono state rese disponibili nuove aree per ottimizzare la fruibilità degli spazi operativi così da migliorare qualitativamente il livello dell'offerta ai passeggeri. La

contrazione della durata media dei noleggi, il cui effetto è in linea con la tendenza nazionale, ha influito negativamente sui ricavi; tale effetto è stato parzialmente compensato dalle rinegoziazioni contrattuali e dall'incremento degli spazi subconcessi.

### I risultati

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ricavi Subconcessioni Car Rental	1.726	1.727	1.618	-0,1%

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

### Dati significativi di sintesi

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

unitamente agli indici di redditività e finanziari ritenuti più significativi.

	2013	% 13/12	2012	% 12/11	2011	% 11/10
Ricavi gestione caratteristica	79.683	4%	76.787	0%	76.596	12%
<b>Valore aggiunto</b>	<b>36.502</b>	<b>5%</b>	<b>34.604</b>	<b>-9%</b>	<b>38.178</b>	<b>4%</b>
Costo del lavoro	20.227	0%	-20.133	1%	19.859	3%
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>16.274</b>	<b>12%</b>	<b>14.471</b>	<b>-21%</b>	<b>18.318</b>	<b>5%</b>
Amm.ti/accantonamenti operativi	11.433	7%	10.715	11%	9.695	-1%
<b>Risultato Operativo Caratteristico</b>	<b>4.841</b>	<b>29%</b>	<b>3.756</b>	<b>-56%</b>	<b>8.623</b>	<b>13%</b>
<b>Risultato prima delle Imposte</b>	<b>4.329</b>	<b>23%</b>	<b>3.509</b>	<b>-17%</b>	<b>4.248</b>	<b>-41%</b>
<b>Risultato di esercizio</b>	<b>2.253</b>	<b>43%</b>	<b>1.572</b>	<b>-16%</b>	<b>1.872</b>	<b>-58%</b>
Autofinanziamento=cash-flow operativo lordo	12.721	15%	11.047	-27%	15.130	34%
Investimenti (*)	20.838	12%	18.662	24%	15.033	18%

(\*) Per investimenti si intendono gli investimenti realizzati nell'esercizio 2013 compresi quelli non ancora entrati in funzione al termine dello stesso.

## Relazione sulla Gestione

## Principali indici

		2013	2012	2011	MEDIA
ROE	Reddito Netto/Patrimonio Netto Medio	2%	1%	2%	2%
ROI	Reddito Operativo/Capitale Investito Medio	2%	2%	4%	3%
ROS	Ris. Operativo/Ricavi	6%	5%	11%	7%
Quoziente di disponibilità	Attività Correnti/Passività Correnti	0,7	1,0	1,3	1,0
Indice del Margine di Struttura	(Patrim.netto+Pass.Cons.)/Attivo Immobilizzato	0,9	1,0	1,1	1,0
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:

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Giorni medi di incasso clienti (**)	59	51	51	16%
Giorni medi pagamento fornitori	46	54	74	-15%

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

I giorni medi di incasso dei crediti sono calcolati considerando da un lato i ricavi lordi della gestione caratteristica aumentati dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri e dall'altro i crediti verso clienti al 31 dicembre di ogni esercizio. La crescita da 51 a 59 giorni medi registrata nel 2013 è dovuta alla crescita del fatturato in generale e dell'addizionale comunale in particolare, la cui tariffa unitaria è aumentata del 44% (da 4,50 Euro a 6,50 Euro) dal 1° luglio 2013 comportando una crescita del relativo fatturato del 29% in ragione d'anno; crescita concentrata nella seconda metà del 2013 per effetto della decorrenza dal 1° luglio dell'aumento tariffario. D'altro lato i crediti al 31/12 sono aumentati del 21%. In valore assoluto il dato permane positivo tenuto conto del perdurare delle difficoltà dell'economia in generale e del settore in particolare, settore che, anche nel 2013, ha visto diversi clienti accedere al Concordato Preventivo o ad altre procedure concorsuali. Si conferma la forte attenzione della Società alla politica di gestione dei crediti commerciali che

consente di limitare il più possibile il rischio finanziario sui clienti. I giorni medi di pagamento dei fornitori sono calcolati considerando da un lato i costi esterni di gestione e gli investimenti al lordo dell'Iva e dall'altro i debiti verso fornitori al 31 dicembre di ogni esercizio. Il dato continua ad evidenziare un trend 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. In particolare a fronte di una crescita dei costi esterni di gestione ed investimenti del 4%, i debiti verso fornitori, al netto delle fatture da ricevere, sono diminuiti dell'11% con conseguente diminuzione dei giorni medi di pagamento dei fornitori, da 54 a 46 giorni. Tale decremento è dovuto in larga misura alla crescita degli investimenti, componente con tempi di pagamento mediamente minori rispetto alle forniture commerciali di beni e servizi.

## 3.1 Risultati economici

## Conto economico riclassificato

	BILANCIO 2013	% sul fatturato	BILANCIO 2012	% sul fatturato	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	52.337	66%	50.688	66%	1.650	3%
Ricavi non aeronautici/commerciali	24.904	31%	23.581	31%	1.323	6%
Altri ricavi e proventi	2.441	3%	2.519	3%	-78	-3%
<b>Ricavi gestione caratteristica</b>	<b>79.683</b>	<b>100%</b>	<b>76.787</b>	<b>100%</b>	<b>2.895</b>	<b>4%</b>
Consumi di materie	-857	-1%	-992	-1%	134	14%
Costi di manutenzione	-3.470	-4%	-3.137	-4%	-334	-11%
Servizi da terzi	-26.072	-33%	-25.089	-33%	-984	-4%
Utenze e simili	-3.282	-4%	-3.594	-5%	312	9%
Costi generali	-3.831	-5%	-3.896	-5%	64	2%
Canoni e affitti	-5.667	-7%	-5.476	-7%	-191	-3%
<b>Costi esterni gestione</b>	<b>-43.181</b>	<b>-54%</b>	<b>-42.184</b>	<b>-55%</b>	<b>-997</b>	<b>-2%</b>
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>36.502</b>	<b>46%</b>	<b>34.604</b>	<b>45%</b>	<b>1.898</b>	<b>5%</b>
Costo del lavoro	-20.227	-25%	20.133	-26%	-95	0%
<b>Marg.Oper.Lordo (EBITDA)</b>	<b>16.274</b>	<b>20%</b>	<b>14.471</b>	<b>19%</b>	<b>1.803</b>	<b>12%</b>
Totale costi di struttura	-11.433	-14%	-10.715	-14%	-718	-7%

Tabella continua nella pagina successiva

<b>Risult.oper.caratt. (EBIT)</b>	<b>4.841</b>	<b>6%</b>	<b>3.756</b>	<b>5%</b>	<b>1.085</b>	<b>29%</b>
Saldo gestione finanziaria	-450	-1%	-376	0%	-74	-20%
Saldo gestione partecipate	-74	0%	-1.352	-2%	1.278	95%
Saldo gestione straordinaria	12	0%	1.482	2%	-1.470	-99%
<b>Risultato Prima Imposte</b>	<b>4.329</b>	<b>5%</b>	<b>3.509</b>	<b>5%</b>	<b>820</b>	<b>23%</b>
Imposte sul reddito	-2.076	-3%	-1.937	-3%	-139	-7%
<b>UTILE DI ESERCIZIO</b>	<b>2.253</b>	<b>3%</b>	<b>1.572</b>	<b>2%</b>	<b>681</b>	<b>43%</b>

L'esercizio 2013 si chiude con un utile di 2.253 migliaia di Euro in aumento del 43% sull'esercizio precedente. Quest'ultimo era stato negativamente impattato dall'eccezionalità delle precipitazioni nevose dell'inverno 2012 che comportarono costi superiori e **ricavi** inferiori associati alle minori attività con un impatto negativo stimato di oltre 1,4 milioni di Euro, oltre al terremoto in Regione con conseguente riduzione del traffico legata anche alla lenta ripresa delle aziende del territorio. Anche isolando i fattori suesposti, la crescita del 2013 appare molto positiva e di seguito se ne espongono i principali risultati e margini economici.

Il primo margine significativo della gestione ordinaria, il **valore aggiunto** si attesta a 36.502 migliaia di Euro in aumento del 5% rispetto al 2012, grazie alla crescita dei ricavi in linea con l'aumento del traffico passeggeri (4%) e al contenimento dei **costi esterni di gestione** che crescono del solo 2%. La crescita dei costi è l'effetto combinato della crescita dei costi di sviluppo del traffico aeroportuale e dei maggiori costi di manutenzione collegati ai lavori di riqualifica del Terminal, controbilanciata dai risparmi conseguiti in alcune voci di costo.

Nel dettaglio:

- i **ricavi aeronautici**, iscritti per 52.337 migliaia di Euro evidenziano una crescita del 3% dovuta totalmente all'effetto del maggior volume di traffico passeggeri. I ricavi non aeronautici/commerciali (24.904 migliaia di Euro) aumentano del 6% grazie alla crescita dei proventi da subconcessione, prevalentemente retail (18%), per i maggiori spazi a disposizione in seguito alla fine dei lavori di riqualifica del Terminal che avevano fortemente penalizzato l'esercizio 2012. Positivo anche l'andamento dei parcheggi (6%), dopo alcuni anni di calo, grazie alla crescita dei passeggeri, alle politiche promozionali poste in essere ed ai ricavi incrementali legati agli accessi viari;
- la crescita dei **costi esterni di gestione**, iscritti per 43.181 migliaia di Euro (997 mila Euro; 2%), è legata sostanzialmente all'aumento dei costi di sviluppo e promozione del traffico aeroportuale (8%) e del canone di concessione (7%) entrambi connessi alla crescita dei volumi ed all'aumento dei costi di manutenzione accessori ai lavori di riqualifica del Terminal (11%). Nel 2013 sono stati conseguiti inoltre risparmi sul servizio esterno di sgombero neve (-24%), sui consumi di carburanti (-25%), sulle utenze (-9%), principalmente energia elettrica (-13%) e acqua (-10%), e sulle prestazioni professionali/consulenze (-39%).

Il **costo del lavoro** è rimasto sostanzialmente in linea con il 2012 (95 mila Euro; 0%), il leggero aumento è riconducibile a vari fattori di segno diverso: da un lato i risparmi dovuti alla riduzione dell'organico medio *Full Time Equivalent* da 352 a 349 dipendenti di cui 1 dirigente, al maggior utilizzo delle ferie pregresse e al minor ricorso al lavoro straordinario e dall'altro l'aumento del ricorso a personale in somministrazione legato alla crescita del traffico ed alla necessità di contenere le assunzioni per riservare le posizioni vacanti al personale della ex-biglietteria. Detti fattori hanno comunque com-

pletivamente contenuto gli effetti incrementativi derivanti dalla normale dinamica salariale per scatti di anzianità e automatismi oltre che dall'incremento dei premi variabili e di risultato.

L'assorbimento del seppur modesto aumento del costo del lavoro determina un **Margine Operativo Lordo**, pari a 16.274 migliaia di Euro, in crescita del 12% sul 2012.

I **costi di struttura** presentano una crescita di 718 mila Euro (7%) per effetto dei maggiori ammortamenti (522 mila Euro; 6%) determinati dall'avanzamento del piano investimenti e dei maggiori accantonamenti (196 mila Euro; 8%) prevalentemente dovuti al fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili. Per effetto di quanto sopra, il **Risultato Operativo Caratteristico** si attesta a 4.841 migliaia di Euro evidenziando una crescita del 29% sul 2012 (+1.085 migliaia di Euro). La **gestione "accessoria" ovvero finanziaria, delle partecipate e straordinaria**, si attesta a -512 mila Euro, importo determinato quasi interamente dal saldo della gestione finanziaria (-450 mila Euro) in quanto il saldo dell'area di gestione delle partecipazioni (-74 mila Euro) e quello della gestione straordinaria (+12 mila Euro) sono poco rilevanti nel 2013. Nel dettaglio:

- il lieve peggioramento del **saldo della gestione finanziaria** iscritto per -450 mila Euro contro -376 mila del 2012 è dovuto prevalentemente alla contrazione dei proventi finanziari per il calo della liquidità media conseguente alla realizzazione del piano degli investimenti;
- il **saldo della gestione delle società partecipate** è notevolmente migliorato passando da - 1.352 migliaia di Euro del 2012, dovuto principalmente alla minusvalenza da cessione della Marconi Handling ed alla svalutazione della partecipazione in Sagat, ai -74 mila Euro del 2013 per le svalutazioni delle partecipazioni in Tag Bologna e RTP a causa delle perdite registrate;
- il sostanziale azzeramento del **saldo della gestione straordinaria**, passato da un saldo positivo di 1.482 migliaia di Euro a 12 mila del 2013 è dovuta principalmente all'iscrizione nel 2012 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 di cui al D.L.201/2011 ed al Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n.2012/140973 del 17 dicembre 2012 oltre che alle minusvalenze patrimoniali per le rottamazioni conseguenti ai lavori di riqualifica del Terminal.

Per effetto dei risultati suesposti il **Risultato Ante Imposte** si attesta a 4.329 migliaia di Euro rispetto a 3.509 migliaia del 2012 (820 mila Euro; 23%). Infine, la voce imposte sul reddito per 2.076 migliaia di Euro (-7% sul 2012) è costituita per 1.467 migliaia di Euro da imposte correnti e per 609 mila Euro da imposte anticipate. Anche in conseguenza della minore incidenza delle imposte sul reddito sul risultato ante imposte, passata dal 55% del 2012 al 48% dell'esercizio in esame, l'utile di esercizio si attesta a 2.253 migliaia di Euro evidenziando una crescita di 681 mila Euro sul 2012 (+43%).

## Relazione sulla Gestione

## 3.2 Flussi finanziari

Passando all'analisi dei flussi finanziari, nella seguente tabella si espone il rendiconto finanziario di cassa 2013 a confronto con l'esercizio precedente.

## Rendiconto finanziario di cassa

	2013	2012
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio	2.253	1.572
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	8.671	8.148
+ Variazione TFR	-108	-248
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	1.741	697
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	164	877
<b>Cash Flow Operativo Lordo</b>	<b>12.721</b>	<b>11.047</b>
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	-3.821	-238
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	1.535	1.620
<b>Cash Flow di Esercizio = Flusso monetario netto della gestione reddituale</b>	<b>10.435</b>	<b>12.429</b>
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-20.838	-18.824
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	1.576	-1.208
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	-3.642	4.483
<b>Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento</b>	<b>-22.904</b>	<b>-15.550</b>
<b>Liquidità generata/Utilizzo liquidità = variazione finale di cassa</b>	<b>-12.469</b>	<b>-3.121</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>14.351</b>	<b>17.472</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>-12.469</b>	<b>-3.121</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>1.882</b>	<b>14.351</b>

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 12.721 migliaia di Euro, il 15% in più del 2012. Il capitale circolante netto registra una diminuzione di 2.286 migliaia di Euro a causa prevalentemente dell'aumento dei crediti commerciali verso clienti (3.025 migliaia di Euro) e dei crediti tributari, per imposte anticipate e vari (823 mila Euro) che ha comportato maggiori impieghi per 3.821 migliaia di Euro. I debiti sono complessivamente aumentati di 1.535 migliaia di Euro per effetto della crescita dei debiti vari (2.632 migliaia di Euro) al netto della diminuzione dei debiti verso fornitori e società partecipate (1.121 migliaia di Euro). L'assorbimento di cassa dovuto al circolante determina un **cash flow di esercizio** di 10.435 migliaia di Euro (in calo del 16% sul 2012) a fronte di 22.904 migliaia di Euro di impieghi complessivi legati:

- alla copertura degli investimenti netti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (20.838 migliaia di Euro) in crescita dell'11%;
- alle immobilizzazioni commerciali e tributarie che hanno generato cassa per complessivi 1.576 migliaia di Euro a seguito prevalentemente della diminuzione dei crediti per imposte anticipate e all'incasso delle rate legate alla cessione della ex-controllata Marconi Handling;
- alle uscite per la restituzione delle rate sul mutuo e competenze varie (5.642 migliaia di Euro) al netto dell'entrata per l'incasso dei 2 milioni di Euro legata all'utilizzo di una linea di credito a breve termine.

Per effetto di quanto sopra le disponibilità liquide sono diminuite di 12.469 migliaia di Euro sul 2012, passando da 14.351 a 1.882 migliaia di Euro.



### 3.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2013 a confronto con l'esercizio precedente.

#### Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	VAR. ASS.	VAR. %
-Crediti verso clienti	14.301	11.276	3.025	27%
-Crediti verso partecipate	98	111	-12	-11%
-Crediti tributari e imposte anticipate	2.648	2.352	297	13%
-Altri crediti	4.556	4.029	526	13%
-Ratei e risconti attivi	220	203	17	9%
-Rimanenze di magazzino	485	517	-31	-6%
-Debiti verso fornitori	-16.858	-17.880	1.022	6%
-Debiti verso partecipate	-113	-212	99	47%
-Clienti c/anticipi	-67	-46	-21	-45%
-Debiti tributari	-795	-769	-26	-3%
-Altri debiti	-16.604	-13.971	-2.632	-19%
-Ratei e risconti passivi	-155	-178	23	13%
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>-12.282</b>	<b>-14.569</b>	<b>2.286</b>	<b>16%</b>
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	158.244	146.310	11.934	8%
- Immobilizzazioni finanziarie	815	888	-73	-8%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	4.875	6.451	-1.576	-24%
- Fondi rischi e oneri	-6.427	-9.776	3.349	34%
- TFR	-4.128	-4.236	107	3%
<b>Immobilizzazioni strutturali nette</b>	<b>153.379</b>	<b>139.637</b>	<b>13.742</b>	<b>10%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>141.097</b>	<b>125.069</b>	<b>16.028</b>	<b>13%</b>

FONTI	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	VAR. ASS.	VAR. %
Debiti verso banche	31.627	30.235	1.392	5%
- Attività finanziarie liquide	-7.848	-7.761	86	1%
- Denaro e valori in cassa	-1.882	-14.351	-12.470	-87%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>21.898</b>	<b>8.123</b>	<b>13.775</b>	<b>170%</b>
-Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
-Riserve	42.946	41.374	1.572	4%
-Utile dell'esercizio	2.253	1.572	682	43%
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>119.199</b>	<b>116.946</b>	<b>2.253</b>	<b>2%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>141.097</b>	<b>125.069</b>	<b>16.028</b>	<b>13%</b>

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 13.742 migliaia di Euro prevalentemente per effetto della crescita degli investimenti netti (11.934 migliaia di Euro). La diminuzione dei fondo rischi e oneri (3.349 migliaia di Euro) si riferisce prevalentemente alla riclassificazione del fondo rischi per patronage Seaf a debito verso le banche per 5.035 migliaia di Euro come descritto più approfonditamente nel paragrafo "fondi rischi e oneri" e "debiti verso banche" della Nota Integrativa.

La **posizione finanziaria netta**, negativa per 21.898 migliaia di Euro contro -8.123 del 2012, peggiora per effetto:

- della riduzione della liquidità totale, data dalla somma tra disponibilità liquide ed investimenti finanziari che è passata da 16.947 al 31/12/2012 a 4.564 migliaia di Euro al 31/12/2013, al

netto della partecipazione in Sagat iscritta per 5.166 migliaia di Euro tra le attività finanziarie liquide in quanto destinata alla cessione poi avvenuta nel gennaio 2014. L'assorbimento di cassa di 12.383 migliaia di Euro è dovuto al finanziamento degli investimenti;

- dell'aumento dei debiti verso banche di 1.392 migliaia di Euro derivante dall'utilizzo di una linea di credito a breve termine di 2 milioni di Euro e dalla riclassifica nei debiti verso banche del fondo rischi legati alla lettera di patronage Seaf per 5.035 migliaia di Euro, controbilanciati da minori debiti a lungo termine per la restituzione di 5.640 migliaia di Euro di rate di mutuo scadute nell'esercizio.

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 2013	%	ESERCIZIO 2012	%	VAR. ASS.	VAR. %
LIQUIDITÀ IMMEDIATE	1.882	1%	14.351	7%	-12.470	-87%
LIQUIDITÀ DIFFERITE	24.285	12%	20.363	11%	3.922	19%
DISPONIBILITÀ	5.872	3%	5.886	3%	-14	0%
ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE	164.398	84%	154.127	79%	10.272	7%
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>196.437</b>	<b>100%</b>	<b>194.727</b>	<b>100%</b>	<b>1.710</b>	<b>1%</b>

PASSIVITÀ	ESERCIZIO 2013	%	ESERCIZIO 2012	%	VAR. ASS.	VAR. %
PASSIVITÀ CORRENTI	43.359	22%	38.700	20%	4.659	12%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	33.879	17%	39.081	20%	-5.203	-13%
PATRIMONIO NETTO	119.199	61%	116.946	60%	2.253	2%
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>196.437</b>	<b>100%</b>	<b>194.727</b>	<b>100%</b>	<b>1.710</b>	<b>1%</b>

Nel complesso le attività correnti passano dal 21% al 16% delle attività complessive con incremento delle attività immobilizzate per effetto prevalentemente degli investimenti in immobilizzazioni infrastrutturali. In crescita le passività correnti (22% del passivo totale

contro il 20% del 2012) per l'aumento dei debiti a breve sia verso le banche che verso Enac e lo Stato per canone concessorio, VVF e addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri.

### 3.4 Gli investimenti

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati nel 2013 è stato di 20.838 migliaia di Euro di cui quasi 15 milioni per investimenti di Masterplan e il rimanente relativi all'operatività aeroportuale. Con il 2013 si conclude la prima fase del Masterplan aeroportuale. I lavori di riqualifica del Terminal, iniziati il 7 novembre 2011, si sono conclusi il 30 novembre 2013, in anticipo di 138 giorni rispetto al cronoprogramma esecutivo. Al termine dei lavori di riqualifica le aree commerciali complessive sono aumentate da circa 3.600 a 5.900 mq e le aree operative sono state riorganizzate avendo a disposizione maggiori spazi e migliori infrastrutture anche tecnologiche. Il Terminal ora è dotato di un'unica area dedicata alle operazioni di accettazione dei passeggeri che concentra sia i banchi di accettazione che i principali servizi annessi come le Biglietterie e l'Ufficio Informazioni. Ciò ha permesso una razionalizzazione degli spazi e una migliore ridefinizione dei flussi

di passeggeri, anche grazie all'inversione delle aree imbarchi e arrivi Schengen ed extra Schengen avvenuta a luglio. Il Terminal Est è stato chiuso in concomitanza con l'apertura della terza isola check-in ad inizio giugno, con il trasferimento dei voli Ryanair nell'aerostazione principale. Per il 2014 sono stati pianificati alcuni interventi accessori ai lavori di riqualifica del Terminal quali, a titolo di esempio, il rinnovo delle sedute in sala imbarchi e dei gate d'imbarco, l'installazione dei corridoi contro-flusso presso la sala arrivi unificata e l'installazione di ulteriori banchi Si-check, strumento self che permette di gestire in autonomia la fase di accettazione.

Di seguito il valore degli investimenti complessivi ed il valore di quelli entrati in funzione nel 2013 a confronto con l'annualità precedente ed il commento ai principali interventi a completamento di quanto esposto in Nota Integrativa:

	2013	2012	2011	%
Investimenti complessivi	20.838	18.662	15.033	12%
Investimenti entrati in funzione	33.894	8.777	21.121	286%

Oltre all'avanzamento dei lavori di riqualifica del Terminal, i principali investimenti portati a termine nel corso dell'anno sono i seguenti:

- Terminal Mercè: si sono conclusi i lavori di riqualifica che hanno interessato sia l'area interna con lavori sia civili che impiantistici, sia l'area esterna con la riconfigurazione della viabilità per una migliore gestione degli spazi dedicati all'attività cargo su gomma;
- Impianto BHS (sistema automatizzato di smistamento bagagli): i lavori di installazione sono terminati nel mese di aprile e collaudati a maggio. Con l'apertura della terza isola check-in, ad inizio giugno, il nuovo impianto BHS ha iniziato a funzionare a pieno regime. Dopo l'estate sono iniziate le attività di implementazione

del BRS (Sistema di Riconcilio Bagagli) che termineranno entro la primavera del 2014.

Lo stato di avanzamento degli altri progetti principali è il seguente:

- Pontili di imbarco: sono concluse le procedure di risoluzione del contratto con la prima ditta aggiudicataria e di affidamento alla seconda classificata con ripresa dei lavori a febbraio 2014;
- Ampliamento molo imbarchi: la progettazione preliminare si è conclusa a giugno. Nel corso del 2014 verrà conclusa la progettazione definitiva;
- Sistemazione viabilità area est III Lotto e riqualifica piazzale ex-Aeroclub: nel corso del 2013 si è conclusa la fase di progettazione esecutiva e, dopo l'approvazione da parte di Enac, la

Società potrà avviare la fase di gara e realizzazione da concludersi entro il 2014;

- Riqualifica fabbricato ex-Aeroclub: i lavori sono iniziati a settembre e da cronoprogramma esecutivo la fine dei lavori è prevista entro il 2014;
- Piazzola *de-icing* ed edificio: nel corso dell'anno è stata completata la redazione della procedura operativa di utilizzo della piazzola ed è stata ottenuta la pronuncia di compatibilità ambientale del Masterplan aeroportuale che prevede una serie di prescrizioni ambientali per la stessa. Attualmente è in corso la verifica delle prescrizioni ambientali per l'approvazione successiva da parte di Enac e l'avvio della gara pubblica e realizzazione entro il 2014;

- Progetto Logiscan: il progetto, che nel giugno 2013 ha vinto il Premio Nazionale dell'Innovazione promosso dalla Presidenza della Repubblica ed il Premio Nazionale per l'Innovazione nella categoria Turismo promosso da Confcommercio, consiste nella progettazione e realizzazione di macchinari, brevettati dall'Aeroporto di Bologna insieme ad un partner locale, che permettono la lettura della carta di imbarco e la verifica automatica della conformità delle dimensioni e del peso del bagaglio a mano prima dei controlli di sicurezza. Il sistema è in grado di riconoscere la compagnia aerea con cui viaggia il passeggero e applicare al bagaglio le regole che la stessa impone. Dopo la fase di sperimentazione, a inizio 2014 sono stati installati 9 dispositivi davanti ai rispettivi accessi ai varchi *security*.

### 3.5 Il personale

	2013	2012	2011	%
Organico medio equivalenti full-time	349	352	346	-1%
Costo del lavoro totale	20.227	20.133	19.859	0%

Il maggior costo del lavoro di circa 95 mila Euro è il risultato di vari fattori di segno diverso. Il minor costo è dovuto:

- alla riduzione dell'organico medio da 352 a 349 dipendenti;
- al maggior utilizzo delle ferie pregresse con una riduzione da 13 a 10 giornate medie di residuo a fine anno e ad un minor ricorso al lavoro straordinario e al lavoro supplementare che è passato da 38.059 a 30.421 ore annue;
- al congelamento della politica retributiva al netto dei soli passaggi automatici di livello previsti dal CCNL.

La crescita del costo è invece dovuta al maggior utilizzo di personale in somministrazione legato all'incremento del traffico e

alla necessità di contenere le assunzioni per riservare le posizioni vacanti al personale della ex-biglietteria. Detti fattori hanno comunque complessivamente contenuto gli effetti di incremento derivanti dalla normale dinamica salariale per scatti di anzianità e automatismi oltre che dall'incremento legato ai risultati aziendali che hanno determinato una crescita del premio variabile e di risultato.

Per quel che riguarda la formazione del personale si evidenzia un trend in calo che non è il risultato di una minore attenzione verso le necessità formative, ma di una migliore calibrazione della durata dei corsi e di una forte attività di condivisione delle conoscenze. Si segnala, inoltre, l'attivazione di piani di formazione finanziata, iscritti nei contributi in conto esercizio per 24 mila Euro.

Ore di formazione per tipologia

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Formazione manageriale	5.806	7.880	5.703	-26,3%
Formazione funzionale al ruolo tecnico / specialistica	1.431	1.717	1.845	-16,7%
Formazione sulla Safety	887	825	928	7,5%
Formazione Security	1.642	2.521	1.122	-34,9%
<b>Totale</b>	<b>9.766</b>	<b>12.943</b>	<b>9.501</b>	<b>-24,5%</b>

Ore medie di formazione per dipendente

	2013	2012	2011	Var. % 2013/2012
Ore medie di formazione per dipendente	30,5	39,2	30,2	-22,2%

### La sicurezza e igiene sul lavoro

Il sistema di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro è stato integrato con il sistema di certificazione Energia ISO 50001, nonché sono state aggiornate le procedure in relazione all'evolversi dell'organizzazione aziendale. Per quel che riguarda la formazione sui temi di sicurezza ed igiene sul lavoro, gli indici di formazione non si discostano significativamente dal trend dell'anno precedente confermando che il

percorso formativo, con particolare riguardo agli aspetti di aggiornamento, si è ormai consolidato. Nel 2013 è stata erogata formazione specifica agli addetti officina con riferimento anche alla messa in funzione del nuovo impianto smistamento bagagli BHS; inoltre si è svolto un corso specifico di aggiornamento sui temi della sicurezza per le figure dirigenziali aziendali.

## Relazione sulla Gestione

	2013	2012	2011	%
Ore di formazione totali su salute e sicurezza	887	844	1.332	5%
Dipendenti che hanno ricevuto la formazione	29%	33%	30%	-12%

## 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 2013 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 risul-

tati conseguiti nella gestione del proprio *core business* in ottica di sostenibilità.

## 4.1 L'ambiente

Per quel che riguarda l'impatto acustico, il 10 gennaio 2013 sono entrate in vigore le nuove procedure di salita iniziale per i decolli che avvengono in direzione Bologna, prevedendo il sorvolo di aree a minore densità abitativa. La campagna di monitoraggio svolta nel corso dell'anno ha consentito di misurare gli effetti ambientali associati alle nuove procedure rilevando un netto miglioramento dell'impatto acustico sulla città, in termini di popolazione interessata al rumore aeroportuale; quest'ultima si è ridotta del 44%.

Per migliorare le capacità di salvaguardare le risorse energetiche, inoltre, a fine 2013 SAB ha implementato il sistema di gestione dell'energia (SGE) conforme agli standard previsti dalla norma UNI EN ISO 50001. Il nuovo sistema di gestione, del tutto integrato con gli altri sistemi (ISO9001 - ISO14001), rappresenta un ulteriore elemento di miglioramento per quanto riguarda la capacità di governare gli usi energetici ed i costi ad essi associati.

Nel complesso i consumi energetici 2013 sono stati impattati dai seguenti fattori:

- riqualifica Terminal passeggeri: i cantieri presenti nelle aree interessate dall'intervento hanno causato un aumento nei consumi di energia termica (metano) a causa della presenza di aree aperte esposte all'esterno e, quindi, non isolate termicamente;
- installazione di corpi illuminanti a LED in tutte le aree del Terminal che ha consentito di ridurre notevolmente i consumi di energia elettrica per illuminazione.

Infine, i consumi idrici sono stati attentamente monitorati nel corso del 2013 al fine di ottimizzarne il fabbisogno; tale attività, in concomitanza ad una rilevazione tempestiva degli sprechi e ad una manutenzione ottimale della rete di distribuzione idrica, ha permesso di ridurre il consumo di acqua del 7,9% rispetto all'anno precedente.

## 4.2 La sicurezza in aeroporto

## Safety Management System (SMS)

Il *Safety Management System* gestisce le segnalazioni relative alla *safety*. Nel 2013 la Società ha avviato l'implementazione di un software per supportare gli addetti alle ispezioni nella segnalazione

delle eventuali criticità sulla pista di volo. Tale sistema sarà inoltre di ausilio nella valutazione dei rischi e nell'applicazione delle misure preventive.

## Security

Nel corso del 2013, in coincidenza con l'entrata in esercizio del nuovo BHS, sono entrate in funzione anche le nuove macchine per il controllo radiogeno EDS (*Explosive Detection System*) di standard 2, in linea con quanto richiesto dalla normativa Europea. Nel corso del 2013 si è provveduto inoltre a incrementare gli equipaggiamenti di ogni postazione di sicurezza dotando ciascuna di esse di un ETD per il controllo degli esplosivi. Pertanto, il nuovo assetto prevede un ETD (*Explosive Trace Detection*) per ogni postazione doppia o singola del Terminal, una per ogni varco (*Est, Ovest e Staff*), una per il BHS e una per il Cargo. Infine negli ultimi mesi dell'anno è stato sperimentato con successo l'upgrading delle macchine X-Ray per il controllo dei liquidi.



### 4.3 La qualità

La qualità dell'offerta dell'aeroporto per i passeggeri, intesa in termini di regolarità dei servizi, accoglienza, infrastrutture e dotazioni di comfort, è stato l'elemento che ha guidato la pianificazione e il coordinamento dei lavori di riqualifica degli spazi aeroportuali oltre a essere una delle componenti del Contratto di Programma.

#### La soddisfazione degli utenti

Il *Customer Satisfaction Index*, l'indice che misura il grado di soddisfazione dei passeggeri, si è mantenuto entro il 95% e al di sopra del *benchmark* nazionale degli aeroporti di simili dimensioni, confermando il trend in leggero calo. Dall'analisi dei dati di dettaglio delle singole sessioni, emerge invece un andamento migliorativo dopo l'estate, in parallelo con una graduale chiusura

I lavori di riqualifica, al netto di alcuni interventi di rifinitura che saranno completati nel 2014, sono conclusi e consegnano agli utenti aeroportuali un Terminal capace di mettere a disposizione servizi più efficienti e spazi più funzionali e meglio organizzati, ma nel 2013 hanno inciso negativamente sulla qualità del servizio.

dei cantieri. A livello annuale gli indicatori in maggiore sofferenza sono quelli relativi al comfort, anche sotto al *benchmark*, e alle infrastrutture, che hanno fortemente risentito dei lavori di riqualifica. Rimane alto il livello di soddisfazione per il personale operativo e la sicurezza.

		2013	2012	2011
Attesa in coda in Biglietteria	Tempo nel 90% dei casi	6'02"	5'37"	5'41"
Attesa in coda al check-in	Tempo nel 90% dei casi	10'54"	13'03"	15'21"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo nel 90% dei casi	6'13"	5'18"	6'07"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero	Tempo di attesa dal B.O. nel 90% dei casi	4'01"	3'58"	4'01"
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal <i>block-on</i> dell'aeromobile	Primo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	19'17"	19'21"	18'34"
	Ultimo bagaglio (tempo nel 90% dei casi)	25'00"	24'45"	23'25"
Bagagli disguidati complessivi	N° bagagli disguidati/1.000 pax in partenza (‰)	0,41‰	0,51‰	0,48‰

Nel 2013 i tempi di attesa hanno rispettato gli obiettivi della Carta dei Servizi e del Contratto di Programma, anche se, in generale, si sono leggermente alzati, con l'eccezione evidente dell'attesa al check-in che si è mantenuta costantemente sotto i valori registrati nel 2012. Per i tempi ai varchi di sicurezza si è registrato un leggero aumento (circa il 17%), determinato dall'incremento dei passeggeri, dalla distribuzione dei voli sui picchi e dai cantieri che limitavano la zona adiacente i controlli di sicurezza. Con la fine dei lavori di riqualifica, la nuova area dei varchi *security* ha nove linee di accesso per i passeggeri, al cui inizio sono state poste le macchine Logiscan. I tempi di biglietteria sono invece leggermente

augmentati, fenomeno che si è lievemente accentuato in coincidenza con il passaggio del servizio ad operatori terzi, avvenuta all'inizio di agosto. Il numero dei bagagli disguidati è sensibilmente diminuito, nonostante l'aumento del numero dei passeggeri.

Si è confermata, infine, l'ottima qualità del servizio erogato ai Passeggeri a Ridotta Mobilità. Nonostante l'aumento del numero di assistenze effettuate (+12,65%), il servizio ha ricevuto un ottimo riscontro di soddisfazione da parte dei passeggeri, che hanno manifestato livelli di soddisfazione del 99% in quasi tutti i parametri.

## 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 La regolazione tariffaria

Nel corso del 2013 l'ENAC, nel rispetto del quadro normativo e regolamentare vigente e di seguito indicato:

- Decreto legge 24 gennaio 2012, n.1 (d'ora in poi Decreto Liberalizzazioni), convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012 n. 27 recante "Disposizioni urgenti per la con-

correnza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" che ha introdotto, al Titolo III Capo II (artt. 71-82), disposizioni per l'attuazione della Direttiva 2009/12/CE dell'11 marzo 2009.

- Atto d'Indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 220 del 7 giugno 2013, adottato in attuazione dell'art. 73

## Relazione sulla Gestione

del Decreto Liberalizzazioni.

- Direttiva comunitaria 2009/12/CE dell'11 marzo 2009 in materia di diritti aeroportuali.
- Linee Guida applicative della Delibera CIPE n°38 del 15/06/2007, predisposte dall'ENAC ed approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze con decreto interministeriale del 10/12/2008, e ss.mm.ii.
- Delibera CIPE n°38 del 15/06/2007 e ss.mm.ii.
- Decreto legge 30 settembre 2005 n.° 203, convertito con modificazioni dalla Legge 2 dicembre 2005 n.° 248, in materia di tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, come richiamato dall'art. 76, comma 1 del Decreto Liberalizzazioni.
- L'Atto di Indirizzo del Ministro dei Trasporti del 30 dicembre 2005, che detta criteri per l'uniformità delle procedure applicative degli artt. 11-nonies e 11-decies della L. 248/2005.

ha provveduto all'elaborazione di due distinti Modelli di regolazione tariffaria, l'uno definito per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o superiore ad otto milioni di passeggeri, l'altro individuato per gli aeroporti con traffico passeggeri annuo inferiore a tale limite ed inclusivo di una sezione semplificata, dedicata agli aeroporti con traffico passeggeri pari o inferiore ad 1 milione.

In esito al procedimento di consultazione esperito in relazione ai Modelli sopradetti, anche in ottica di recepimento di osservazioni da parte dei controinteressati, gli stessi Modelli sono stati trasmessi ai Ministeri vigilanti per il parere di competenza, ai fini della successiva approvazione da parte dell'Autorità dei Trasporti (ancora in via di effettiva costituzione ed operatività), secondo quanto previsto all'art. 71, comma 3 del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Decreto liberalizzazioni).

Nelle more della transizione al futuro sistema di regolazione, la Società ha richiesto ed ottenuto dall'ENAC una proroga all'attuale Contratto di Programma per tutto il 2014.

### 5.3 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.

Il 2013 rappresenta l'ultimo anno del Contratto di programma (2010-2013).

In considerazione della generale incertezza relativamente alle attribuzioni della costituenda *Authority* dei Trasporti, SAB ha chiesto a ENAC l'applicazione di quanto previsto nel Contratto di Programma all'art. 4.5 che prevede l'estensione di un anno del Contratto allo scopo di garantire una continuità amministrativa e la realizzazione degli investimenti programmati.

SAB, su sollecitazione di ENAC del 24/7/2013, ha presentato formale istanza in data 25/7/2013. L'istanza è stata inviata a ENAC in virtù dell'atto di indirizzo del Ministero dei Trasporti del 7/6/2013

che, nelle more dell'operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti, attribuisce a codesto Ente le funzioni attribuite alla stessa in materia di Regolazione economica.

Successivamente il Ministero dei Trasporti, in data 9/8/2013 ha autorizzato l'ENAC ad applicare, anche per il 2014, la stessa metodologia utilizzata per le precedenti annualità, estendendo di fatto il Contatto di un altro anno.

Allo stato attuale, l'*Authority* si è formalmente costituita con sede presso la città di Torino e emanando bandi di concorso per il reclutamento del Personale (di cui il 50% pari a circa 40 unità all'interno della Pubblica Amministrazione). Rimane ancora da definire l'esatto perimetro di competenze e, soprattutto, la ripartizione delle attribuzioni tra ENAC e Authority. Per questo, l'associazione di categoria, Assaeroporti, ha richiesto un atto di indirizzo al Ministero per definire la materia.

### 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 2013 Sab ha conseguito il premio per il superamento degli obiettivi di qualità e ambiente che ha comportato un aumento delle tariffe quantificato in 146 mila Euro.

## CONTABILITÀ REGOLATORIA 2012

CONTABILITÀ REGOLATORIA	SERVIZI REGOLAMENTATI <sup>(1)</sup>						TOTALE REGOLA- MENTATO	ATTIVITÀ COMMERCIALI	ALTRO / NON PERTINEN- TE <sup>(2)</sup>	TOTALE GENERALE
	DIRITTI	SICUREZZA	DE-ICING	BENI USO ESCLUSIVO	FUELING	ASSISTENZA PRM				
<b>A) Valore di consuntivo della produzione:</b>										
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	35.406.539	11.438.299	280.351	894.132	408.283	2.262.323	<b>50.689.927</b>	<b>24.395.700</b>	1.700.938	<b>76.786.565</b>
<b>B) Costi della produzione ammessi a fini regolatori:</b>	<b>-25.392.745</b>	<b>-8.067.039</b>	<b>-129.468</b>	<b>-337.405</b>	<b>-882.538</b>	<b>-2.285.746</b>	<b>-37.094.941</b>	<b>-33.140.613</b>	<b>-1.972.813</b>	<b>-72.208.367</b>
1) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-557.942	-64.068	-465	-7.282	-26.756	-9.667	<b>-666.181</b>	<b>-354.189</b>	-75.314	<b>-1.095.684</b>
2) per servizi	-10.435.292	-975.562	-63.889	-69.762	-241.533	-919.934	<b>-12.705.973</b>	<b>-20.771.603</b>	-676.334	<b>-34.153.910</b>
3) per godimento di beni di terzi (inclusi canone concessorio)	-1.613.692	433.914	-10.920	-11.127	-66.688	-186.002	<b>-2.322.344</b>	<b>-2.707.690</b>	-446.148	<b>-5.476.182</b>
4) per il personale	-4.955.230	-5.857.382	-9.901	-34.799	-358.852	-1.089.683	<b>-12.305.847</b>	<b>-6.219.354</b>	-760.014	<b>-19.285.215</b>
5) ammortamenti <sup>(6)</sup>	-6.552.710	-618.382	-42.619	-205.092	-79.139	-50.956	<b>-7.548.897</b>	<b>-2.247.773</b>	0	<b>-9.796.670</b>
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-224.225	-93.255	-1.102	-1.982	-8.617	-23.128	<b>-352.308</b>	<b>-331.580</b>	0	<b>-683.889</b>
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-6.328.484	-525.127	-41.517	-203.110	-70.523	-27.828	<b>-7.196.589</b>	<b>-1.916.193</b>	0	<b>-9.112.782</b>
6) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>	0	<b>0</b>
7) oneri diversi di gestione	-1.277.879	-117.730	-1.675	-9.344	-109.568	-29.503	<b>-1.545.699</b>	<b>-840.003</b>	-15.003	<b>-2.400.706</b>
<b>C) Ulteriori costi ammessi a fini regolatori:</b>	<b>-211.052</b>	<b>-245.834</b>	<b>-414</b>	<b>-1.459</b>	<b>-15.054</b>	<b>-45.718</b>	<b>-519.531</b>	<b>-512.058</b>	<b>-24.192</b>	<b>-1.055.781</b>
<b>D) Totale costi regolatori <sup>(10)</sup></b>	<b>-25.603.797</b>	<b>-8.312.873</b>	<b>-129.882</b>	<b>-338.864</b>	<b>-897.592</b>	<b>-2.331.463</b>	<b>-37.614.472</b>	<b>-33.652.671</b>	<b>-1.997.005</b>	<b>-73.264.148</b>
<b>E) Margine lordo <sup>(11)</sup></b>								<b>-9.256.970</b>		
<b>F) Capitale investito netto <sup>(12)</sup></b>	<b>-114.912.807</b>	<b>-2.311.407</b>	<b>-499.494</b>	<b>-3.550.707</b>	<b>-1.218.455</b>	<b>-237.053</b>	<b>-122.729.923</b>	<b>-26.207.400</b>	<b>-192.503</b>	<b>-149.129.826</b>
<b>G) Remunerazione del capitale investito netto</b>	<b>-10.158.292</b>	<b>-204.328</b>	<b>-44.155</b>	<b>-313.882</b>	<b>-107.711</b>	<b>-20.955</b>	<b>-10.849.325</b>	<b>-2.316.734</b>	<b>-17.017</b>	<b>-13.183.077</b>
<b>H) Totale costi regolatori + mark up <sup>(21)</sup></b>	<b>-35.762.090</b>	<b>-8.517.202</b>	<b>-174.038</b>	<b>-652.746</b>	<b>-1.005.303</b>	<b>-2.352.419</b>				
<b>M) Totale margine netto contributivo <sup>(26)</sup></b>										

## Relazione sulla Gestione

### 5.4 Diritti aeroportuali

Relativamente ai diritti aeroportuali, la novità più rilevante del 2013 è il processo di unificazione dei diritti di approdo e partenza aeromobili UE ed ExtraUe in seguito alla procedura di infrazione verso l'Italia relativa alla differenziazione degli stessi in violazione della legislazione europea. ENAC ha quindi richiesto alle società di gestione aeroportuale una rimodulazione dei due diritti in oggetto nel rispetto del principio di neutralità economica del gestore previsto dal Contratto di Programma e della non discriminazione degli

utenti. Contestualmente, ENAC ha provveduto ad elaborare una modifica delle linee guida applicative della Direttiva in materia di regolazione tariffaria, al fine di uniformarle a quanto previsto dall'art. 3 della Direttiva 2009/12/CE con l'eliminazione di tutti i punti che fanno riferimento alla differenziazione Intra/Extra UE dei diritti di approdo e partenza. Dal 31/12/2013 sono in vigore, quindi, diritti di approdo e decollo uguali sia per i paesi comunitari che per quelli extracomunitari.

### 5.5 Il D.L. "Destinazione Italia"

Il Decreto Legge. n. 145/2013, c.d. "Destinazione Italia", pubblicato in G.U. Serie Generale n.300 del 23 dicembre 2013 è stato convertito con modificazioni dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9 (in G.U. 21/2/2014, n. 43) ed ha introdotto disposizioni fortemente penalizzanti per gli scali italiani rispetto ai competitors europei e, in generale, mondiali; disposizioni, peraltro, di difficile applicazione e che la Società si riserva di ulteriormente valutare in tutta la loro portata una volta che saranno emanate le apposite Linee Guida attuative previste dalla medesima normativa di settore.

Più precisamente l'articolo 13, rubricato "Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo" a seguito della sua conversione in legge, con modificazioni, ai commi 14 e 15, recita:

14. I gestori di aeroporti che erogano contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, devono esperire procedure di scelta del beneficiario trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati, secondo modalità da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Ente Nazione per l'Aviazione Civile, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.
15. I gestori aeroportuali comunicano all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile l'esito

delle procedure previste dal comma 14, ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività".

Come sopra detto, per la specifica attuazione del menzionato art. 13, sono previste delle Linee guida da emanarsi a cura del Ministero dei Trasporti, acquisito il parere di ENAC e della neo costituita Authority dei Trasporti, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione. La possibile imposizione in capo alle società di gestione degli scali nazionali dell'obbligo di esperire gare pubbliche per l'assegnazione di incentivi o di altre forme di finanziamento - anche con risorse proprie della Società - ha destato ampia preoccupazione in capo alla Società ed in capo agli altri esercenti italiani, facenti parte di Assaeroporti. È stata condotta, pertanto, una strenua attività di lobbying per il tramite della menzionata Associazione onde tentare di scongiurare che tali previsioni normative si traducano nell'imposizione in capo alle società di gestione degli scali nazionali di obblighi burocratici che vadano a restringere - ad appannaggio degli aeroporti comunitari concorrenti - la libertà negoziale e l'iniziativa economica nei confronti dei propri clienti vettori, con evidente effetto distorsivo della concorrenza nel mercato europeo del trasporto aereo e con forte penalizzazione dello sviluppo degli scali italiani. Inoltre, la questione è stata oggetto di campagne stampa mirate, onde sensibilizzare il Legislatore sui rischi descritti e di specifiche azioni legali, fin qui, rispettivamente: segnalazione all'AGCM italiana ed alla Commissione europea. La Società, insieme all'Associazione Assaeroporti valuterà ulteriori azioni legali.

### 5.6 Amministrazione trasparente

In relazione alle disposizioni della Legge 190/2012 ed agli obblighi di pubblicità di cui agli articoli 14-15-22 del D.lgs. 33/2013 la Società ha provveduto all'adempimento, in linea con le *best practices* di settore, delle limitate prescrizioni relative alle società a partecipazione pubblica. È stata realizzata, pertanto, un'apposita Sezione (cd. "Amministrazione Trasparente") sul sito internet della Società e ivi sono state effettuate le pubblicazioni in coerenza con le linee interpretative fin qui fornite dall'Associazione di categoria, Assaeroporti, anche in base ad apposito parere legale assunto dall'Associazione rappresentativa degli scali italiani. Con deliberazione consiliare del 17 marzo 2014, la Società, pur non essendoVi strettamente obbligata a termini di legge, ha ritenuto opportuno individuare un unitario interlocutore per tutte le tematiche cd. "trasparenza e anticorruzione", nominando il Direttore Corporate Affairs, quale "Responsabile Trasparenza e Anticorruzione". Con deliberazione in pari data il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato l'impugnativa ad *adiuvandum* rispetto al ricorso promosso da SEA

Milano contro il Piano Nazionale Anticorruzione che appare estendere, oltre i limiti delle norme sopraindicate, la portata di onerosi adempimenti determinando per società, pur a controllo pubblico, quale SAB, uno svantaggio competitivo grave nei confronti delle società di gestione aeroportuale che operino in mercati regolamentati o che abbiano capitale privato o, ancora, che abbiano sede non in Italia. Analoghe valutazioni ed iniziative, anche in sede di contenzioso, verranno adottate con riguardo ad atti o provvedimenti amministrativi di similare portata ed effetto. Evidente, infatti, che un'applicazione dell'insieme normativo cd. "anticorruzione" che, in omaggio alla totale ed incondizionata pubblicità di atti e contratti del gestore aeroportuale, non tenesse conto della natura giuridica di impresa operante in mercato fortemente competitivo e concorrenziale determinerebbe un grave danno agli interessi economici della Società ed arrecherebbe detrimento al valore per gli azionisti e per gli *stakeholders* di riferimento.

## 5.7 La responsabilità amministrativa delle persone giuridiche

Il Sistema di Controllo Interno di SAB si pone l'obiettivo di prevenire la commissione di comportamenti illeciti da parte di amministratori, dipendenti, collaboratori e partner della Società e, pertanto è definito dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 (di seguito Modello 231), che include anche il Codice Etico, e dall'insieme delle procedure e dei regolamenti aziendali.

L'adozione del Modello 231 da parte di SAB rappresenta un'ulteriore

garanzia di correttezza nell'esecuzione delle attività imprenditoriali, nei confronti dei vari *stakeholders*.

Nel corso del 2013 il Modello è stato aggiornato due volte e tra le modifiche si richiama l'inserimento dei reati di corruzione tra privati, oltre che dei reati ambientali, e una rivisitazione complessiva che ha avuto l'obiettivo di una maggiore integrazione, e quindi semplificazione, con il corpo procedurale interno.

## 5.8 L'Iresa

Con Legge Regionale n.15 del 21 dicembre 2012 ed in applicazione della legge n.342 del 21 novembre 2000 la Regione Emilia-Romagna ha introdotto l'Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (Iresa) con decorrenza 1° gennaio 2014, decorrenza poi slittata al 1° aprile ed in ultimo sospesa dall'art.49 della Legge Regionale n.28 del 20 dicembre 2013. La sospensione è stata deliberata anche in seguito alla richiesta della Società e delle altre società di gestione aeroportuale, unitamente alle associazioni di categoria, Assaeroporti, Assaereo, Ibar e Iata a livello

nazionale. I profili di criticità della nuova imposta sono numerosi e tra i più rilevanti la difformità applicativa tra le varie regioni italiane con conseguente dislivello competitivo e danno per compagnie e gestori aeroportuali. In questo contesto di incertezza e difformità applicativa, la Società, pur dando massima collaborazione alla Regione Emilia-Romagna per la definizione degli aspetti operativi legati alla riscossione dell'Iresa, ha altresì perorato e apprezzato la sospensione dell'imposta deliberata dalla Regione Emilia-Romagna nel dicembre 2013.

## 6. Il contenzioso

Nel presente paragrafo vengono citati i principali - fondamentalmente in termini economici - contenziosi e quelli che nel corso dell'esercizio 2013 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.

Per quanto concerne il tema della contribuzione 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 aeroporti italiani, SAB ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del c.c.n.l. dei V.V.F. La prima udienza del procedimento civile instaurato è stata rinviata, da ultimo, al 14 maggio 2014.

Nelle more della determinazione del giudice competente da parte della Cassazione (Tributario, Amministrativo o Civile) - si auspica che il Supremo Collegio dirima definitivamente, nel corso del 2014, la questione - ed ancora pendenti i contenziosi promossi da una nutrita cordata di scali italiani innanzi il Giudice Tributario, la Società ha provveduto, nel 2013, ad impugnare anche la nota ENAC, del 13 giugno 2013, di richiesta del contributo al Fondo per il 2012. In data 7 ottobre 2013 è stato iscritto presso il Tribunale di Roma il procedimento relativo che è stato assegnato al Giudice già investito della causa principale il quale ha fissato la nuova prima udienza di comparizione per la data del 14 maggio 2014, riunendo i due procedimenti della Società innanzi il Tribunale di Roma. In continuità con gli esercizi precedenti è stato iscritto a Bilancio, tra gli oneri

diversi di gestione, il contributo al Fondo per il 2013.

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 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 tra i cui rinvii a giudizio vi era anche l'ex Amministratore Delegato della ex controllata Marconi Handling s.r.l., si dà atto che con sentenza del 31 ottobre 2013 c'è stata assoluzione con formula piena dello stesso amministratore. Allo stato, peraltro, risulta avviato un procedimento per la "ripresa" del giudizio per alcuni capi di imputazione in precedenza annullati. Nelle more del riavvio del procedimento e dell'acquisizione di più precise informazioni da parte dei legali, valutato quanto sopra, Sab ha ritenuto di mantenere prudenzialmente gli accantonamenti fin qui appostati negli esercizi precedenti nei fondi appositamente predisposti.

Il Tribunale Civile di Bologna ha ingiunto nel 2007 alla Società di pagare in favore di **Coopservice** la somma di 107 mila Euro, oltre interessi dalla data di presentazione del ricorso sino al saldo effettivo. Coopservice aveva chiesto la predetta somma a titolo di interessi di mora, deducendo che SAB sistematicamente pagava

## Relazione sulla Gestione

in ritardo il corrispettivo dovuto in dipendenza del contratto di appalto di servizi stipulato tra le parti. Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. aveva prontamente proposto opposizione avverso il predetto provvedimento, sulla base di una serie di fondati motivi in fatto ed in diritto, richiedendo, peraltro, in via riconvenzionale, la condanna di Coopservice al pagamento di 25 mila Euro, oltre ad interessi, in considerazione di proprio credito non contestato nei confronti del fornitore. Con ordinanza del 15 aprile 2011 il Giudice sostituto incaricato, sciogliendo la riserva dopo l'udienza del 14 ottobre 2010, respingeva ogni richiesta istruttoria e fissava per la precisazione delle conclusioni la data del 19 settembre 2013. Sorprendentemente, il Giudice dichiarava altresì provvisoriamente esecutivo il decreto ingiuntivo opposto, previo rilascio di idonea fidejussione bancaria a favore di Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. Coopservice procedeva, pertanto, al deposito in atti di garanzia bancaria, notificando ad Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. atto di precetto per il pagamento della somma ingiunta. La Società si opponeva giudizialmente ex art. 615 c.p.c., instaurando innanzi il Tribunale Civile di Bologna un procedimento parallelo a quello monitorio principale, teso ad inibire l'azione esecutiva da parte di Coopservice. Il Giudice incaricato di quest'ultimo procedimento accoglieva (con sentenza n.2441/2012) l'opposizione a precetto promossa da Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. Il 19 settembre 2013 l'udienza di precisazione delle conclusioni della causa civile principale è stata rinviata al 5 giugno 2014. Ad oggi non risulta il deposito da parte di Coopservice di idonea garanzia. Il profilo complessivo di rischio della posizione, nonostante l'evoluzione processuale, non pare significativamente mutato, ragione per la quale gli accantonamenti appostati nei precedenti esercizi rimangono invariati.

Per quanto attiene alla **procedura di amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia** a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29/8/08, già in sede di domanda di ammissione allo stato passivo, è stata avanzata domanda di privilegio speciale sugli aeromobili e di pagamento in prededuzione dei crediti maturati successivamente al 29 agosto 2008 sino al 20 ottobre 2008 (data di deposito dell'insinuazione), in quanto crediti sorti per la continuazione dell'impresa dopo il decreto di ammissione all'amministrazione straordinaria. Tali richieste sono state integrate con i crediti sorti successivamente al deposito della detta insinuazione e fino alla data del 14 gennaio 2010, data di efficacia della cessione del ramo aziendale da Alitalia a CAI. Nel luglio 2011 Alitalia in Amministrazione Straordinaria ha notificato a SAB un atto di citazione avanti il Tribunale di Roma al fine di ottenere l'inefficacia, e quindi la restituzione dei pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti l'ammissione all'amministrazione straordinaria per un importo totale di 495 mila Euro. La Società si è costituita ritualmente eccependo tra l'altro, l'irrevocabilità dei pagamenti effettuati dopo il cd. prestito ponte disposto dal Consiglio dei Ministri con decreto avente efficacia dal 23 aprile 2008, per espresso dettato normativo. 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, successivamente rinviata per i medesimi incumbenti alla data del 11 marzo 2014. Presenti tutte le parti, il giudice ha fatto precisare le conclusioni, e trattenuto in decisione, con assegnazione di termini per il deposito delle comparse conclusionali entro il 9 maggio 2014 e delle memorie di replica entro il 30 maggio 2014.

Si è definitivamente risolto attraverso una transazione "tombale" per tutte le pregresse partite di dare/avere tra le Società, il contenzioso 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 e, parimenti, il contenzioso per asserita debenza di talune voci di costo inerenti le infrastrutture aeroportuali.

A seguito dei gravi inadempimenti dell'appaltatore **RTI Elle Due Costruzioni s.r.l.-Di Madero & Figlie s.r.l.**, la Società ha risolto il contratto di appalto stipulato in data 8/11/2011 avente ad oggetto la realizzazione dei nuovi pontili di imbarco. L'appaltatore, particolarmente la mandataria Elle Due Costruzioni s.r.l., parrebbe anche non aver adempiuto al pagamento di alcune retribuzioni e di alcuni contributi obbligatori di parte del personale. Diversi lavoratori hanno quindi chiesto ed ottenuto dai Giudici competenti i titoli esecutivi per procedere nei confronti dell'impresa di costruzioni, ed hanno richiesto alla Società, in qualità di stazione appaltante, il versamento di eventuali somme che dovessero essere ancora dovute all'appaltatrice quale corrispettivo per le opere sino a quel momento svolte. Altri lavoratori hanno invece ritenuto di richiedere a SAB il pagamento quale responsabile in solido per le retribuzioni derivanti dal cantiere in aeroporto. A seguito della risoluzione in danno dell'appaltatore, la Società ha deciso che il saldo dello stato di consistenza sarà trattenuto integralmente a titolo di risarcimento del danno, salvo ulteriori azioni future ed ha comunicato tale sue determinazione all'appaltatore ed al factor dell'operazione. SAB, quindi a tutela delle proprie ragioni, ha anche ritenuto di segnalare formalmente le richieste di pagamento ricevute all'Assicurazione dell'ATI aggiudicataria dell'appalto, che, ai sensi di polizza, è tenuta a garantire il corretto adempimento delle obbligazioni contrattuali, ivi compreso espressamente il pagamento delle retribuzioni e dei contributi obbligatori. Considerata la copertura assicurativa e la presenza di un residuo del corrispettivo dell'appalto, seppur gravato da vincolo, non si ritiene di prevedere alcun accantonamento in relazione a possibili contenziosi giudiziali aventi ad oggetto il pagamento delle retribuzioni da parte dei lavoratori e dei contributi obbligatori da parte degli enti previdenziali. Infine, in considerazione della declaratoria di fallimento – avvenuta nel corso del 2013 – di diversi vettori che avevano operato sullo scalo, e valutata l'oggettiva incertezza giurisprudenziale in materia, la Società ha ritenuto prudente incrementare apposito fondo già nel precedente esercizio appostato per "rischio revocatorie".

## 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 2013 pari a 1,3 volte il margine operativo lordo. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, la Società ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo. Inoltre la Società ha la disponibilità di una linea di credito che ha utilizzato parzialmente al termine dell'esercizio per far fronte a fabbisogni finanziari temporanei. 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 44% 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

Al 31/12/2013 la Società detiene 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 del 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.



## Relazione sulla Gestione

## 8.1 Società controllate

Si riporta nella tabella seguente l'importo delle principali transazioni intervenute tra SAB e le società controllate operative nell'esercizio 2013:

Società	Ricavi	Costi	Crediti	Debiti
Fast Freight Marconi	348	0	63	15
Tag Bologna	22	206	35	122
<b>Totale</b>	<b>370</b>	<b>206</b>	<b>98</b>	<b>137</b>

## Fast Freight Marconi SpA - Società Unipersonale

Nel 2013 si conclude il primo quinquennio di attività per FFM, quinquennio durante il quale l'attività è stata ristrutturata consolidando l'organizzazione e l'offerta di servizi. Nonostante i risultati in miglioramento degli ultimi anni, permangono le criticità legate alla debolezza strutturale del business in un contesto fortemente competitivo e particolarmente sensibile alle dinamiche della crisi economica e alla carenza di volumi tali da formare una massa critica sufficientemente solida. Anche nel 2013 si è verificato un decremento di traffico pari al 17% dovuto alla perdita di un cliente che a sua volta ha subito la decisione di Poste Italiane di spostare una buona parte del traffico emiliano su strada. Al netto della perdita di questo cliente i volumi del 2013 avrebbero evidenziato una crescita del 5% rispetto al 2012.

Pur a fronte della perdita di questi volumi, i risultati economici sono in miglioramento rispetto al 2012; in particolare i ricavi diminuiscono del 3%, dimostrando di essere sempre meno correlati ai volumi e sempre maggiormente alla tipologia di servizi prestati. Nel 2013 infatti si sono registrate buone performance nelle prestazioni dei controlli di sicurezza, clearance doganale e Magazzino di Temporanea Custodia.

Sul versante dei costi, la diminuzione dell'11,5% è imputabile ai risparmi sulla voce del costo del personale per la cessazione di un

rapporto di lavoro, il controllo di ferie e straordinari e la riduzione dell'orario di lavoro di alcuni addetti, e sulla voce dei servizi da terzi per una riduzione dei servizi di magazzinaggio. Questo ha portato il margine operativo lordo ad attestarsi a 202 mila Euro contro i 20 mila del 2012 ed il risultato operativo a 111 mila Euro rispetto alla perdita di 49 mila dell'anno precedente, con conseguente non necessità di utilizzare il fondo da conferimento a copertura di perdite operative e rilascio del suo valore residuo a conto economico. Ciò in quanto si è esaurita la sua finalità originaria di copertura delle perdite del primo quinquennio di vita della società (2009-2013), generando un provento straordinario di 256 mila Euro che ha contribuito unitamente ai fattori suesposti, al risultato di esercizio realizzato da FFM nel 2013 pari a 347 mila Euro.

I ricavi per servizi prestati a FFM, per complessivi 348 mila Euro, riguardano prevalentemente i proventi per la subconcessione delle aree, uffici e relativi oneri condominiali (143 mila Euro) e per servizi di sicurezza (42 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 86 mila Euro), di distacco del personale (23 mila Euro) ed il compenso dell'Amministratore Unico riversato al datore di lavoro SAB (46 mila Euro).

Ricavi	2013	2012	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	187	262	-29%
Altri ricavi e proventi	161	198	-19%
<b>Totale</b>	<b>348</b>	<b>460</b>	<b>-24%</b>

Nel 2013 non sono stati sostenuti costi nei confronti di FFM in quanto non si sono verificate le condizioni per il riconoscimento dell'onere di servizio pubblico per la gestione del Magazzino di Temporanea Custodia, pari a 54 mila Euro nel 2012. Analogamente, il costo per

il rimborso di un servizio aggiuntivo sostenuto nel 2012 per 52 mila Euro non è stato sostenuto nel 2013 in quanto collegato ad una parte dei lavori di riqualifica già conclusi nell'esercizio in esame.

Costi	2013	2012	VAR.
Costi per servizi	0	55	-100%
Oneri diversi di gestione	0	52	-100%
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>-100%</b>

I crediti e debiti infragruppo al 31/12/2013 ammontano rispettivamente a 63 mila Euro ed a 15 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. Il 2013 si chiude con un volume di attività e valore della produzione sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, non evidenziandosi quindi ancora una concreta ripresa dalla congiuntura fortemente negativa dell'Aviazione Generale. Ciò nonostante, grazie ad ulteriori risparmi di costi e perfezionamenti gestionali, oltre che al generalizzato calo dei tassi di interesse che ha permesso alla società di ottenere risparmi sotto l'aspetto finanziario, il 2013 si chiude con un risultato economico negativo (-94 mila Euro) ma in miglioramento sul 2012 (-123 mila Euro) ed una marginalità positiva (EBITDA da 452 mila a 467 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 la sua posizione finanziaria netta da -6,4 a -6.1 milioni di Euro.

Le previsioni della società sono di una leggera crescita dell'attività che dovrebbe ragionevolmente permettere, vista anche l'efficacia delle azioni di risanamento intraprese, il conseguimento del pareggio di bilancio ed una generazione di cassa sufficiente per rimborsare il debito bancario in scadenza senza particolari criticità.

I rapporti commerciali intrattenuti nell'esercizio con la controllata TAG, sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente, hanno prodotto ricavi per 22 mila Euro relativi, prevalentemente, al provento della sub concessione del Terminal Aviazione Generale. I costi, iscritti per 206 mila Euro, attengono prevalentemente al corrispettivo per la copertura dei costi di gestione del Terminal che hanno trovato copertura nella base di calcolo dei diritti di imbarco passeggeri introitati direttamente da SAB. Si ricorda, infatti, che il Contratto di Programma ha incluso nelle tariffe aviation applicate da SAB la remunerazione dei costi sostenuti da TAG per la gestione e manutenzione delle aree destinate all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri presso il Terminal stesso. Tale importo, variabile e determinato secondo i parametri della contabilità regolatoria, risulta iscritto per 186 mila Euro nel 2013 unitamente al corrispettivo per il servizio di sbarco dei passeggeri del traffico crocieristico effettuato per conto di SAB per complessivi 17 mila Euro.

Ricavi	2013	2012	VAR.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20	23	-13%
Altri ricavi e proventi	2	0	100%
<b>Totale</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>-4%</b>

Costi	2013	2012	VAR.
Costi per servizi	205	202	1%
Godimento beni di terzi	1	0	100%
<b>Totale</b>	<b>206</b>	<b>202</b>	<b>2%</b>

I crediti e debiti al 31/12/2013 ammontano rispettivamente a 35 mila Euro ed a 122 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 6.262 migliaia di Euro al 31/12/2013, 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 3.194 migliaia di Euro.

## 8.2 Società collegate

SAB detiene dal 2009 una partecipazione del 24% nel capitale sociale di Ravenna Terminal Passeggeri Srl, società costituita nel 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 2013 la società ha chiuso con una perdita di 108 mila Euro a seguito della quale nel presente bilancio è stata iscritta una rettifica

sul valore di carico della partecipazione, di 26 mila Euro. In data 27 marzo 2014 i Soci della RTP, a seguito della perdita del 2013 unitamente al risultato negativo dell'esercizio precedente, per 88 mila Euro, hanno deliberato in sede assembleare un versamento in conto copertura perdite di 300 mila Euro da Sab sottoscritto per la propria quota di pertinenza pari a 72 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 partecipazione del 4,13% nella SAGAT Spa, società di gestione dell'aeroporto di Torino, detenuta dal 2000, già dall'esercizio 2012 era stata riclassificata nell'attivo circolante in seguito al mutamento di destinazione economica deliberato dagli amministratori che hanno ritenuto non più strategica la partecipazione. In data 27 gennaio 2014 si è perfezionata l'operazione di cessione della partecipazione a F2i Aeroporti Spa e Tecnoinvestimenti Srl al prezzo di 5.166 migliaia di Euro corrispondente al valore di iscrizione della partecipazione. Per completezza si segnala che il contratto di cessione prevede un'integrazione prezzo per azione a favore di Sab collegato al raggiungimento di determinati risultati del bilancio consolidato del gruppo Sagat nel triennio 2012-2014.

La Società detiene, inoltre, la partecipazione del 10% in Bologna

Congressi Spa che chiude il 2013 con una perdita di 77 mila Euro. In data 15 gennaio 2014 è stata deliberata un'operazione di scissione in esito alla quale è stata costituita la società Bologna Welcome Srl nella quale Sab detiene il 10% del Capitale Sociale di 10 mila Euro.

Inoltre, l'assemblea di Bologna Welcome del 7 marzo 2014 ha deliberato un aumento di capitale a pagamento della società di 300 mila Euro che Sab ha sottoscritto e versato in proporzione alla propria quota di partecipazione e quindi per 30 mila Euro.

Infine, si segnala che la società ha aderito a far data dal 1° gennaio 2013 al Consorzio Energia Fiera District al fine di migliorare le condizioni economiche di approvvigionamento delle forniture di energia elettrica.

## 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 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. Il 2014 si presenta come un anno in cui la combinazione di diversi fattori dovrebbe avere un impatto positivo sul traffico dello scalo e sui risultati della gestione. Questi fattori sono in particolare: la ripresa del traffico in Italia, il consolidamento sullo scalo di diverse compagnie aeree sia *legacy* che *low cost* ed infine la disponibilità di nuove aree del terminal in seguito al completamento dei lavori di riqualifica, con impatti attesi nei diversi processi operativi e in generale sull'intera esperienza aeroportuale del passeggero. Accanto a questi fattori positivi sono da tenere presenti possibili rischi derivanti dalla situazione economica generale e quindi dalla diminuzione della domanda di spostamenti aerei unita a dinamiche competitive su alcune aree del business non aeronautico. Sul versante economico, la marginalità operativa dovrebbe beneficiare degli effetti positivi derivanti dal traffico in crescita e dalle maggiori superfici commerciali disponibili.

Sul fronte del traffico nel 2014, dovremmo assistere al consolidamento delle operazioni implementate nel 2013. I nuovi vettori che hanno cominciato l'attività nel 2013 manterranno la programmazione durante l'intero arco del 2014, a volte con incrementi di frequenza (Air Arabia Maroc per Casablanca, Pegasus per Istanbul, Transavia per Eindhoven, Vueling per Barcellona e Parigi Orly) o con possibili utilizzi di aeromobili di maggiore capacità (Aeroflot per Mosca). Ryanair ha ampliato il mix di destinazioni offerte che vanno ad attingere traffico nel Nord Europa (Oslo) e aggiungono

due novità al consolidato mercato inglese (Bristol e Manchester). Prosegue l'investimento verso le destinazioni asiatiche attraverso il coinvolgimento di vettori il cui core business è il trasporto passeggeri da e per il continente asiatico: in questo senso si lavorerà al rafforzamento dei collegamenti offerti da Turkish, Pegasus e Aeroflot. Parimenti si orienteranno gli sforzi per future nuove collaborazioni con i vettori del Golfo e dell'Estremo Oriente. Per quanto riguarda i dati di traffico al 31 marzo, il 2014 si apre positivamente: la linea tradizionale cresce dell'1,6%, il low cost nazionale è in grande aumento con un +18,2% mentre il charter conferma la tendenza al calo con -36,8%. L'incremento complessivo dei passeggeri nel primo trimestre è quindi del 7,4% rispetto all'anno precedente, i movimenti sono in calo (-0,4%) e il tonnellaggio in lieve aumento (+0,4%). Il traffico cargo nel primo trimestre 2014 ha registrato un incremento del 2,2%, dovuto alla crescita del traffico via aerea (+9%) da una parte e al decremento della merce via superficie (-16%) dall'altra. Per il 2014 si stima una riduzione di traffico dovuta, in particolare, alla decisione di uno dei courier operanti di trasferire parte delle attività presso un altro scalo.

All'inizio del 2014 la Società ha dato disdetta all'accordo integrativo del 2007 nella parte che riguarda i parametri e i meccanismi di corresponsione del Premio di Risultato, in quanto intende avviare un percorso finalizzato ad una miglior gestione del rapporto lavorativo, volto a riconoscere una piattaforma di welfare aziendale e ad identificare criteri di riconoscimento del premio variabile più vicini al reale andamento dell'impresa. A tal fine è stato avviato un programma di incontri con le Organizzazioni Sindacali al fine di studiare e valorizzare esperienze aziendali già esistenti.

---

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

Signori Azionisti,  
il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione riporta un utile d'esercizio pari a 2.253.250,83 Euro di cui si propone la seguente destinazione:

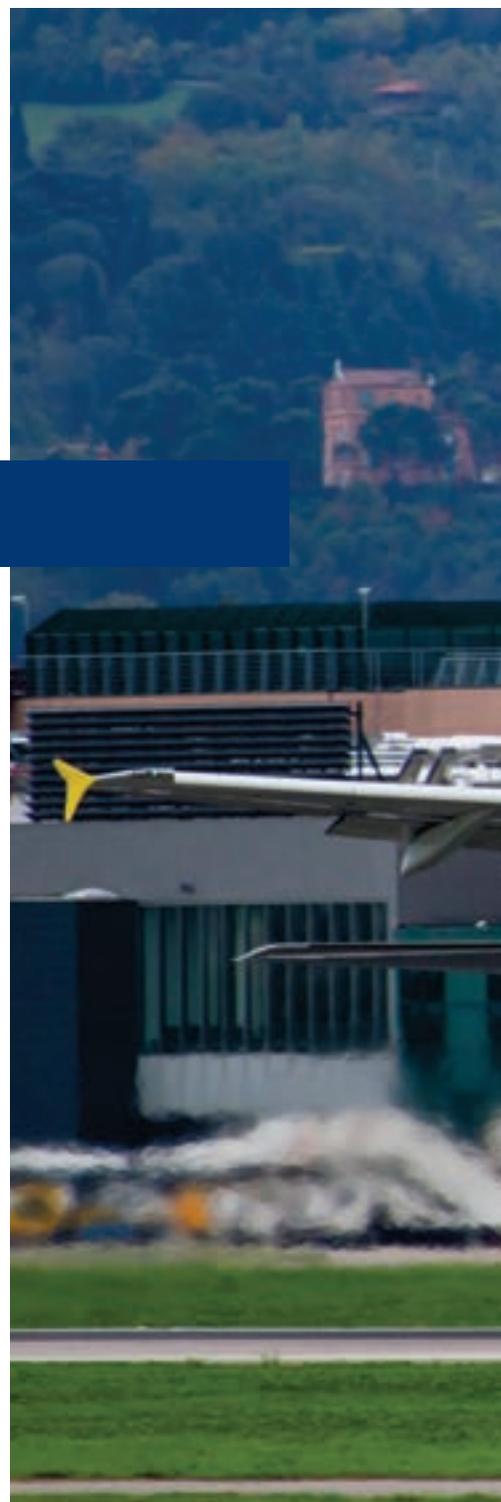
- a riserva legale il 5% sulla base delle disposizioni statutarie e dell'art. 2430 del Codice Civile per 112.662,54 Euro;
- a riserva straordinaria il residuo 95% per 2.140.588,29 Euro.

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

*Bologna, 28 aprile 2014*

## Stato Patrimoniale e Conto Economico

**Bilancio d'Esercizio 2013**





## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>				
<b>B) Immobilizzazioni:</b>				
<i>I) Immobilizzazioni immateriali:</i>				
1) Costi di impianto e di ampliamento				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	814.406	796.865	17.541	2
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	157.878	111.830	46.048	41
7) Altre	881.487	918.752	-37.265	-4
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>1.853.771</b>	<b>1.827.447</b>	<b>26.324</b>	<b>1</b>
<i>II) Immobilizzazioni materiali:</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.487.889	8.410.030	77.859	1
2) Impianti e macchinari	2.017.418	1.960.383	57.035	3
3) Attrezzature industriali e commerciali	703.843	466.707	237.136	51
4) Altri beni materiali	1.270.997	1.268.746	2.251	0
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	123.850.965	109.281.968	14.568.997	13
b) Impianti e macchinari	17.122.002	6.995.144	10.126.858	145
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	2.937.353	16.099.533	-13.162.180	-82
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>156.390.467</b>	<b>144.482.511</b>	<b>11.907.956</b>	<b>8</b>
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate	684.207	732.334	-48.127	-7
b) Imprese collegate	25.462	51.462	-26.000	-51
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	105.459	103.959	1.500	1
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	46.301	50.708	-4.407	-9
3) Altri titoli				
4) Azioni proprie				
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>861.429</b>	<b>938.463</b>	<b>-77.034</b>	<b>-8</b>
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>159.105.667</b>	<b>147.248.421</b>	<b>11.857.246</b>	<b>8</b>
<b>C) Attivo circolante:</b>				
<i>I) Rimanenze:</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	485.305	516.768	-31.463	-6
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
<b>Totale rimanenze</b>	<b>485.305</b>	<b>516.768</b>	<b>-31.463</b>	<b>-6</b>

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>II) Crediti:</b>				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	14.300.772	11.276.088	3.024.684	27
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
2) Verso imprese controllate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	98.435	110.753	-12.318	-11
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	1.240.593	1.332.363	-91.770	-7
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.238.407	1.211.337	27.070	2
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.407.549	1.019.271	388.278	38
b) Esigibile oltre esercizio successivo	2.366.154	3.375.145	-1.008.991	-30
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	4.555.768	4.029.315	526.453	13
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.663.439	2.280.318	-616.879	-27
<b>Totale crediti</b>	<b>26.871.117</b>	<b>24.634.590</b>	<b>2.236.527</b>	<b>9</b>
<b>III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>				
1) Partecipazioni in imprese controllate				
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni	5.165.989	5.165.989		
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	2.681.669	2.595.247	86.422	3
<b>Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>	<b>7.847.658</b>	<b>7.761.236</b>	<b>86.422</b>	<b>1</b>
<b>IV) Disponibilità liquide</b>				
1) Depositi bancari e postali	1.863.242	14.330.771	-12.467.529	-87
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	18.482	20.555	-2.073	-10
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>1.881.724</b>	<b>14.351.326</b>	<b>-12.469.602</b>	<b>-87</b>
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>37.085.804</b>	<b>47.263.920</b>	<b>-10.178.116</b>	<b>-22</b>
<b>D) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	0	37.813	-37.813	-100
2) Risconti	245.128	176.811	68.317	39
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>245.128</b>	<b>214.624</b>	<b>30.504</b>	<b>14</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>196.436.599</b>	<b>194.726.965</b>	<b>1.709.634</b>	<b>1</b>

## Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Patrimonio netto</b>				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000		
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000		
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	4.134.145	4.055.566	78.579	2
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	24.461.911	22.968.901	1.493.010	7
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo				
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio	2.253.251	1.571.588	681.663	43
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>119.199.307</b>	<b>116.946.055</b>	<b>2.253.252</b>	<b>2</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite	5.000	5.000		
3) Altri	6.421.769	9.770.888	-3.349.119	-34
<b>Totale Fondi per rischi ed oneri</b>	<b>6.426.769</b>	<b>9.775.888</b>	<b>-3.349.119</b>	<b>-34</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>4.128.424</b>	<b>4.235.587</b>	<b>-107.163</b>	<b>-3</b>
<b>D) Debiti</b>				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	8.767.407	5.643.319	3.124.088	55
b) Esigibili oltre esercizio successivo	22.859.485	24.592.047	-1.732.562	-7
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	67.062	46.244	20.818	45
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	16.857.622	17.879.859	-1.022.237	-6
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo	113.219	211.774	-98.555	-47
b) Esigibili oltre esercizio successivo	23.551	23.551		
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	795.128	769.200	25.928	3
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	867.121	820.144	46.977	6
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	15.736.411	13.151.099	2.585.312	20
b) Esigibili oltre esercizio successivo	209.576	209.576		
<b>Totale debiti</b>	<b>66.296.582</b>	<b>63.346.813</b>	<b>2.949.769</b>	<b>5</b>
<b>E) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	111.343	141.427	-30.084	-21
2) Risconti	274.174	281.195	-7.021	-2
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>385.517</b>	<b>422.622</b>	<b>-37.105</b>	<b>-9</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>196.436.599</b>	<b>194.726.965</b>	<b>1.709.634</b>	<b>1</b>

## Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>I) Garanzie prestate</b>	<b>6.990.740</b>	<b>5.202.711</b>	<b>1.788.029</b>	<b>34</b>
<b>II) Impegni: beni in concessione</b>	<b>56.644.111</b>	<b>58.386.246</b>	<b>-1.742.135</b>	<b>-3</b>
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>63.634.851</b>	<b>63.588.957</b>	<b>45.894</b>	<b>0</b>

# Conto Economico

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	78.519.143	75.660.817	2.858.326	4
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	0		
5) Altri ricavi e proventi	1.949.020	1.985.466	-36.446	-2
- di cui contributi c/esercizio	24.305	21.460	2.845	13
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>80.468.163</b>	<b>77.646.283</b>	<b>2.821.880</b>	<b>4</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	943.803	1.078.635	-134.832	-13
7) Per servizi	34.608.866	33.673.223	935.643	3
8) Per godimento di beni di terzi	5.666.739	5.476.182	190.557	3
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	14.193.317	14.017.949	175.368	1
b) Oneri sociali	3.947.814	3.914.241	33.573	1
c) Trattamento di fine rapporto	1.069.084	1.167.134	-98.050	-8
d) Trattamento di quiescenza e simili	149.149	155.286	-6.137	-4
e) Altri costi	31.952	30.605	1.347	4
<i>Totale costo del personale</i>	<i>19.391.316</i>	<i>19.285.215</i>	<i>106.101</i>	<i>1</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	621.892	628.518	-6.626	-1
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	8.048.630	7.519.731	528.899	7
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	680.136	1.002.390	-322.254	-32
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>9.350.658</i>	<i>9.150.639</i>	<i>200.019</i>	<i>2</i>
11) Var. rimanenze mat. prime, sussidiarie, consum.	31.463	14.196	17.267	122
12) Accantonamenti per rischi	442.158	291.711	150.447	52
13) Altri accantonamenti	1.881.570	1.586.515	295.055	19
14) Oneri diversi di gestione	3.044.632	2.819.439	225.193	8
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>75.361.205</b>	<b>73.375.755</b>	<b>1.985.450</b>	<b>3</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>5.106.958</b>	<b>4.270.528</b>	<b>836.430</b>	<b>20</b>
<b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	0	166.563	-166.563	-100
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	86.422	141.737	-55.315	-39
d) Proventi finanziari diversi	111.740	369.017	-257.277	-70
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>198.162</i>	<i>510.754</i>	<i>-312.592</i>	<i>-61</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-607.322	-862.208	254.886	-30
17-bis) Utile e perdite su cambi	53	-759	812	-107
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-409.107</b>	<b>-185.650</b>	<b>-223.457</b>	<b>120</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni				
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-74.128	-892.712	818.584	-92
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>-74.128</b>	<b>-892.712</b>	<b>-818.584</b>	<b>-92</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	14.109	981.244	-967.135	-99
d) Proventi straordinari diversi	10.370	32.311	-21.941	-68
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>24.479</i>	<i>1.013.555</i>	<i>-989.076</i>	<i>-98</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni	0	-626.298	-626.298	-100
c) Sopravvenienze passive	-67.553	-67.363	-190	0
d) Oneri straordinari diversi	-251.686	-1.138	-250.548	22.017
e) Imposte di esercizi precedenti	-52	-2.366	-2.314	-98
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-319.291</i>	<i>-697.165</i>	<i>377.874</i>	<i>-54</i>
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>-294.812</b>	<b>316.390</b>	<b>-611.202</b>	<b>-193</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.328.911</b>	<b>3.508.556</b>	<b>820.355</b>	<b>23</b>
a) Imposte correnti	1.466.947	2.612.818	-1.145.871	-44
b) Imposte differite/anticipate	608.713	-675.850	1.284.563	-190
<b>22) Imposte sul reddito d'esercizio, correnti e differ.</b>	<b>2.075.660</b>	<b>1.936.968</b>	<b>138.692</b>	<b>7</b>
<b>23) Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>2.253.251</b>	<b>1.571.588</b>	<b>681.663</b>	<b>43</b>

## Nota Integrativa

Bilancio d'Esercizio 2013





## 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.

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 27 maggio 2013, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2013-2015: 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 2013, 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 2013 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%). Per la complessità del progetto, per la presenza di rilevanti oneri di start-up, di analisi e di progettazione dei modelli gestionali, è stata fatta eccezione per il sistema informativo aziendale denominato Baisys la cui prima fase si è conclusa nel 2007. Per tale progetto è stato definito un piano di ammortamento sulla base della residua possibilità di utilizzazione stimata in cinque esercizi (aliquota del 20%). Analoga valutazione è stata effettuata anche per il progetto Baisys 2 prima fase, in parte entrato in funzione nel corso del 2012 ed in parte conclusosi nel corrente esercizio. Tale progetto consiste nell'installazione, configurazione e personalizzazione del nuovo sistema informativo per la gestione documentale relativamente ai processi aziendali gestiti da SAP, che nel corso del 2013 ha visto definire l'effettiva conclusione

della fase 1, consistente in miglioramenti, ottimizzazione e potenziamento dei processi aziendali.

La voce "altre immobilizzazioni immateriali" accoglie le miglione 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.

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 la 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.

Come consentito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri, 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, fatta eccezione per parte delle opere di ammodernamento e riqualifica

del Terminal passeggeri i cui lavori, essendosi conclusi a ridosso del termine dell'esercizio, hanno concorso al processo di ammortamento in funzione del tempo intercorso nell'effettivo utilizzo, in correlazione ai ricavi d'esercizio.

I costi sostenuti per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni aventi natura incrementativa delle attività materiali sono imputati

## Nota Integrativa

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 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 dei beni gratuitamente devolvibili iscritti nel passivo patrimoniale.

Quest'ultimo accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle

### 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-

### Immobilizzazioni finanziarie

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

### Rimanenze

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

### 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

### 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

### 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-

spese di manutenzione conservativa e di ripristino sui beni gratuitamente devolvibili che la Società è tenuta a restituire al termine della concessione in perfetto stato di funzionamento.

L'accantonamento viene 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.

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.

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.

luzioni 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.

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.

in base all'andamento del mercato.

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

## Fondi per rischi ed oneri

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

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

## Trattamento di fine rapporto subordinato

Tale posta rappresenta il debito nei confronti del personale dipendente maturato alla data di chiusura dell'esercizio relativo al TFR

rimasto in azienda ai sensi della Legge 296/2006 e secondo quanto previsto dall'art. 2120 del Codice Civile.

## Debiti

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

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

## Ricavi e costi

I ricavi, i costi e gli altri proventi ed oneri sono imputati al bilancio nel rispetto del principio della prudenza e della competenza econo-

mica, 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. La Società, in qualità di consolidante, ha rinnovato nel 2012 l'a-

desione all'istituto denominato "consolidato fiscale nazionale" per un ulteriore triennio (2012-2014) con le società controllate TAG Bologna Srl e Fast Freight Marconi Spa.

## 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.



## 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

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Immobilizzazioni immateriali	1.854	1.827	27

## Immobilizzazioni immateriali

CATEGORIE	SALDO 01/01/2013	INCREM.TO	ALIENAZIONI E RICLASSIFIC.	AMM.TO	SALDO 31/12/2013
Diritto brevetto ind.le opere ingegno	797	603	0	-585	815
Immobilizz. in corso e acconti	112	324	-278	0	158
Altre (migliorie su beni di terzi)	918	0	0	-37	881
<b>Totale</b>	<b>1.827</b>	<b>927</b>	<b>-278</b>	<b>-622</b>	<b>1.854</b>

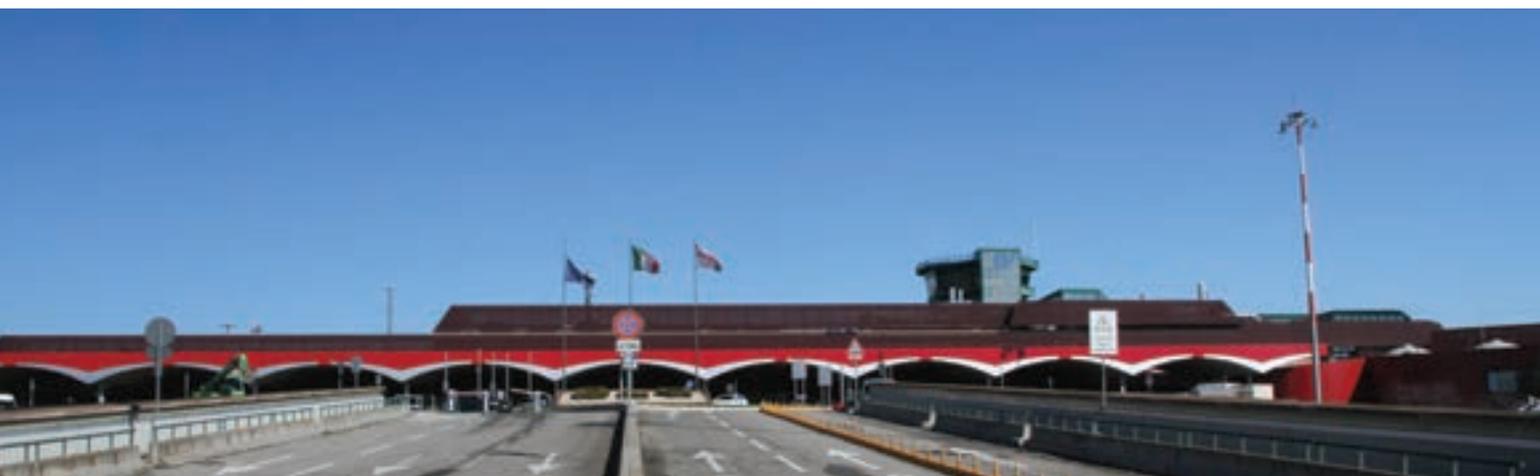
Gli incrementi relativi alla voce "Diritto di brevetto industriale e opere dell'ingegno" riguardano prevalentemente i costi del sistema informativo per la gestione documentale già descritto alla voce "Immobilizzazioni Immateriali" del paragrafo III. Nell'esercizio sono stati inoltre acquistate licenze d'uso software di varia natura, volte non solo a dotare gli utenti di strumenti adeguati e allineati alle nuove piattaforme server, ma anche a soddisfare le richieste specifiche di sviluppo software provenienti dalle varie aree aziendali. Tra queste si mette in evidenza un importante up grade dell'intero

sistema software di gestione aeroportuale Groundstar e Conrac, resosi necessario per far fronte alle nuove esigenze introdotte con la riqualifica del Terminal passeggeri e con l'entrata in funzione del nuovo sistema di smistamento bagagli.

Tra le immobilizzazioni in corso al 31/12/2013 si evidenziano i costi sostenuti per la progettazione della pensilina di collegamento tra fermata aeroporto e Terminal del People Mover e quelli legati alla revisione grafico funzionale e nuova architettura delle informazione e servizi riferiti al nuovo sito internet.

## B. II. Immobilizzazioni materiali

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Immobilizzazioni materiali	156.390	144.483	11.907



## 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 01/01/2013	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIFIC.	SALDO 31/12/2013
Terreni	5.567	0	0	5.567
Fabbricati	1.896	27	0	1.923
Costruzioni leggere	3.562	166	0	3.728
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>11.025</b>	<b>193</b>	<b>0</b>	<b>11.218</b>
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.599	382	0	4.981
Apparecchi di segn.ne e attrez. Pista	268	0	0	268
Impianti di info accettazione	775	92	-250	617
Impianti pubblicitari	435	95	0	530
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>6.077</b>	<b>569</b>	<b>-250</b>	<b>6.396</b>
Attrezzatura officina	301	7	0	308
Attrezzatura varia aerostazione	1.850	504	-155	2.199
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>2.151</b>	<b>511</b>	<b>-155</b>	<b>2.507</b>
Autovetture	131	16	0	147
Autoveicoli da trasporto	417	0	0	417
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.861	82	-13	1.930
Mobili e arredi fissi	1.241	203	0	1.444
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.469	126	-28	2.567
<b>Altri beni materiali</b>	<b>6.119</b>	<b>427</b>	<b>-41</b>	<b>6.505</b>
<b>Totali</b>	<b>25.372</b>	<b>1.700</b>	<b>-446</b>	<b>26.626</b>

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

- nella categoria "mezzi di carico, scarico sollevamento e trasporto", l'acquisto di mezzi necessari per lo svolgimento delle attività di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità;
- nella categoria "attrezzatura varia aerostazione" l'acquisto di una spazzatrice aeroportuale (210 mila Euro), di apparecchiature

per i controlli di sicurezza passeggeri e bagagli per complessivi 240 mila Euro e di attrezzature a supporto del Piano Emergenza Aeroportuale (28 mila Euro);

- 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 01/01/2013	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2013
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	0	0	0	0
Costruzioni leggere	2.615	0	115	2.730
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>2.615</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>2.730</b>
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	3.039	0	293	3.332
Apparecchi di segn.ne e attrez. Pista	212	0	33	245
Impianti di info accettazione	627	-250	75	452
Impianti pubblicitari	239	0	111	350
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>4.117</b>	<b>-250</b>	<b>512</b>	<b>4.379</b>
Attrezzatura officina	277	0	6	283
Attrezzatura varia aerostazione	1.407	-38	151	1.520
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>1.684</b>	<b>-38</b>	<b>157</b>	<b>1.803</b>
Autovetture	125	0	8	133
Autoveicoli da trasporto	235	0	55	290
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.666	-10	73	1.729
Mobili e arredi fissi	803	0	94	897
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.021	-27	191	2.185
<b>Altri beni materiali</b>	<b>4.850</b>	<b>-37</b>	<b>421</b>	<b>5.234</b>
<b>Totali</b>	<b>13.266</b>	<b>-325</b>	<b>1.205</b>	<b>14.146</b>

## Nota Integrativa

## Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

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

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2013	FONDO AMM.TO 31/12/2013	SALDO DI BILANCIO
Terreni	5.567	0	5.567
Fabbricati	1.923	0	1.923
Costruzioni leggere	3.728	-2.730	998
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>11.218</b>	<b>-2.730</b>	<b>8.488</b>
Mezzi carico, scarico, soll. e trasporto	4.981	-3.332	1.649
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	-245	23
Impianti di info accettazione	617	-452	165
Impianti pubblicitari	530	-350	180
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>6.396</b>	<b>-4.379</b>	<b>2.017</b>
Attrezzatura officina	308	-283	25
Attrezzatura varia aerostazione	2.199	-1.520	679
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	<b>2.507</b>	<b>-1.803</b>	<b>704</b>
Autovetture	147	-133	14
Autoveicoli da trasporto	417	-290	127
Mobili macchine ordinarie d' ufficio	1.930	-1.729	201
Mobili e arredi fissi	1.444	-897	547
Macchine uff. elettron. ed elettromec.	2.567	-2.185	382
<b>Altri beni materiali</b>	<b>6.505</b>	<b>-5.234</b>	<b>1.271</b>
<b>Totali</b>	<b>26.626</b>	<b>-14.146</b>	<b>12.480</b>

## B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

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

beni gratuitamente devolvibili.

## Beni gratuitamente devolvibili – valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2013	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2013
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	104.620	239	0	104.859
Parcheggi e viabilità	8.218	317	0	8.535
Fabbricati	64.066	18.538	-238	82.366
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>176.904</b>	<b>19.094</b>	<b>-238</b>	<b>195.760</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	2.495	5.616	-1.262	6.849
Imp.comunicazione/segnalazione	5.298	1.195	0	6.493
Altri impianti	13.194	5.416	130	18.740
App.segnalazione e attr. di pista	638	270	0	908
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>21.625</b>	<b>12.497</b>	<b>-1.132</b>	<b>32.990</b>
<b>Totali</b>	<b>198.529</b>	<b>31.591</b>	<b>-1.370</b>	<b>228.750</b>

Per quanto riguarda i beni gratuitamente devolvibili, in linea generale si segnala che gli incrementi dei fabbricati e degli impianti sono per la maggior parte riconducibili all'entrata in funzione dei lavori di riqualifica del Terminal passeggeri per complessivi 21.774 migliaia di Euro e del nuovo impianto smistamento bagagli per complessivi 6.038 migliaia di Euro, entrambi in corso alla fine dello scorso esercizio.

Nel dettaglio si segnala:

- nella categoria "fabbricati" la crescita è dovuta per 17.305 migliaia di Euro alla riqualifica del Terminal, al rifacimento dei relativi ser-

vizi igienici (297 mila Euro), ai lavori conclusivi di riqualifica del fabbricato merci (224 mila Euro), alla sostituzione degli infissi presso la palazzina uffici (168 mila Euro) e infine alla manutenzione straordinaria di alcuni fabbricati situati all'interno del sedime aeroportuale (317 mila Euro);

- nella categoria "impianti di carico, scarico, sollevamento e trasporto" l'incremento riguarda l'entrata in funzione del nuovo sistema automatizzato di smistamento bagagli – BHS – (5.289 migliaia di Euro) e la fornitura e posa in opera di un carosello riconsegna bagagli (293 mila Euro);

- nella categoria "impianti di comunicazione/segnalazione", oltre alla realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora per complessivi 825 mila Euro (di cui 604 mila realizzati a seguito ai lavori di riqualifica del Terminal), si segnala, nell'area parcheggi, la realizzazione dell'impianto automatico Telepass (150 mila Euro), la fornitura di casse automatiche per il pagamento della sosta (98 mila Euro), e la realizzazione di segnaletica ad alta visibilità (102 mila Euro);
- nella categoria "altri impianti" la crescita più rilevante (3.595 migliaia di Euro) riguarda la realizzazione degli impianti meccanici, di riscaldamento e condizionamento realizzati a seguito della riqualifica del Terminal e gli impianti per il controllo bagagli all'interno del nuovo impianto BHS (746 mila Euro).

Nel 2013 questa categoria accoglie inoltre i costi di realizzazione di impianti di varia natura tra cui si segnalano: il rifacimento del quadro di media tensione per l'ammodernamento delle linee elettriche che collegano i quadri in centrale tecnologica con i quadri di zona del Terminal (396 mila Euro); gli impianti di riscaldamento e condizionamento di alcuni edifici all'interno del sedime (275 mila Euro), nonché alcuni interventi di sostituzione di impianti volti a ridurre i consumi e sprechi di acqua (123 mila Euro).

Durante l'esercizio 2013 si è provveduto a dismettere alcuni beni coinvolti nei lavori di riqualifica del Terminal e nei lavori di realizzazione del nuovo edificio de-icing, la cui eliminazione ha prodotto una minusvalenza patrimoniale complessiva di 178 mila Euro con impatto sul conto economico e sul patrimonio netto di pari importo.

### Beni gratuitamente devolvibili – fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2013	ALIENAZIONI / RICLASS.	QUOTE DI AMM.TO	FONDO 31/12/2013
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie rullaggio e opere accessorie	22.473	0	2.500	24.973
Parcheggi e viabilità	3.971	0	169	4.140
Fabbricati	41.178	-225	1.843	42.796
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>67.622</b>	<b>-225</b>	<b>4.512</b>	<b>71.909</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	1.822	-1.099	495	1.218
Imp.comunicazione/segnalazione	3.836	0	698	4.534
Altri impianti	8.587	7	945	9.539
App.segnalazione e attrezzature di pista	385	0	192	577
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>14.630</b>	<b>-1.092</b>	<b>2.330</b>	<b>15.868</b>
<b>Totali</b>	<b>82.252</b>	<b>-1.317</b>	<b>6.842</b>	<b>87.777</b>

### Beni gratuitamente devolvibili – valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2013	FONDO AMM.TO 31/12/2013	SALDO DI BILANCIO
Piste, piazzali e parcheggi aeromobili, vie di rullaggio e opere accessorie	104.859	-24.973	79.886
Parcheggi e viabilità	8.535	-4.140	4.395
Fabbricati	82.366	-42.796	39.570
<b>Terreni e fabbricati</b>	<b>195.760</b>	<b>-71.909</b>	<b>123.851</b>
Imp. carico, scarico, soll. e trasporto	6.849	-1.218	5.631
Imp.comunicazione/segnalazione	6.493	-4.534	1.959
Altri impianti c/concessione	18.740	-9.539	9.201
App.segnalazione e attrezzature di pista	908	-577	331
<b>Impianti e macchinari</b>	<b>32.990</b>	<b>-15.868</b>	<b>17.122</b>
<b>Totali</b>	<b>228.750</b>	<b>-87.777</b>	<b>140.973</b>

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

Le immobilizzazioni in corso e acconti comprendono le immobilizzazioni materiali non ancora completate e quindi non in condizione di essere utilizzate nell'attività dell'impresa al 31 dicembre 2013 oltre

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

CATEGORIE	SALDO 01/01/2013	INCREMENTO	ALIENAZIONI / RICLASSIF.	SALDO 31/12/2013
Imm. materiali in corso	16.100	19.524	-32.687	2.937

## Nota Integrativa

Gli investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2013 sono riferiti ai seguenti interventi:

- lavori di ristrutturazione della aerostazione esistente (tra cui una porzione di edificio non completamente rifinito e completato) per complessivi 554 mila Euro;
- pontili di imbarco (589 mila Euro);
- nuova centrale di cogenerazione (396 mila Euro);
- acconti per il progetto relativo alla realizzazione e fornitura delle nuove apparecchiature "Logiscan" per complessivi 225 mila Euro;
- piazzola de-icing ed edificio e nuova recinzione perimetrale per complessivi 213 mila Euro ;
- riqualifica, riprotezione ed ammodernamento di vari fabbricati situati nel sedime aeroportuale per complessi 270 mila Euro.

## B. III. Immobilizzazioni finanziarie

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	861	938	-77

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

Le partecipazioni di controllo al 31 dicembre 2013, a confronto con il valore al 31 dicembre 2012, sono rappresentate nel seguente prospetto:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Fast Freight Marconi SpA	100%	597	597	0
Tag Bologna Srl	51%	87	135	-48
<b>Totale controllate</b>		<b>684</b>	<b>732</b>	<b>-48</b>

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

assoggettata a procedura volontaria di liquidazione dal 2010 ed il cui valore di carico è stato azzerato nell'esercizio 2011 in quanto ritenuto non recuperabile in esito alla procedura.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2013	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2013	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2013	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2013
Fast Freight Marconi SpA - Bologna Via Triumvirato, 84	520	2.184	347	100,00%	2.184	597
Tag Bologna Srl - Bologna Via Triumvirato, 84	316	406	-94	51,00%	207	87

Fast Freight Marconi Spa (per brevità anche FFM) è stata costituita in data 19 novembre 2008 da Marconi Handling Srl, società controllata da Sab prima della cessione nel dicembre 2012, con un capitale sociale di 10 mila Euro successivamente aumentato a 520 mila mediante l'apporto da parte dell'ex socio unico e conferente Marconi Handling, 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 complemento 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 2013 il valore di iscrizione della partecipazione è stato svalutato, per tener conto delle perdite durevoli di valore, ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 48 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 2013. 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 2013 è rappresentata di seguito:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Ravenna Terminal Passeggeri Srl	24%	25	51	-26

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. Visto l'andamento negativo registrato negli ultimi due esercizi, in data 27 marzo 2014 l'Assemblea dei Soci ha deliberato un versamento in conto copertura perdite di 300 mila Euro sottoscritto dai soci e da Sab per la propria quota pari a 72 mila Euro da versarsi entro 60 giorni dalla delibera. La partecipazione è stata svalutata nell'esercizio in esame, per tener conto delle perdite durevoli di valore, ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, apportando una rettifica di valore di 26 mila Euro iscritta alla voce D.19 del Conto Economico.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2013	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2013	% DI POSSESSO	QUOTA DI POSSESSO SUL PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2013	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2013
Ravenna Terminal Passeggeri Srl - Ravenna Viale L.C. Farini, 14	300	106	-108	24,00%	25	25

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

Si riporta il dettaglio delle partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2013 e nell'esercizio precedente:

SOCIETÀ	QUOTA %	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	0
Consorzio Energia Fiera District	5,26%	1	0	1
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	1	1	0
<b>Totale altre partecipazioni</b>		<b>106</b>	<b>105</b>	<b>1</b>

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 e la partecipazione, a far data dal 01/01/2013 nel Consorzio Energia Fiera District in ottica di acquisizione delle forniture di energia elettrica a condizioni economiche migliorative. Anche quest'ultima partecipazione è stata iscritta al valore di co-

sto corrispondente al contributo iniziale di partecipazione al fondo consortile. Infine la partecipazione del 6,70% nell'I.D.C. Italian Distribution Council Scrl, iscritta nell'esercizio 2006 al valore di costo comprensivo degli oneri accessori per 2 mila Euro è stata completamente azzerata nell'esercizio precedente 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.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2013	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2013	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2013
Bologna Congressi SpA - Bologna Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.092	-77	10,00%	104

## Nota Integrativa

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

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Crediti vs. altri oltre eserc. successivo	46	51	-5

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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	485	517	-32

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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Crediti vs. clienti esigibili entro es. successivo	14.301	11.276	3.025

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:

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	16.777	13.859	2.918
Fondo svalutazione crediti	-2.476	-2.583	107
<b>Crediti netti verso clienti</b>	<b>14.301</b>	<b>11.276</b>	<b>3.025</b>

I crediti verso clienti sono esposti al netto del relativo fondo rettificativo di 2.476 migliaia di Euro e sono rappresentati da crediti relativi alla gestione aeroportuale per servizi propri del gestore aeroportuale, diritti aeroportuali ed attività commerciali compresi 2.675 migliaia di Euro di crediti verso i vettori per l'addizionale comunale diritti di imbarco passeggeri 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, a fronte di un aumento del fatturato, di contenere l'esposizione finanziaria verso i clienti nonostante la crisi economica generale e di settore.

## Movimentazione del fondo svalutazione crediti vs. clienti

Valore al 01/01/2013	<b>2.583</b>
Utilizzo fondo per crediti inesigibili	-529
Svincolo fondo per crediti incassati	-258
Incremento per accantonamento 2013	680
<b>Totale</b>	<b>2.476</b>

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

ti degli ultimi cinque anni; la misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2013 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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Crediti vs. Fast Freight Marconi SpA	63	71	-8
Crediti vs. Tag Bologna Srl	35	40	-5
<b>Totale</b>	<b>98</b>	<b>111</b>	<b>-13</b>

I crediti verso FFM e Tag attengono a rapporti di natura commerciale per servizi resi ed addebiti vari di competenza dell'esercizio 2013 oltre al credito per consolidato fiscale Ires come dettagliato nel seguito:

- il credito verso FFM attiene prevalentemente al contratto di service infragruppo, al rimborso del costo del personale distaccato e del compenso dell'Amministratore Unico, che è riversato al datore di lavoro SAB al netto della nota di credito da emettere per

conguaglio degli oneri condominiali dei locali in sub concessione. A questi importi, per complessivi 35 mila Euro, si sommano 28 mila Euro di credito per consolidato fiscale Ires;

- 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 dicembre 2013 non vi sono crediti verso la controllata Airports & Travel Srl in liquidazione.

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

CREDITI TRIBUTARI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
a) Crediti Tributari entro es. successivo	1.241	1.332	-91
b) Crediti Tributari oltre es. successivo	1.238	1.211	27
<b>Totale</b>	<b>2.479</b>	<b>2.543</b>	<b>-64</b>

La diminuzione dei crediti tributari a breve è dovuta prevalentemente al minor importo del credito annuale Iva passato da 384 mila a 73 mila Euro, controbilanciata dall'aumento del credito per saldo Ires dell'esercizio (da 791 mila Euro a 1.148 migliaia di Euro del 2013). Parallelamente, il saldo Irap che nell'esercizio precedente evidenziava un credito di 146 mila Euro, nel 2013 è esposto tra i debiti tributari per 38 mila Euro. I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo, accolgono il credito iscritto nel 2012 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 migliaia di 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 d'iscrizione in bilancio di tale posta. La crescita di 27 mila Euro attiene al credito verso l'Erario per il recupero dell'Iva fatturata a clienti in procedura concorsuale.

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

IMPOSTE ANTICIPATE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.408	1.019	389
Imposte Anticipate oltre es. successivo	2.366	3.375	-1.009
<b>Totale</b>	<b>3.774</b>	<b>4.394</b>	<b>-620</b>

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 01/01/2013	4.394
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-2.501
Incremento per imposte anticipate anno 2013	1.881
<b>Totale</b>	<b>3.774</b>

## Nota Integrativa

## C. II. 5) Crediti verso altri

CREDITI VS. ALTRI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Vs. altri entro esercizio successivo	4.556	4.029	527
Vs. altri oltre esercizio successivo	1.663	2.280	-617
<b>Totale</b>	<b>6.219</b>	<b>6.309</b>	<b>-90</b>

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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Enac per deposito cauzionale ex art.17 L.135/97	3.628	3.628	0
Crediti cessione partecipazione	878	586	292
Altri crediti verso altri	340	155	185
Crediti vs. casse parcheggi, biglietteria, ecc	193	149	44
Costi anticipati	61	55	6
<b>Totale crediti lordi vs. altri esig. entro eserc. succ.</b>	<b>5.100</b>	<b>4.573</b>	<b>527</b>
Fondo svalutazione crediti vs. altri	-544	-544	0
<b>Totale crediti netti vs. altri esig. entro eserc. succ.</b>	<b>4.556</b>	<b>4.029</b>	<b>527</b>
Crediti cessione partecipazione esig. oltre es. succ.	1.663	2.280	-617
<b>Totale crediti vs. altri</b>	<b>6.219</b>	<b>6.309</b>	<b>-90</b>

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 e tuttora 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 migliaia di Euro) al rischio di parziale inesigibilità.

I crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling Srl, essendo previsto un pagamento dilazionato come da accordi contrattuali, sono stati ripartiti in base alle relative scadenze, ivi compresi gli oneri accessori (interessi). 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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese controllate	5.166	5.166	0
Altri titoli	2.682	2.595	87
<b>Totale</b>	<b>7.848</b>	<b>7.761</b>	<b>87</b>

La voce accoglie la partecipazione del 4,13% nella società Sagat Spa fino al 31/12/2011 iscritta tra le immobilizzazioni finanziarie e riclassificata nel 2012 in seguito al mutamento di destinazione economica della partecipazione deliberato dagli amministratori. In conseguenza di quanto sopra il valore di iscrizione della partecipazione, pari al costo di acquisto, era già stato svalutato nel 2012 per allinearla al valore di presumibile realizzo. In data 27 gennaio 2014 si è perfezionata l'operazione di cessione della partecipazione a F2i Aeroporti Spa e Tecnoinvestimenti Srl al prezzo di 5.166 migliaia

di Euro corrispondente al valore di iscrizione della partecipazione. La voce "altri titoli", infine, attiene alle somme impiegate in un Prodotto Finanziario di Capitalizzazione di 2.500 migliaia di 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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Depositi bancari e denaro in cassa	1.882	14.351	-12.469

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	1.855
Depositi Postali	9
Denaro in cassa	18
<b>Totale</b>	<b>1.882</b>

La liquidità totale, data dalla somma tra disponibilità liquide ed investimenti finanziari, è diminuita di 12.383 migliaia di Euro nel corso dell'esercizio, passando da 16.947 migliaia di Euro al 31 dicembre

2012 a 4.564 migliaia di Euro al 31 dicembre 2013 per effetto dell'assorbimento di cassa dovuto al finanziamento degli investimenti.

## D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Interessi attivi	0	38	-38
<b>Totale ratei attivi</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>-38</b>
Affitti passivi	23	1	22
Assicurazioni	10	7	3
Tasse	1	1	0
Altri	187	156	31
Pluriennali	25	12	13
<b>Totale risconti attivi</b>	<b>245</b>	<b>177</b>	<b>68</b>
<b>Totale</b>	<b>245</b>	<b>215</b>	<b>30</b>

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 competen-

za dell'esercizio successivo. Tra questi 25 mila Euro attengono a risconti attivi pluriennali.



## Passivo Patrimoniale

### A. Patrimonio netto

<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Capitale Sociale	74.000	74.000	0
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	14.350	0
Riserva Legale	4.134	4.056	79
Altre riserve: riserva straordinaria	24.462	22.968	1.493
Utile d'esercizio	2.253	1.572	681
<b>Totale</b>	<b>119.199</b>	<b>116.946</b>	<b>2.253</b>

Al 31 dicembre 2013 il capitale sociale, pari a 74.000 migliaia di Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna.

La composizione del Capitale Sociale al 31 dicembre 2013, invariata rispetto all'esercizio precedente, è evidenziata nella tabella seguente.

Composizione del capitale al 31/12/2013

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

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

La Riserva Legale risulta incrementata per effetto della delibera dell'Assemblea dei Soci del 27 maggio 2013 che ha deliberato la

destinazione dell'utile dell'esercizio 2012 per 79 mila Euro a Riserva Legale e, per la restante parte di 1.493 migliaia di Euro a Riserva Straordinaria, interamente costituita con utili di esercizio. Quanto all'informativa richiesta dall'art. 2427 n. 7 bis del Codice Civile, le tabelle seguenti espongono rispettivamente la movimentazione delle voci di Patrimonio Netto e la suddivisione di tali voci a seconda della loro natura e disponibilità/distribuibilità:

	<b>31/12/2012</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>31/12/2013</b>
Cap. Sociale	74.000	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	14.350
Riserva legale	4.056	79	0	4.134
Altre riserve: riserva straordinaria	22.968	1.493	0	24.462
Risultato di esercizio	1.572	2.253	-1.572	2.253
<b>Totale</b>	<b>116.946</b>	<b>3.825</b>	<b>-1.572</b>	<b>119.199</b>

<b>Natura/Descrizione</b>	<b>Importo al 31/12/2013</b>	<b>Possibilità di utilizzazione</b>	<b>Quota disponibile</b>	<b>Utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi</b>
Cap. Sociale	74.000			
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	A/B	/	/
Riserva legale	4.134	B	/	/
Altre riserve: riserva straordinaria	24.462	A,B,C	24.462	/

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

## B. Fondi per rischi ed oneri

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

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Per imposte, anche differite	5	5	0

Trattasi di accantonamento prudenzialmente effettuato nell'esercizio precedente 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. Alla data di redazione del presente bilancio non vi sono elementi per modificare la stima effettuata nel precedente esercizio.

### B. 3) Altri

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Altri fondi	6.422	9.771	-3.349

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

Altri fondi	31/12/2013	Accantonam.ti	Utilizzi	31/12/2012
Fondo rischi patronage Seaf	0	70	-5.035	4.965
F.do ripristino beni gratuitamente devolvibili	4.023	1.701	-475	2.797
Fondi rischi contenziosi in corso	1.371	372	-155	1.154
Fondo arretrati lavoro dipendente	340	171	0	169
Fondo ex L. 248/05 "Requisiti di Sistema"	259	0	-258	517
Fondo incentivi all'esodo/prepensionamenti	250	250	0	0
Fondo oneri futuri	179	10	0	169
<b>Totale</b>	<b>6.422</b>	<b>2.574</b>	<b>-5.923</b>	<b>9.771</b>

Nel dettaglio:

- il fondo rischi lettera di patronage Seaf - concessionaria dell'aeroporto Ridolfi di Forlì in liquidazione dal 14 maggio 2012 e poi fallita con sentenza del Tribunale di Forlì n. 32/2013 depositata il 3 maggio 2013, è stato riclassificato nei debiti verso banche, come dettagliato nell'apposito paragrafo a cui si rimanda. Esso fu accantonato nell'esercizio 2011 a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata dalla Società nel 2007 in ordine ad un mutuo bancario concesso a Seaf, per la quota capitale e la quota di interessi proporzionale all'impegno di SAB; nel presente esercizio è stato incrementato dell'accantonamento di competenza dell'esercizio 2013 per 70 mila Euro, per poi essere riclassificato nei debiti verso banche in relazione al fallimento suddetto;
- il fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili è stato utilizzato per 475 mila Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria delle infrastrutture "lato aria" (pista di volo, raccordi, vie di rullaggio e piazzali). 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", tale programma è stato rivisto a seguito di un'indagine sullo stato di usura delle pavimentazioni di volo che ha evidenziato la necessità di confermare la programmazione per il 2014 di un intervento di manutenzione straordinaria delle zone di tocche della pista di volo e sulla via di rullaggio sezione 3. Gli interventi sui tratti di via di rullaggio sezione 4 e 5 sono stati programmati rispettivamente al 2017 e 2018, anni nei quali sarà necessario intervenire

nuovamente in parte su uno strato di superficie ed in parte su uno strato di fondazione della pista di volo. Per quanto riguarda gli altri beni gratuitamente devolvibili (Terminal passeggeri, merci ed altri fabbricati) l'aggiornamento del piano di manutenzione periodica per il quinquennio 2014-2018 che costituisce la base degli accantonamenti, ha evidenziato la necessità di riprogrammare al 2014 gli interventi sui manti di copertura del viadotto e del parcheggio multipiano, inizialmente previsti nel 2013 per motivi operativi e di interferenza con i lavori di riqualifica del Terminal;

- il fondo contenziosi in corso è stato utilizzato nel 2013 per il pagamento di un atto transattivo sull'azione revocatoria del fallimento di un cliente oltre alle spese legali di difesa in alcuni contenziosi per complessivi 89 mila Euro ed è stato liberato per 66 mila Euro a fronte della cessazione o della riduzione del rischio su alcune cause. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 372 mila Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società su nuovi contenziosi avviati nel 2013 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori hanno ritenuto prudenziale effettuare un apposito stanziamento in bilancio. Per approfondimenti si rimanda all'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione;
- il fondo arretrati lavoro dipendente, costituito nel 2012 a fronte dell'una tantum stimata a copertura della parte economica del CCNL scaduto il 31 dicembre 2011, è stato ulteriormente incrementato nell'esercizio in esame (171 mila Euro) a copertura della quota 2013; il fondo ex L. 248/05 "Requisiti di Sistema", accantonato già dall'esercizio 2006 al fine di garantire l'effetto

## Nota Integrativa

- 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 completo nell'esercizio 2014, ultimo anno di vigenza di quest'ultimo;
- il fondo incentivi all'esodo/prepensionamenti è stato accantonato nell'esercizio a fronte dei costi di incentivazione all'esodo stimati che la Società ha destinato a tale finalità;
  - il fondo oneri futuri, infine, accoglie 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 ed ha accolto un ulteriore accantonamento di competenza 2013.

## C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

TRATTAMENTO FINE RAPPORTO	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Trattamento fine rapporto	4.128	4.236	-108

Il saldo del TFR rappresenta il debito al 31 dicembre 2013 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 01/01/2013	4.236
Incrementi	154
Utilizzi	-262
<b>Totale</b>	<b>4.128</b>

Gli incrementi comprendono l'accantonamento 2013 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

Essi sono così costituiti:

## D. 4) Debiti verso banche

DEBITI VERSO BANCHE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Vs. banche entro esercizio successivo	8.767	5.643	3.124
Vs. banche oltre esercizio successivo	22.860	24.592	-1.732
<b>Totale</b>	<b>31.627</b>	<b>30.235</b>	<b>1.392</b>

Si dettagliano i debiti verso banche per mutui accesi con i seguenti istituti di credito:

- mutuo quindicennale con scadenza il 15/06/2019, per un residuo complessivo al 31 dicembre 2013 di 15.172 migliaia di Euro, erogato da Banca OPI S.p.A (ora Intesa San Paolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 12.414 migliaia di Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2014, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;
- mutuo decennale con scadenza il 30/09/2016, per un residuo complessivo di 9.420 migliaia di Euro erogato da Intesa San Paolo S.p.A. sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 6.413 migliaia di Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio

successivo, e per 3.007 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2014, tra i debiti entro l'esercizio successivo.

I debiti verso banche in scadenza entro l'esercizio successivo accolgono, inoltre, 2 milioni di Euro verso Banco Popolare Società Cooperativa per l'utilizzo di una linea di credito a breve termine (*hot money*) rimborsata a gennaio 2014. Infine, i debiti verso banche accolgono per complessivi 5.035 migliaia di Euro, di cui 1.001 migliaia di Euro in scadenza entro l'esercizio e 4.034 migliaia oltre l'esercizio, la riclassificazione effettuata nell'esercizio del "fondo rischi lettera di patronage Seaf" accantonato già dal 2011 a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata nel 2007 relativamente ad un mutuo bancario concesso a Seaf, in liquidazione dal 14 maggio 2012 e poi fallita con sentenza n. 32 depositata dal Tribunale di Forlì in data 3 maggio 2013. La Società si è insinuata ed è stata ammessa al passivo fallimentare per 4.999 migliaia di Euro, ammissione condizionata all'effettiva escussione da parte delle banche

creditrice e quindi ammessa con riserva ex art.55, comma 3 della legge Fallimentare ed art.1953 n.2 del Codice Civile. Nel mese di marzo 2014, a seguito di numerosi contatti con le banche creditrici, è stato siglato un accordo di pagamento rateale, che non costituisce novazione rispetto all'originario debito verso Seaf, in cinque anni con rate trimestrali a decorrere dal 12 marzo 2014 la cui quota capitale iscritta nei debiti verso banche, ammonta a 5.035 migliaia

di Euro. In conseguenza dell'adesione al piano di rimborso suddetto, la Società richiederà l'ammissione al passivo fallimentare senza riserva, avendo titolo per esercitare pienamente l'azione di regresso; azione che, stante la relazione emessa ai sensi dell'art. 33 della L.F. dal Curatore fallimentare, non potrà che confermare l'insoddisfamento del diritto di credito, in considerazione della totale incapacienza dell'attivo fallimentare.

## D. 6) Acconti

ACCONTI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Acconti esigibili entro es. successivo	67	46	21

Trattasi di anticipi da clienti incassati al 31/12/2013.

## D. 7) Debiti verso fornitori

DEBITI VS. FORNITORI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Debiti vs. fornitori entro esercizio successivo	16.858	17.880	-1.022

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, 10.002 migliaia di Euro sono costituiti da fatture da ricevere, 31 mila Euro da note di credito da ricevere e 101 mila Euro da debiti per ritenute a garanzia.

## D. 9) Debiti verso imprese controllate

DEBITI VS. CONTROLLATE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Debiti vs. Fast Freight Marconi Spa entro es.succ.	0	78	-78
Debiti vs. Fast Freight Marconi Spa oltre es.successivo	15	15	0
Debiti vs. Tag Bologna Srl entro es.successivo	113	134	-21
Debiti vs. Tag Bologna Srl oltre es.successivo	8	8	0
<b>Totale</b>	<b>137</b>	<b>235</b>	<b>-98</b>

Nel dettaglio:

- i debiti verso FFM attengono esclusivamente al debito per consolidato fiscale di cui all'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 66 mila Euro da fatture per

servizi resi e per 55 mila Euro da debiti per consolidato fiscale. Questi ultimi sono costituiti per 47 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, esigibili oltre l'esercizio successivo, dall'istanza di rimborso dell'Ires/Irap di cui sopra.

Al 31/12/2013 non sussistono debiti verso la controllata Airports & Travel Srl in liquidazione.

## D. 12) Debiti tributari

DEBITI TRIBUTARI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Debiti tributari entro es. successivo	795	769	26

I debiti tributari accolgono solo le passività per imposte certe e determinate. I debiti tributari in scadenza entro l'esercizio successivo sono composti dal debito verso l'Erario per ritenute IRPEF

afferenti i dipendenti e i lavoratori autonomi versate nel mese di gennaio e febbraio 2014 per 757 mila Euro oltre al saldo Irap dell'esercizio per 38 mila Euro.

## Nota Integrativa

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

DEBITI VS. ISTIT. PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Debiti vs. Istit. Previdenza/Sic. Sociale en. es.	867	820	47

Attengono a debiti nei confronti degli enti di previdenza e di assistenza per contributi di competenza dell'anno 2013, così costituiti principalmente: verso Inps per 733 mila Euro, verso Inail per 16

mila Euro, verso fondi di previdenza per 74 mila Euro e verso INPS per Fondo Tesoreria per 42 mila Euro.

## D. 14) Altri debiti

ALTRI DEBITI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Altri debiti entro es. successivo	15.736	13.151	2.585
Altri debiti oltre es. successivo	210	210	0
<b>Totale</b>	<b>15.946</b>	<b>13.361</b>	<b>2.585</b>

Di seguito si fornisce il dettaglio:

ALTRI DEBITI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Enac per canoni concessione/debiti vari vs. Stato	8.010	6.557	1.453
Addizionale diritti imbarco L.350/03 e succ. integr.	4.747	3.423	1.324
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	2.118	1.932	186
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	55	560	-505
Depositi cauzionali da terzi	366	380	-14
Debiti diversi	310	272	38
Ricavi anticipati	130	27	103
<b>Totale altri debiti es. entro es. successivo</b>	<b>15.736</b>	<b>13.151</b>	<b>2.585</b>
Debiti vs altri per cons. fiscale es. oltre es. successivo	210	210	0
<b>Totale altri debiti</b>	<b>15.946</b>	<b>13.361</b>	<b>2.585</b>

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

- per 5.943 migliaia di Euro il debito relativo all'onere per il servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009 per il quale si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione;
- per 2.035 migliaia di 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 2.675 migliaia di Euro dall'impor-

to addebitato ai vettori a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2013 e quanto a 2.072 migliaia di Euro dal debito per l'addizionale incassata e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2014.

Infine, il debito verso altri per consolidato fiscale esigibile oltre l'esercizio successivo per 210 mila Euro, non movimentatosi nell'esercizio, attiene all'impegno sorto in dipendenza del rapporto di consolidato fiscale pregresso con Marconi Handling Srl a seguito dell'istanza di rimborso IRES/IRAP presentata da SAB in qualità di controllante, relativamente a quota parte di esso e di competenza della ex controllata.

## E. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI PASSIVI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Ratei passivi	111	141	-30
Risconti passivi	43	37	6
Risconti passivi pluriennali	231	245	-14
<b>Totale</b>	<b>385</b>	<b>423</b>	<b>-38</b>

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 2013;
- 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, avvenuta a dicembre 2012, della partecipazione in Marconi Handling Srl.

## Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	3.797	1.767	2.030
b) Terzi per nostre lettere di patronage	3.194	3.436	-242
<b>I) Totale Garanzie Prestate</b>	<b>6.991</b>	<b>5.203</b>	<b>1.788</b>
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	34.489	36.231	-1.742
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
<b>II) Totale Impegni</b>	<b>56.644</b>	<b>58.386</b>	<b>-1.742</b>
<b>Totale Conti d'Ordine</b>	<b>63.635</b>	<b>63.589</b>	<b>46</b>

I conti d'ordine si articolano in:

1. **garanzie prestate:** per quanto riguarda le fideiussioni, 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 2.913 migliaia di Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale. L'aumento di quest'ultima, pari a 805 mila Euro al 31 dicembre 2012, è legato all'aumento del canone aeroportuale dal 2010 al 2011 per effetto dell'entrata in vigore del Contratto di Programma, essendo calcolata sull'ultimo canone definitivo versato.

Quanto alle lettere di patronage a favore di terzi l'importo di 3.194 migliaia di 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 6.262 migliaia di Euro.

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

- 34.489 migliaia di 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 32.278 migliaia di Euro, attengono al conferimento iniziale per 1.636 migliaia di Euro, le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 per 931 mila Euro e ai lavori realizzati con finanziamento statale per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri per 29.711 migliaia di Euro (Convenzione n. 4003/86 e A.A). Questi ultimi sono esposti al netto del decremento dovuto alle dismissioni per demolizioni avvenute nel 2013 a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal per complessivi 1.742 migliaia di 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 migliaia di Euro;

- 22.155 migliaia di 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

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Valore della produzione	80.468	77.646	2.822

Nel complesso i ricavi delle vendite e delle prestazioni crescono del 4% rispetto al 2012, in linea con l'aumento del traffico.

La suddivisione dei ricavi afferenti la gestione caratteristica, intera-

mente realizzati sul territorio italiano e relativi a clienti prevalentemente italiani o dell'Unione Europea, è la seguente:

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Diritti imbarco passeggeri	21.496	21.080	416
Diritti di approdo decollo e sosta aa/mm	14.405	13.778	627
Diritti sicurezza passeggeri	8.175	7.707	468
Diritti controllo 100% bagagli da stiva	3.793	3.730	63
Diritti di imbarco e sbarco merci	640	548	92
<b>TOTALE DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>48.509</b>	<b>46.843</b>	<b>1.666</b>
Corrispettivo PRM	2.478	2.262	216
Corrispettivi beni uso esclusivo	1.160	1.302	-142
Servizi di sicurezza a richiesta e <i>de-icing</i>	289	326	-37
Infrastrutture centralizzate	191	280	-89
<b>TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI</b>	<b>4.118</b>	<b>4.170</b>	<b>-52</b>
Parcheggi	11.122	10.542	580
Subconcessione locali/serv. commerciali	10.352	9.194	1.158
Altri ricavi commerciali	3.870	3.961	-91
Biglietteria	548	951	-403
<b>TOT. ATT. COMM.LI/NON AERONAUT.</b>	<b>25.892</b>	<b>24.648</b>	<b>1.244</b>
<b>Totale</b>	<b>78.519</b>	<b>75.661</b>	<b>2.858</b>

La crescita dei diritti aeroportuali e degli altri ricavi aeronautici, tariffati dal Contratto di Programma entrato in vigore il 28/3/2011, è dovuto quasi esclusivamente all'aumento del traffico in quanto alcune tariffe normate sono aumentate mentre altre sono diminuite. In particolare i diritti di approdo e decollo aeromobili sono aumentati del 4% grazie all'aumento della tariffa e dell'1% per la crescita del tonnellaggio. I diritti di imbarco dei passeggeri sono aumentati del 2% in quanto, a fronte di un aumento del traffico del 4%, la tariffa è diminuita mediamente del 2%. I diritti merci crescono solo per il maggiore traffico mentre i corrispettivi della security (diritti di sicurezza bagaglio a mano e bagaglio da stiva) sono rimasti praticamente immutati e, quindi, crescono solo per effetto dei maggiori volumi. La crescita del 10% del corrispettivo PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità) è dovuta quasi in pari misura all'effetto tariffa e all'effetto traffico.

I corrispettivi per i beni ad uso esclusivo, complessivamente in calo dell'11%, comprendono i ricavi da sub concessione delle aree e spazi operativi, dei banchi check-in e dei *fuelers*. Mentre i primi sono sostanzialmente stabili pur a fronte di un aumento medio del 10% delle tariffe, i corrispettivi per i banchi ccheck-in calano del 10% a fronte di una diminuzione del 16% della tariffa mentre per il *fueling* il calo del 27% è da imputare prevalentemente alla

diminuzione della tariffa. Infine l'infrastruttura centralizzata *de-icing* è calata sia per la diminuzione della tariffa che per le condizioni climatiche miti della scorsa winter season.

Passando ai ricavi commerciali, si evidenzia la crescita dei ricavi dei parcheggi (6%) ascrivibile a diversi fattori; da un lato la crescita del traffico passeggeri con particolare riferimento a quello di linea e dall'altro gli effetti prodotti dalla meccanizzazione di una parte della viabilità, che ha permesso di introdurre un pedaggio per l'accesso nella zona preferenziale da parte dei soggetti addetti al trasporto pubblico consentendo nel contempo di ridurre la "sosta selvaggia" a favore di un maggiore utilizzo dei parcheggi.

I ricavi derivanti dalle subconcessioni commerciali presentano un incremento del 13% dovuto prevalentemente all'aumento degli spazi per la conclusione dei lavori di ristrutturazione del Terminal. Da qui la crescita dei ricavi da subconcessione degli spazi retail ma anche degli operational offices commerciali grazie anche alla scelta di cessare l'attività di biglietteria aerea subconcedendo gli spazi ad operatori specializzati del settore, compagnie ed handlers.

Gli effetti economici di tale scelta sono rilevabili per il 2013 su un periodo di 5 mesi nell'aumento dei ricavi da subconcessione e parallelamente, nel calo dei ricavi di biglietteria (-42%) essendone cessata l'attività dal mese di agosto.

## A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Proventi diversi	1.067	792	275
Sopravvenienze attive	682	706	-24
Indennizzi e rimborsi	106	343	-237
Plusv. Patrimoniali / Insussistenze attive	70	123	-53
Contributi c/esercizio	24	21	3
<b>Totale</b>	<b>1.949</b>	<b>1.985</b>	<b>-36</b>

Gli "altri ricavi e proventi" che accolgono, tra gli altri, i ricavi per contratti di service, evidenziano un decremento del 2% dovuto principalmente al venir meno di ricavi una tantum legati ad eventi non ricorrenti quali i rimborsi assicurativi. La voce "sopravvenienze attive" è composta, per 582 mila Euro, dal rilascio di fondi in esu-

bero, in particolare del fondo contenziosi in corso (66 mila Euro), dal fondo svalutazione crediti e dal fondo cd "Requisiti di sistema" (entrambi per 258 mila Euro) come descritto nei corrispondenti paragrafi. Infine, i contributi in conto esercizio attengono a rimborsi di corsi di formazione del personale finanziati (Fondimpresa).

## B. Costi della produzione

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Costi della produzione	75.361	73.376	1.985

I costi della produzione si articolano nelle seguenti poste:

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

COSTI PER MATERIE PRIME, SUS., CONSUMO E MERCI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Beni di consumo scalo e officina	367	447	-80
Gasolio da riscaldamento	304	293	11
Carburanti	115	154	-39
Cancelleria e stampati	110	102	8
Vestiaro di consumo/divise	48	83	-35
<b>Totale</b>	<b>944</b>	<b>1.079</b>	<b>-135</b>

Questa categoria di costi registra un risparmio del 13% dovuto prevalentemente al minor costo per l'acquisto del liquido *de-icing* per la pista (-63%), all'interno della voce "beni di consumo scalo e officina", grazie alle miti condizioni climatiche dell'autunno/inverno 2013 a confronto con le eccezionali nevicate del mese di febbraio 2012. Queste ultime avevano causato nell'esercizio precedente anche maggiori consumi di carburante, unitamente alle 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 il cui utilizzo è terminato nel mese di giugno; da qui i risparmi conseguiti nel 2013 anche in questa voce di costo.



## Nota Integrativa

## B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	18.306	16.994	1.312
Facchinaggi/trasporti/prest.di terzi	3.297	3.664	-367
Spese di manutenzione	3.470	3.137	333
Utenze	2.978	3.302	-324
Altre spese per servizi	2.556	2.137	419
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.336	1.233	103
Spese per il personale e servizi accessori	800	846	-46
Prestazioni professionali/consulenze	796	1.289	-493
Assicurazioni	604	672	-68
Compensi Organi Statutari	190	154	36
Servizi in MBL	186	191	-5
Spese di rappresentanza	75	40	35
Rimborsi spese Organi Statutari	15	14	1
<b>Totale</b>	<b>34.609</b>	<b>33.673</b>	<b>936</b>

Nel complesso i costi per servizi registrano un aumento del 3% dovuto prevalentemente alla crescita di:

- costi di pubblicità e promozione (8%) legati allo sviluppo del traffico aeroportuale;
- costi di manutenzione (11%) accessori ai lavori di riqualifica del Terminal;
- costi del servizio PRM all'interno delle altre spese per servizi (20%).

Sul fronte dei risparmi si segnalano tra tutti:

- all'interno della voce "facchinaggi/ trasporti/ prestazioni di terzi", i minori costi legati allo sgombero neve (-24%) ed ai servizi

di trasporto dei passeggeri (-25%) e di smistamento bagagli (-18%) questi ultimi a seguito della chiusura del Terminal Est nel mese di giugno;

- i minori costi per le utenze (-11%) principalmente per i risparmi nell'energia elettrica (-13%) e acqua (-10%);
- i minori costi per prestazioni professionali/consulenze (-38%) per la diminuzione delle spese legali di difesa in contenzioso (-45%) e delle consulenze (-72%), queste ultime grazie alla non ricorrenza di incarichi legati a progetti ormai conclusi oltre al conseguimento di alcuni risparmi nelle consulenze a carattere continuativo.

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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Compensi Amministratori	85	72	13
Compensi Collegio Sindacale	105	82	23
<b>Totale</b>	<b>190</b>	<b>154</b>	<b>36</b>

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

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	27	27	0
Corrispettivi per altri servizi di verifica	11	11	0
<b>Totale</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>0</b>

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

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Canoni di concessione	4.095	3.831	264
Spese per elaborazione dati	724	672	52
Affitti passivi	450	484	-34
Canoni di noleggio	360	452	-92
Altri	38	37	1
<b>Totale</b>	<b>5.667</b>	<b>5.476</b>	<b>191</b>

Il canone di concessione aeroportuale è aumentato di 264 mila Euro per effetto dell'aumento del traffico. All'interno della voce

“canoni di concessione” si registra anche l'importo del canone di concessione dei servizi di sicurezza, per 214 mila Euro.

## B. 9) Costi per il personale

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Costi per il personale	19.391	19.285	106

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, ammonta a complessivi 19.391 migliaia di Euro ed evidenzia una crescita inferiore al punto percentuale rispetto al 2012.

Nell'anno 2013 vi è stata una leggera flessione dell'organico (- 3 persone di cui 1 dirigente), non vi è stato alcun rinnovo né di CCNL né di integrativo aziendale, sono state congelate le politiche retributive di merito ed è stata attuata una politica di contenimento del costo del lavoro attraverso la maggior fruizione delle ferie pre-

gresse e il minor ricorso allo straordinario. Questi fattori, al netto del maggior costo del lavoro somministrato (142 mila Euro), hanno determinato un decremento del costo del personale, oltre alla neutralizzazione degli incrementi relativi agli scatti di anzianità, agli avanzamenti automatici di carriera ed al maggior costo attribuibile ai migliori risultati di bilancio che hanno determinato una crescita dei premi variabili e di risultato.

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

COSTI PER IL PERSONALE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Salari e stipendi	14.193	14.018	175
Oneri sociali	3.948	3.914	34
Trattamento di fine rapporto	1.069	1.167	-98
Trattamento di quiescenza e simili	149	155	-6
Altri costi	32	31	1
<b>Totale</b>	<b>19.391</b>	<b>19.285</b>	<b>106</b>

Si evidenzia, nei prospetti seguenti, l'organico medio dipendente 2013 e 2012 in termini di unità e di equivalenti full-time.

ORGANICO MEDIO	2013	2012	VARIAZIONI
Dirigenti	10	11	-1
Impiegati	305	309	-4
Operai	56	56	0
<b>Totale n.ro dipendenti</b>	<b>371</b>	<b>376</b>	<b>-5</b>
<b>Totale equivalenti full-time</b>	<b>349</b>	<b>352</b>	<b>-3</b>

## B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Ammortamenti e svalutazioni	9.351	9.151	200

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	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Ammort. imm. immateriali	622	629	-7
Ammort. imm. materiali proprietà	1.206	1.150	56
Ammort. imm. materiali beni grat. devol.	6.842	6.370	472
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>8.670</b>	<b>8.149</b>	<b>521</b>
Svalutazione crediti attivo circolante	681	1.002	-321
<b>Totale</b>	<b>9.351</b>	<b>9.151</b>	<b>200</b>

## Nota Integrativa

## B. 11) Variazioni delle rimanenze

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Variazioni delle rimanenze	31	14	17

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

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	442	292	150

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

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Altri accantonamenti	1.882	1.587	295

Questa voce accoglie, per 1.701 migliaia di Euro l'accantonamento operato nell'esercizio a fronte del fondo di ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, per 171 mila Euro al fondo arretrati lavoro dipendente e per 10 mila Euro lo stanziamento al fondo oneri futuri.

## B. 14) Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione risultano composti come segue:

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Oneri diversi di gestione	3.045	2.819	226

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Contributo al servizio antincendio	1.280	1.200	80
Oneri tributari	1.109	1.070	39
Altri oneri e spese di gestione	256	383	-127
Minusv. Patrimoniali/Insussist. passive	235	107	128
Soprawvenienze passive	164	36	128
Perdite su crediti	1	23	-22
<b>Totale</b>	<b>3.045</b>	<b>2.819</b>	<b>226</b>

L'aumento della voce "oneri diversi di gestione" è dovuta alla crescita del contributo al servizio antincendio, il cui andamento è collegato all'andamento del traffico, agli oneri tributari, in particolare, IMU, TARES e imposta di pubblicità, alle minusvalenze patrimoniali

in esito alle rottamazioni conseguenti ai lavori di riqualifica del Terminal oltre che a componenti negativi non di competenza dell'esercizio in esame.

## C. Proventi ed oneri finanziari

	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Proventi ed oneri finanziari	-409	-186	-223

Risultano così articolati:

<b>PROVENTI ED ONERI FINANZIARI</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>VARIAZIONI</b>
<b>Proventi da partecipaz. in altre imprese</b>	<b>0</b>	<b>167</b>	<b>-167</b>
Proventi da titoli iscritti attivo circolante	86	142	-56
Proventi finanziari diversi	112	368	-256
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>198</b>	<b>677</b>	<b>-479</b>
Interessi passivi ed oneri finanziari	-607	-862	255
Utili e perdite su cambi	0	-1	1
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-607</b>	<b>-863</b>	<b>256</b>
<b>Totale</b>	<b>-409</b>	<b>-186</b>	<b>-223</b>

I proventi finanziari evidenziano un calo legato, da un lato all'assenza di dividendi e dall'altro alla diminuzione dei proventi da investimenti finanziari a breve e da conto corrente per il calo dei tassi di interesse e della liquidità media. Ciò ha comportato un aumento

del saldo negativo della gestione finanziaria nonostante la riduzione degli interessi passivi sui finanziamenti, dovuta sia alla riduzione dell'indebitamento medio sia al calo dei tassi.

## D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Svalutazione partecipazioni	-74	-893	819

La svalutazione delle partecipazioni è costituita dalla rettifica di valore apportata al valore di carico di Tag Bologna Srl e Ravenna

Terminal Passeggeri Srl, ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, rispettivamente per 48 mila e 26 mila Euro.

## E. Proventi e oneri straordinari

I risultati della gestione straordinaria sono così composti:

	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Proventi ed oneri straordinari	-295	316	-611
<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Sopravvenienze attive	14	981	-967
Proventi str. diversi/imposte anni precedenti	10	32	-22
<b>Totale Proventi Straordinari</b>	<b>24</b>	<b>1.013</b>	<b>-989</b>
Minusvalenze da alienazione partecipazioni	0	-626	626
Sopravvenienze passive	-67	-67	0
Oneri straordinari diversi/imposte anni precedenti	-252	-4	-248
<b>Totale Oneri Straordinari</b>	<b>-319</b>	<b>-697</b>	<b>378</b>
<b>Totale</b>	<b>-295</b>	<b>316</b>	<b>-611</b>

La voce "oneri straordinari diversi/imposte anni precedenti" accoglie per 250 mila Euro l'accantonamento effettuato a fronte del pia-

no di incentivi all'esodo/prepensionamenti che la Società ha deciso di attuare nel prossimo esercizio.

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

	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>VARIAZIONI</b>
Imposte sul reddito d'esercizio	2.076	1.937	139

## Nota Integrativa

La voce in esame è composta dall'importo stimato per le imposte sul reddito dell'esercizio suddiviso tra imposte correnti IRES e IRAP ed imposte anticipate e differite, così come dettagliato nella seguente tabella:

IMPOSTE SUL REDDITO	31/12/2013	31/12/2012	VARIAZIONI
Imposte correnti (IRES)	369	1.579	-1.210
Imposte correnti (IRAP)	1.098	1.034	64
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>1.467</b>	<b>2.613</b>	<b>-1.146</b>
Imposte differite (IRES + IRAP)	609	-676	1.285
<b>Totale imposte differite/anticipate</b>	<b>609</b>	<b>-676</b>	<b>1.285</b>
<b>Totale</b>	<b>2.076</b>	<b>1.937</b>	<b>139</b>

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale e tra l'onere fiscale teorico e l'onere fiscale esposto nel bilancio al 31 dicembre 2013, raffrontato con il corrispondente periodo del 2012.

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	31/12/2013	31/12/2012
Risultato prima delle imposte	4.329	3.509
<b>Aliquota ordinaria</b>	<b>27,50%</b>	<b>27,50%</b>
Onere fiscale teorico	1.190	965
<b>Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria:</b>		
+ Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	2.530	1.703
+ Costi deducibili in esercizi successivi	2.432	2.385
+ Svalutazione/minusvalenze su partecipazioni	74	1.531
+ Altri Costi dedotti in esercizi precedenti		0
+ Altri Costi indeducibili	882	705
- Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	-6.186	-784
- Dividendi		-158
- Costi non dedotti in esercizi precedenti (compresa Irap su lavoro dipendente)	-1.439	-1.495
- Altre differenze	-1.280	-1.656
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>1.342</b>	<b>5.740</b>
Imposta	369	1.579
<b>Aliquota effettiva</b>	<b>8,53%</b>	<b>44,98%</b>

IRAP	Base imponibile 2013	Imposta 2013 aliquota 4,20%	Base imponibile 2012	Imposta 2012 aliquota 4,20%
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>5.107</b>	<b>214</b>	<b>4.271</b>	<b>179</b>
- Costi per il personale indeducibili	18.497	777	18.349	771
- Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	1.732	73	1.420	60
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Commerciali	680	29	1.002	42
- Accantonamento tassato svalut. Crediti Altri	592	25	458	19
- Perdite su Crediti	0	0	23	1
- Altre variazioni in aumento	698	29	564	24
- Utilizzo Fondi in esercizi precedenti	-484	-20	-632	-27
- Altre variazioni in diminuzione	-684	-29	-826	-35
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>26.138</b>	<b>1.098</b>	<b>24.629</b>	<b>1.034</b>

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

<b>COMPOSIZIONE DELLE IMPOSTE A CARICO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
1. Imposte correnti	1.467	2.613
2. Variazione differite attive anni precedenti + acc.to differite passive	2.495	844
3. Variazione differite passive esercizi precedenti e acc.to differite attive	-1.887	-1.519
4. Imposte sul reddito dell'esercizio	2.076	1.937
% imposte correnti sul risultato prima delle imposte	<b>34%</b>	<b>74%</b>
% imposte sul reddito dell'esercizio sul risultato prima delle imposte	<b>48%</b>	<b>55%</b>

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

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

<b>Imposte Anticipate al 31/12/2012</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Imposta IRES</b>	<b>Imposta IRAP</b>	<b>TOTALE IMPOSTE</b>
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 Accantonamenti 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%	3.442	946	0	946
<b>Totale</b>	<b>16.827</b>	<b>4.227</b>	<b>161</b>	<b>4.388</b>

<b>Riassorbimenti Anno 2013</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Imposta IRES</b>	<b>Imposta IRAP</b>	<b>TOTALE IMPOSTE</b>
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	255	70	0	70
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	258	71	11	82
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	7.649	2.103	0	2.103
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	475	0	20	20
Manutenzioni eccedenti il 5%	799	220	0	220
<b>Totale</b>	<b>9.436</b>	<b>2.464</b>	<b>31</b>	<b>2.495</b>

<b>Incrementi Anno 2013</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Imposta IRES</b>	<b>Imposta IRAP</b>	<b>TOTALE IMPOSTE</b>
Quote associative deducibili per cassa	0	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	145	40	0	40
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	1.133	312	48	359
Altri Accantonamenti fondi IRES a fiscalità differita	3.194	878	0	878
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	600	0	25	25
Manutenzioni eccedenti il 5%	1.905	524	0	524
<b>Totale</b>	<b>6.977</b>	<b>1.754</b>	<b>73</b>	<b>1.827</b>

<b>Totale Imposte anticipate al 31/12/2013</b>	<b>Imponibile</b>	<b>Imposta IRES</b>	<b>Imposta IRAP</b>	<b>TOTALE IMPOSTE</b>
Quote associative deducibili per cassa	1	0	0	0
Altri costi a deducibilità IRES differita	245	67	0	67
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	3.241	891	137	1.027
Altri Accant. fondi IRES a fiscalità differita	4.754	1.309	0	1.309
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.579	0	66	66
Manutenzioni eccedenti il 5%	4.548	1.250	0	1.250
<b>Totale</b>	<b>14.368</b>	<b>3.516</b>	<b>203</b>	<b>3.720</b>

## V. Altre informazioni

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

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

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

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

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

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

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

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

*Bologna, 28 Aprile 2014*



## Relazione del Collegio Sindacale

**Bilancio d'Esercizio 2013**





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

*Signori Azionisti,*

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della Legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, anche secondo gli indirizzi contenuti nelle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione è stato nominato in sede di Assemblea Ordinaria del 27 maggio 2013 e da quella data ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione svoltesi nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento.

In particolare, dalla data della nomina, sono state tenute n° 7 riunioni del Consiglio di Amministrazione nel corso delle quali il Collegio Sindacale ha ottenuto dagli Amministratori e dai loro incaricati informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale e finanziario effettuate dalla Società, nonché ottenuto in sede di Consiglio di Amministrazione l'informativa prevista dall'art. 2381, comma quinto, del Codice Civile.

Il Collegio Sindacale, sulla base di quanto sopra, può ragionevolmente attestare che sia le azioni deliberate sia quelle 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°4 volte per l'espletamento delle verifiche periodiche svolgendo le attività di indagine e richiesta di dati e documenti ritenute opportune al fine di acquisire conoscenza e vigilare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, in particolare del sistema amministrativo-contabile, anche tramite la raccolta e lo scambio di informazioni dai responsabili di queste funzioni e della funzione Internal Audit. Da tali attività non sono emerse indicazioni significative da formulare in questa sede.

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 2013 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 31.12.2013, il Collegio, al quale non è demandato il controllo analitico di merito sul suo contenuto, ha vigilato sull'impostazione generale data allo stesso e sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura ed, a tale riguardo, non ha osservazioni da riferire.

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 conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del Bilancio, non hanno derogato alle disposizioni di cui all'articolo 2423, comma quarto, del Codice Civile. È stata utilizzata la deroga di cui all'art. 2423 ter, comma terzo, del Codice Civile, per meglio rappresentare la situazione dell'attivo patrimoniale in relazione alla tipicità dell'oggetto sociale, come illustrato nella nota integrativa.

Il Collegio ha verificato la rispondenza del Bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui è venuto a conoscenza a seguito dell'espletamento dei propri compiti, e non ha osservazioni al riguardo.

Come riportato nella Relazione sulla Gestione, abbiamo constatato che la Società, con riferimento all'esercizio 2013:

- 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 2009-2012, ad iscrivere il predetto contributo anche per l'esercizio 2013 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 di accertamento 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 aggiornato il "Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo" ai sensi del D.Lgs. 231/2001 al fine dell'inserimento dei reati di corruzione tra privati e dei reati ambientali e di una maggiore integrazione con il corpo procedurale interno in ottica semplificatrice.

Il Collegio preso atto della Relazione della Società di Revisione Reconta Ernst & Young Spa (incaricata del controllo contabile e della certificazione del Bilancio dall'Assemblea dei Soci del 27 maggio 2013 per il triennio 2013-2015) rilasciata in data odierna con l'espressione di un giudizio senza rilievi/richiami e nella quale si attesta che il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2013 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società nonché la coerenza della Relazione sulla Gestione con il Bilancio medesimo.

In relazione a quanto sopra esposto e per quanto di propria competenza, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi alla proposta di approvazione del Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2013 ed alla proposta di destinazione del risultato d'esercizio come formulate dal Consiglio di amministrazione.

Bologna, lì 30 maggio 2014

Il Collegio Sindacale  
Dr. Pietro FLORIDDIA, Presidente  
Rag. Carla GATTI  
Dr. Massimo SCARAFUGGI



## Relazione della Società di Revisione

**Bilancio d'Esercizio 2013**





## **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.**

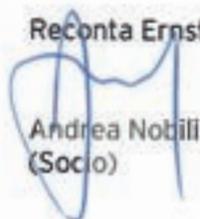
1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 6 maggio 2013.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2013 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2013.

**Bologna, 30 maggio 2014**

**Reconta Ernst & Young S.p.A.**



**Andrea Nobili  
(Socio)**





UPN

G-EUPN



# Indice

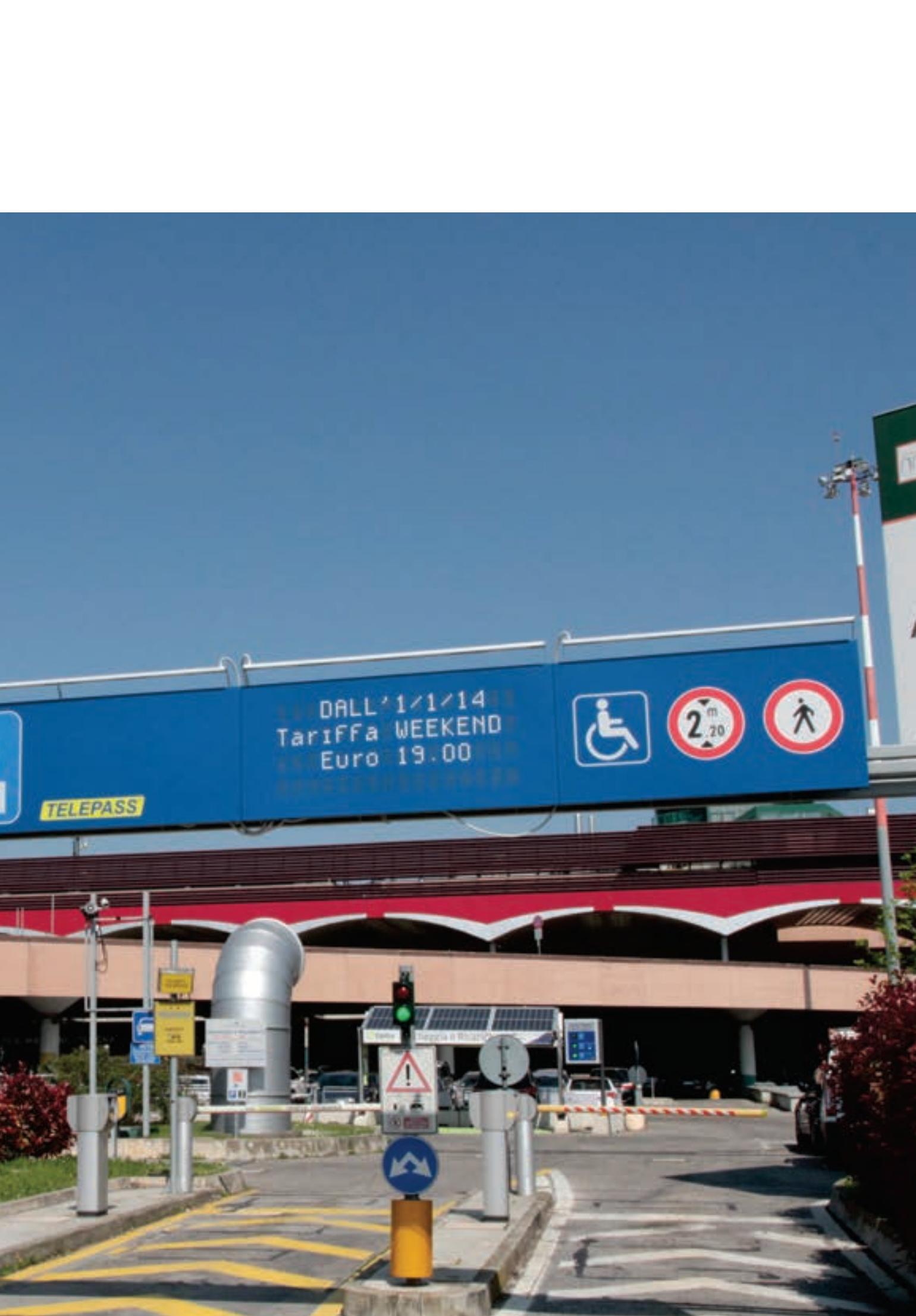
## Bilancio Consolidato 2013

<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<b>90</b>
<b>1. PREMESSA</b>	<b>92</b>
<b>2. IL GRUPPO</b>	<b>92</b>
<b>3. DATI DI TRAFFICO ED ANALISI DEI PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE</b>	<b>93</b>
<b>3.1 HANDLING MERCE E POSTA</b>	<b>93</b>
<b>3.2 AVIAZIONE GENERALE</b>	<b>93</b>
<b>4. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, FINANZIARIA E PATRIMONIALE DEL GRUPPO</b>	<b>94</b>
<b>4.1 RISULTATI ECONOMICI</b>	<b>94</b>
<b>4.2 FLUSSI FINANZIARI</b>	<b>95</b>
<b>4.3 STRUTTURA PATRIMONIALE</b>	<b>96</b>
<b>4.4 INVESTIMENTI</b>	<b>96</b>
<b>5. IL CONTENZIOSO</b>	<b>97</b>
<b>6. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</b>	<b>97</b>
<b>7. ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>97</b>
<b>STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO</b>	<b>98</b>
<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO</b>	<b>100</b>
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>	<b>102</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>	<b>103</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>103</b>
<b>NOTA INTEGRATIVA</b>	<b>106</b>
<b>I PREMESSA – PRINCIPI GENERALI</b>	<b>108</b>
<b>II CRITERI E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO</b>	<b>108</b>
<b>III CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>109</b>
<b>IV ESAME DELLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO</b>	<b>112</b>
<b>V ALTRE INFORMAZIONI</b>	<b>133</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>134</b>



DALL'1/1/14  
TARIFFA WEEKEND  
Euro 19.00

TELEPASS



## Relazione sulla gestione

Bilancio Consolidato 2013





## Relazione sulla gestione

### 1. Premessa

La presente relazione, a corredo del Bilancio Consolidato al 31/12/2013 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 2013 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 nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 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 nel 2008 da Marconi Handling Srl (ex-controllata, di seguito anche MH), con un capitale sociale di 10 mila 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 nel 2009.

Infine, è consolidata dal bilancio 2009 con il metodo del patrimonio netto previsto dall'art. 36, comma 1 e 3 del D.Lgs.127/91 la società Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP) costituita nel 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 con la fuoriuscita dal settore dell'handling passeggeri e rampa a seguito della cessione di MH nel 2012 e la vendita nel gennaio 2014 della 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. Infine, 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, nonostante il perdurare della crisi economica dei paesi occidentali, il 2013 ha fatto registrare una crescita complessiva del numero di passeggeri pari al 5,2% rispetto al 2012 e anche il traffico merci mondiale ha chiuso il 2013 con una variazione positiva (+1,4%).

A livello europeo il traffico passeggeri è cresciuto del 3,8% sul 2012 e il traffico merci dell'1,8%.

Il mercato italiano, invece, ha registrato una contrazione dell'1,9% rispetto al 2012 nel traffico passeggeri cui hanno contribuito diversi fattori tra cui la congiuntura economica negativa, la debolezza dei vettori nazionali e la crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese, mentre il traffico merci è cresciuto dell'1,5%. In questo contesto, i risultati dell'aeroporto di Bologna, +4% di traffico passeggeri e +8,6% di traffico merci, sono particolarmente rilevanti e confermano lo scalo al 7° posto nella classifica degli aeroporti italiani per traffico passeggeri

ed al 4° posto per traffico merci. Questi risultati sono da attribuirsi alla ricerca di vettori di tipologie diverse e complementari, ad una discreta tenuta del tessuto imprenditoriale/economico dell'area e, per quanto riguarda il traffico merci, alla crescita del traffico via aerea, in particolare grazie al segmento *courier*.

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

Sul fronte economico, il 2013 è stato caratterizzato dalla crescita dei ricavi della gestione caratteristica in linea con l'aumento del traffico passeggeri (4%) a fronte di una più contenuta crescita dei costi di gestione (+1%) dovuta da un lato, all'aumento dei costi direttamente correlati ai volumi di traffico e ai lavori di riqualifica del Terminal – costi di sviluppo del traffico, canoni aeroportuali e costi di manutenzione – e dall'altro ai risparmi sui costi di sgombrare neve, utenze e prestazioni professionali/consulenze.

#### 3.1 Handling merce e posta

Il traffico gestito nel 2013 in questo settore di attività è stato di 13.159 tonnellate di merce con un decremento del 17% rispetto all'anno precedente. Sul totale dei volumi processati la merce via

superficie pesa per l'80% e la componente via aerea per il restante 20%.

Nella tabella di seguito sono riportati i dati in dettaglio:

ANNO	TOTALE TONNELLATE	di cui EXPORT	di cui IMPORT	TOTALE COLLI
2012	15.894	10.295	5.599	426.226
2013	13.159	9.240	3.919	271.243
Var %	-17%	-10%	-30%	-36%

La contrazione di volumi riscontrata nell'anno ha le sue principali cause, oltre che nella congiuntura economica che permane negativa, anche nella perdita di un importante operatore. Al netto di quest'ultimo, infatti, il 2013 si sarebbe chiuso con un incremento del 4% rispetto all'anno precedente.

In generale l'andamento economico dell'esercizio rispetto al 2012 si caratterizza come visto in precedenza da una riduzione impor-

tante dei volumi (-17%). Nonostante questa riduzione i ricavi decrescono del solo 3%, grazie all'incremento delle tariffe e in particolare a quelle legate ai servizi accessori. Sul lato dei costi si è conseguito un ulteriore risparmio (-9% costi esterni di gestione e -15% costo del lavoro) che ha consentito di registrare un Margine Operativo Lordo positivo ed in crescita, dai 20 mila Euro del 2012 ai 202 mila del 2013.

#### 3.2 Aviazione generale

Il 2013 si chiude con un volume di attività e dei relativi ricavi sostanzialmente in linea con l'anno precedente, non evidenziandosi ancora una concreta ripresa dalla perdurante crisi economica. Di conseguenza il risultato economico complessivo è negativo anche se in leggero miglioramento rispetto al 2012 grazie ad ulteriori risparmi conseguiti nei costi tra i quali anche il generalizzato calo dei tassi di interesse che ha permesso di migliorare la gestione finanziaria. Il margine operativo lordo è positivo, in leggera crescita sul 2012.

Le principali attività, in continuità con gli anni precedenti ed i cui risultati sono in linea con il 2012 sono:

- gestione delle aree del Terminal Aviazione Generale e gestione della movimentazione del piazzale dedicato;
- handling ai voli dell'Aviazione Generale in qualità di unico handler

operante sullo scalo di Bologna;

- gestione dell'hangar dedicato con rimessaggio degli aeromobili e gestione dei locali situati nel retro dell'hangar;
- gestione dell'impianto fisso di distribuzione carburante avio nel piazzale antistante il Terminal e vendita del carburante.

Sul fronte dei costi, gli interventi sull'organizzazione aziendale implementati negli esercizi precedenti e la riduzione degli oneri finanziari derivanti dal finanziamento in essere, 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 che si riflette anche nel rilevante calo dei movimenti dell'Aviazione Generale evidenziato in tutti i principali aeroporti italiani.

## Relazione sulla gestione

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

## 4.1 Risultati economici

Nella tabella seguente si evidenziano i risultati economici consolidati dell'esercizio che chiude con un utile netto di gruppo di 2.345 mila Euro.

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	VAR. ASS.	VAR. %
Valore della produzione	84.531	81.706	2.825	3%
Costi della produzione	-79.356	-77.494	1.862	2%
<b>Differenza valore-costi produzione</b>	<b>5.175</b>	<b>4.212</b>	<b>963</b>	<b>23%</b>
Proventi ed oneri finanziari	-451	-282	-169	-60%
Rettifiche di valore attività finanziarie	-26	-819	793	-97%
Proventi ed oneri straordinari	-298	429	-727	-170%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.400</b>	<b>3.540</b>	<b>860</b>	<b>24%</b>
Imposte correnti	-1.498	-2.592	-1.094	-42%
Imposte differite	-603	677	1.280	189%
<b>Tot. Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>-2.101</b>	<b>-1.916</b>	<b>185</b>	<b>10%</b>
<b>Utile/Perdita d'esercizio</b>	<b>2.299</b>	<b>1.624</b>	<b>675</b>	<b>42%</b>
Utile/perdita d'esercizio di terzi	-46	-61	15	-24%
<b>Utile/perdita d'esercizio di gruppo</b>	<b>2.345</b>	<b>1.685</b>	<b>660</b>	<b>39%</b>

Si forniscono nel seguito i principali risultati economici consolidati dell'esercizio a confronto con quelli dell'esercizio precedente.

## Conto economico consolidato riclassificato

	ESERCIZIO 2013	% SUL FATTURATO	ESERCIZIO 2012	% SUL FATTURATO	VAR. ASS.	VAR. %
Ricavi aeronautici	56.265	67%	54.389	67%	1.876	3%
Ricavi /non aeronautici/commerciali	24.997	30%	23.932	30%	1.066	4%
Altri ricavi e proventi	2.464	3%	2.478	3%	-14	-1%
<b>Totale ricavi gestione caratteristica</b>	<b>83.726</b>	<b>100%</b>	<b>80.799</b>	<b>100%</b>	<b>2.927</b>	<b>4%</b>
Consumi di materie	-1.902	-2%	-2.048	-3%	146	7%
Manutenzioni	-3.526	-4%	-3.225	-4%	-301	-9%
Servizi da terzi	-26.698	-32%	-25.739	-32%	-959	-4%
Utenze e simili	-3.395	-4%	-3.701	-5%	306	8%
Costi generali	-4.019	-5%	-4.100	-5%	81	2%
Canoni e affitti	-5.753	-7%	-5.539	-7%	-213	-4%
<b>Costi esterni gestione</b>	<b>-45.292</b>	<b>-54%</b>	<b>-44.351</b>	<b>-55%</b>	<b>-941</b>	<b>-2%</b>
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>38.434</b>	<b>46%</b>	<b>36.448</b>	<b>45%</b>	<b>1.986</b>	<b>5%</b>
<b>Costo del lavoro</b>	<b>-21.479</b>	<b>-26%</b>	<b>-21.474</b>	<b>-27%</b>	<b>-6</b>	<b>0%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>16.955</b>	<b>20%</b>	<b>14.974</b>	<b>19%</b>	<b>1.980</b>	<b>13%</b>
Ammortamenti	-9.221	-11%	-8.688	-11%	-533	-6%
Accantonamenti operativi	-2.807	-3%	-2.595	-3%	-212	-8%
Totale costi di struttura	-12.028	-14%	-11.284	-14%	-745	-7%
<b>RISULTATO OPERATIVO CARATT. (EBIT)</b>	<b>4.926</b>	<b>6%</b>	<b>3.690</b>	<b>5%</b>	<b>1.236</b>	<b>33%</b>
Saldo gestione finanziaria	-511	-1%	-499	-1%	-13	-3%
Saldo gestione partecipate	-26	0%	-1.191	-1%	1.165	-98%
Saldo gestione straordinaria	11	0%	1.540	2%	-1.529	99%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>4.400</b>	<b>5%</b>	<b>3.540</b>	<b>4%</b>	<b>860</b>	<b>24%</b>
<b>Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>-2.101</b>	<b>-3%</b>	<b>-1.916</b>	<b>-2%</b>	<b>-186</b>	<b>-10%</b>
<b>UTILE CONSOLIDATO</b>	<b>2.299</b>	<b>3%</b>	<b>1.624</b>	<b>2%</b>	<b>674</b>	<b>41%</b>
<i>Risultato di competenza di terzi</i>	<i>46</i>	<i>0%</i>	<i>61</i>	<i>0%</i>	<i>-14</i>	<i>-24%</i>
<b>UTILE CONSOLIDATO DEL GRUPPO</b>	<b>2.345</b>	<b>3%</b>	<b>1.685</b>	<b>2%</b>	<b>660</b>	<b>39%</b>

## 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

	2013	2012
<b>Gestione reddituale caratteristica</b>		
Risultato di esercizio	2.345	1.685
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
+ Ammortamenti	9.221	8.688
+ Variazione T.F.R.	-109	-264
+ Accantonamenti al netto utilizzo fondi	1.758	711
- Minus/plusvalenze e altri costi/ricavi non monetari	115	808
<b>Cash Flow Operativo Lordo</b>	<b>13.330</b>	<b>11.628</b>
<i>Variazioni degli impieghi</i>		
Crediti e altre attività	-3.924	3.504
<i>Variazioni delle fonti</i>		
Debiti e altre passività	1.855	-1.374
<b>Cash Flow di Esercizio= Flusso monetario netto della gestione reddituale</b>	<b>11.261</b>	<b>13.758</b>
Flusso monetario Immobilizzazioni Materiali e Immateriali	-20.854	-18.633
Flusso monetario Immobilizzazioni Finanziarie	1.392	-3.777
Flusso monetario Attività/Passività Finanziarie	-4.116	4.040
Variazione Patrimonio Netto di Terzi	-46	621
<b>Flusso di cassa generato/assorbito dalle att. di finanziamento/investimento</b>	<b>-23.624</b>	<b>-17.749</b>
<b>Liquidità generata/Utilizzo liquidità=variazione finale di cassa</b>	<b>-12.363</b>	<b>-3.991</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>16.853</b>	<b>20.844</b>
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>-12.363</b>	<b>-3.991</b>
<b>Disponibilità liquide fine periodo</b>	<b>4.489</b>	<b>16.853</b>

Nell'esercizio in chiusura la gestione operativa ha generato cassa per 13.330 migliaia di Euro, in crescita di 1.702 migliaia di Euro sul 2012, mentre il capitale circolante netto ha assorbito cassa per 2.069 migliaia di Euro così determinando un cash flow di esercizio di 11.261 migliaia di Euro.

Quest'ultimo, unitamente alle fonti prodotte dal decremento dei crediti esigibili oltre l'esercizio successivo per 1.392 migliaia di Euro e dall'utilizzo di una linea di credito a breve termine di 2 milioni di Euro, è stato completamente utilizzato per la:

- copertura degli investimenti nelle immobilizzazioni materiali e immateriali (20.854 migliaia di Euro);
- restituzione delle rate di mutuo (6.116 migliaia di Euro); con conseguente assorbimento della cassa per complessivi 12.363 migliaia di Euro.



## Relazione sulla gestione

## 4.3 Struttura patrimoniale

Di seguito, per maggiore dettaglio, la composizione delle fonti e degli impieghi 2013.

## Analisi struttura patrimoniale fonti e impieghi consolidate

IMPIEGHI	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	VAR. ASS.	VAR. %
- Crediti verso clienti	15.143	12.072	3.070	25%
- Crediti tributari e imposte anticipate	2.740	2.486	254	10%
- Altri crediti	4.708	4.103	605	15%
- Ratei e risconti attivi	257	216	41	19%
- Rimanenze di magazzino	548	595	-47	-8%
- Debiti verso fornitori	-17.240	-18.297	1.057	-6%
- Clienti c/anticipi	-67	-71	4	6%
- Debiti tributari	-845	-816	-29	-4%
- Altri debiti	-17.004	-14.319	-2.685	-19%
- Ratei e risconti passivi	-397	-195	-202	-103%
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>-12.158</b>	<b>-14.227</b>	<b>2.069</b>	<b>-15%</b>
- Immobilizzazioni immateriali e materiali	164.233	152.834	11.399	7%
- Immobilizzazioni finanziarie	142	167	-24	-15%
- Altre immobilizzazioni commerciali e tributarie	5.417	6.808	-1.392	-20%
- Fondi rischi e oneri	-6.486	-9.818	3.332	34%
- TFR	-4.482	-4.591	109	2%
<b>Immobilizzazioni strutturali nette</b>	<b>158.822</b>	<b>145.399</b>	<b>13.423</b>	<b>9%</b>
<b>Totale Impieghi</b>	<b>146.665</b>	<b>131.172</b>	<b>15.492</b>	<b>12%</b>

FONTI	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	VAR. ASS.	VAR. %
- Debiti verso banche	37.889	36.973	916	2%
- Attività finanziare liquide	-7.848	-7.761	-86	-1%
- Denaro e valori in cassa	-4.489	-16.853	12.364	73%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>25.552</b>	<b>12.358</b>	<b>13.194</b>	<b>107%</b>
- Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0%
- Riserve	44.569	42.884	1.685	4%
- Utile dell'esercizio	2.345	1.685	660	39%
Patrimonio Netto di terzi	199	245	-46	-19%
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>121.113</b>	<b>118.814</b>	<b>2.299</b>	<b>2%</b>
<b>Totale fonti</b>	<b>146.665</b>	<b>131.172</b>	<b>15.492</b>	<b>12%</b>

## 4.4 Investimenti

Il 2013 si contraddistingue per la conclusione dei lavori di riqualifica del Terminal Passeggeri e della I° fase del Master Plan aeroportuale.

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

mento 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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VAR.
INVESTIMENTI	20.853	18.842	2.011

## 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.

Sul versante del mercato dell'Aviazione Commerciale, i dati di traffico al 31 marzo 2014 sono molto positivi: la linea tradizionale cresce dell'1,6%, il low-cost nazionale del 18,2% mentre il charter conferma la forte tendenza negativa con un calo del 36,8%. L'incremento complessivo dei passeggeri nel primo trimestre dell'anno è stato del 7,4% rispetto all'anno precedente, i movimenti sono in calo (- 0,4%) e il tonnellaggio in lieve aumento (+ 0,4%).

Relativamente al settore Aviazione Generale, pur in un'ottica prudenziale derivante alle deboli stime relative alla ripresa economica, per il 2014 si prevede una leggera crescita dei ricavi e del margine operativo rispetto al 2013. Nel settore handling merci e posta, i primi mesi del 2014 hanno confermato la forte dipendenza di quest'attività dalle condizioni congiunturali e dalle dinamiche fortemente competitive del settore. Il traffico cargo nel primo trimestre 2014 ha registrato un incremento del 2,2%, dovuto da un lato

all'incremento del 9% del traffico via aerea e dall'altra al decremento del 16% della merce via superficie. Per il 2014, a causa del trasferimento presso un altro scalo di parte delle operazioni di uno dei courier, si stima una riduzione del traffico merci.

Sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, il 2014 apre la nuova fase del Masterplan aeroportuale che prevede diversi progetti già in corso tra i quali i pontili d'imbarco, l'ampliamento del molo imbarchi, la riqualifica del piazzale e del fabbricato ex-Aeroclub, la piazzola de-icing ed il relativo edificio.

In generale, nel 2014 la marginalità operativa dovrebbe beneficiare degli effetti positivi derivanti dal traffico in crescita e dalle maggiori superfici commerciali disponibili; d'altro lato sono da tenere presenti possibili rischi derivanti dalla situazione economica generale e quindi dalla diminuzione della domanda di spostamenti aerei unita a dinamiche competitive su alcune aree del business non aeronautico.

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-

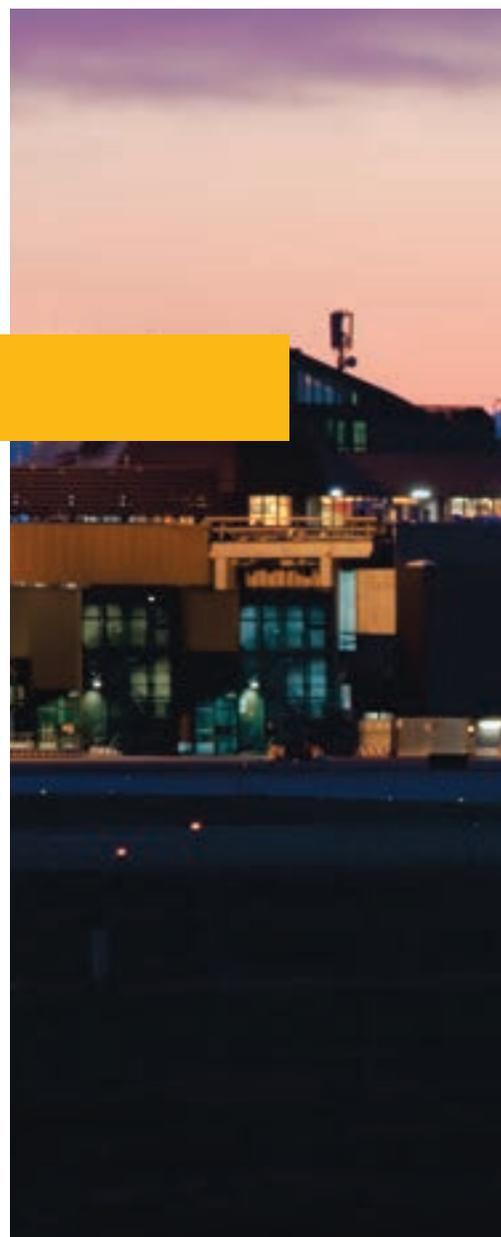
mente all'informativa sull'ambiente ed il personale e sugli obiettivi e le politiche di gestione del rischio si rimanda alle apposite sezioni della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

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

Bologna, 28 aprile 2014

## Stato Patrimoniale e Conto Economico

Bilancio Consolidato 2013





## Stato Patrimoniale e Conto Economico

## Stato Patrimoniale Attivo

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>				
<b>B) Immobilizzazioni:</b>				
<i>I) Immobilizzazioni immateriali:</i>				
1) Costi di impianto e di ampliamento	31.825	66.609	-34.784	-52
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
3) Diritti di brevetto ind. e utilizz. opere dell'ingegno	816.701	802.611	14.090	2
4) Concessioni, licenze marchi e diritti simili				
5) Avviamento				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	177.878	131.830	46.048	35
7) Altre	931.542	972.852	-41.310	-4
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>1.957.946</b>	<b>1.973.902</b>	<b>-15.956</b>	<b>-1</b>
<i>II) Immobilizzazioni materiali:</i>				
1) Terreni e fabbricati	8.487.889	8.410.030	77.859	1
2) Impianti e macchinari	2.037.290	1.988.138	49.152	2
3) Attrezzature industriali e commerciali	767.225	545.528	221.697	41
4) Altri beni materiali	1.364.460	1.396.555	-32.095	-2
5) Beni gratuitamente devolvibili				
a) Terreni e fabbricati	129.280.887	115.084.604	14.196.283	12
b) Impianti e macchinari	17.399.454	7.335.638	10.063.816	137
c) Attrezzature industriali e commerciali				
d) Altri beni materiali				
6) Immobilizzazioni in corso e acconti				
a) Immobilizzazioni tecniche in corso e acconti	2.937.353	16.099.533	-13.162.180	-82
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>162.274.558</b>	<b>150.860.026</b>	<b>11.414.532</b>	<b>8</b>
<i>III) Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate				
b) Imprese collegate	36.693	62.693	-26.000	-41
c) Imprese controllanti				
d) Altre imprese	105.459	103.959	1.500	1
2) Crediti				
a) Verso imprese controllate				
b) Verso imprese collegate				
c) Verso controllanti				
d) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	92.475	46.174	46.301	100
b) Esigibile oltre esercizio successivo		50.708	-50.708	-100
3) Altri titoli				
a) Esigibile entro esercizio successivo				
b) Esigibile oltre esercizio successivo				
4) Azioni proprie				
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>234.627</b>	<b>263.534</b>	<b>-28.907</b>	<b>-11</b>
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>164.467.131</b>	<b>153.097.462</b>	<b>11.369.669</b>	<b>7</b>
<b>C) Attivo circolante:</b>				
<i>I) Rimanenze:</i>				
1) Materie prime, sussidiarie, e di consumo	548.303	594.932	-46.629	-8
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati				
3) Lavori in corso su ordinazione				
4) Lavori finiti e merci				
5) Acconti				
<b>Totale rimanenze</b>	<b>548.303</b>	<b>594.932</b>	<b>-46.629</b>	<b>-8</b>

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>II) Crediti:</b>				
1) Verso clienti				
a) Esigibile entro esercizio successivo	15.142.648	12.072.292	3.070.356	25
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	1.316.500	1.456.397	-139.897	-10
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.238.407	1.211.337	27.070	2
4-ter) Imposte anticipate				
a) Esigibile entro esercizio successivo	1.423.282	1.029.357	393.925	38
b) Esigibile oltre esercizio successivo	2.699.799	3.708.790	-1.008.991	-27
5) Verso altri				
a) Esigibile entro esercizio successivo	4.615.800	4.056.628	559.172	14
b) Esigibile oltre esercizio successivo	1.663.439	2.280.318	-616.879	-27
<b>Totale crediti</b>	<b>28.099.875</b>	<b>25.815.119</b>	<b>2.284.756</b>	<b>9</b>
<b>III) Attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>				
1) Partecipazioni in imprese controllate				
2) Partecipazioni in imprese collegate				
3) Partecipazioni in imprese controllanti				
4) Altre partecipazioni	5.165.989	5.165.989		
5) Azioni proprie				
6) Altri titoli	2.681.669	2.595.247	86.422	3
<b>Totale attività finanziarie (non immobilizzazioni)</b>	<b>7.847.658</b>	<b>7.761.236</b>	<b>86.422</b>	<b>1</b>
<b>IV) Disponibilità liquide</b>				
1) Depositi bancari e postali	4.467.590	16.828.685	-12.361.095	-73
2) Assegni				
3) Denaro e valori in cassa	21.757	23.763	-2.006	-8
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>4.489.347</b>	<b>16.852.448</b>	<b>-12.363.101</b>	<b>-73</b>
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>40.985.183</b>	<b>51.023.735</b>	<b>-10.038.552</b>	<b>-20</b>
<b>D) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	2.279	37.948	-35.669	-94
2) Risconti	279.128	189.126	90.002	48
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>281.407</b>	<b>227.074</b>	<b>54.333</b>	<b>24</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>205.733.721</b>	<b>204.348.271</b>	<b>1.385.450</b>	<b>1</b>

## Stato Patrimoniale Passivo

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Patrimonio netto</b>				
I) Capitale	74.000.000	74.000.000		
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	14.350.000	14.350.000		
III) Riserve di rivalutazione				
IV) Riserva legale	4.211.178	4.119.063	92.115	2
V) Riserve statutarie				
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio				
VII) Altre riserve	25.701.792	23.951.608	1.750.184	7
VIII) Utile (Perdite) portati a nuovo	306.006	463.328	-157.322	-34
IX) Utile (Perdite) dell'esercizio di gruppo	2.344.781	1.684.978	659.803	-39
<b>Totale patrimonio netto di gruppo</b>	<b>120.913.757</b>	<b>118.568.977</b>	<b>2.344.780</b>	<b>2</b>
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	<b>198.885</b>	<b>245.124</b>	<b>-46.239</b>	<b>-19</b>
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>121.112.642</b>	<b>118.814.101</b>	<b>2.298.541</b>	<b>2</b>
<b>B) Fondi per rischi ed oneri</b>				
1) Per trattamento di quiescenza ed obblighi simili				
2) Per imposte, anche differite	5.000	5.000		
3) Altri	6.481.485	9.813.381	-3.331.896	-34
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>6.486.485</b>	<b>9.818.381</b>	<b>-3.331.896</b>	<b>-34</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>4.482.453</b>	<b>4.591.302</b>	<b>-108.849</b>	<b>-2</b>
<b>D) Debiti</b>				
1) Obbligazioni				
2) Obbligazioni convertibili				
3) Debiti verso soci per finanziamenti				
4) Debiti verso banche				
a) Esigibili entro esercizio successivo	9.246.757	6.091.520	3.155.237	52
b) Esigibili oltre esercizio successivo	28.642.148	30.880.285	-2.238.137	-7
5) Debiti verso altri finanziatori				
6) Acconti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	67.062	71.244	-4.182	-6
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
7) Debiti verso fornitori				
a) Esigibili entro esercizio successivo	17.240.143	18.297.270	-1.057.127	-6
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
8) Debiti rappresentati da titoli di credito				
9) Debiti verso imprese controllate				
a) Esigibili entro esercizio successivo				
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	845.343	815.861	29.482	4
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale				
a) Esigibili entro esercizio successivo	918.951	871.283	47.668	5
b) Esigibili oltre esercizio successivo				
14) Altri debiti				
a) Esigibili entro esercizio successivo	16.085.183	13.447.609	2.637.574	20
b) Esigibili oltre esercizio successivo	209.576	209.576		
<b>Totale debiti</b>	<b>73.255.163</b>	<b>70.684.648</b>	<b>2.570.515</b>	<b>4</b>
<b>E) Ratei e Risconti</b>				
1) Ratei	122.804	151.728	-28.924	-19
2) Risconti	274.174	288.111	-13.937	-5
<b>Totale Ratei e Risconti</b>	<b>396.978</b>	<b>439.839</b>	<b>-42.861</b>	<b>-10</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>205.733.721</b>	<b>204.348.271</b>	<b>1.385.450</b>	<b>1</b>

## Conti d'ordine

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<i>I) Garanzie prestate</i>	7.060.740	5.602.711	1.458.029	26
<i>II) Impegni: beni in concessione</i>	56.644.111	58.386.246	-1.742.135	-3
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>63.704.851</b>	<b>63.988.957</b>	<b>-284.106</b>	<b>0</b>

## Conto Economico

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	82.573.554	79.681.174	2.892.380	4
2) Variaz. riman. prodotti in lavoraz., semilav. e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni				
5) Altri ricavi e proventi	1.957.620	2.024.814	-67.194	-3
- di cui contributi c/esercizio	35.375	25.354	10.021	40
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>84.531.174</b>	<b>81.705.988</b>	<b>2.825.186</b>	<b>3</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) Per materie prime sussid., consumo e merci	1.973.393	2.138.687	-165.294	-8
7) Per servizi	35.609.648	34.748.460	861.188	2
8) Per godimento di beni di terzi	5.752.507	5.538.224	214.283	4
9) Per il personale				
a) Salari e stipendi	15.062.199	14.948.327	113.872	1
b) Oneri sociali	4.210.064	4.191.227	18.837	0
c) Trattamento di fine rapporto	1.134.429	1.242.869	-108.440	-9
d) Trattamento di quiescenza e simili	160.946	168.320	-7.374	-4
e) Altri costi	31.952	30.605	1.347	4
<i>Totale costo del personale</i>	<i>20.599.590</i>	<i>20.581.348</i>	<i>18.242</i>	<i>0</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali	664.250	677.474	-13.224	-2
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	8.556.739	8.010.756	545.983	7
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) Svalutaz. cred. att. circolante e dispon. liquide	690.132	1.021.868	-331.736	-32
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>9.911.121</i>	<i>9.710.098</i>	<i>201.023</i>	<i>2</i>
11) Variaz. riman. mat. prime, sussid., cons. e merci	46.629	10.280	36.349	354
12) Accantonamenti per rischi	476.724	300.711	176.013	59
13) Altri accantonamenti	1.887.793	1.591.016	296.777	19
14) Oneri diversi di gestione	3.098.624	2.875.623	223.001	8
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>79.356.029</b>	<b>77.494.447</b>	<b>1.861.582</b>	<b>2</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>5.175.145</b>	<b>4.211.541</b>	<b>963.604</b>	<b>23</b>

	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2012	DIFFERENZA	SCOSTAM. %
<b>C) Proventi ed oneri finanziari</b>				
15) Proventi da partecipazione				
a) Proventi da partecipazioni imprese controllate				
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate				
c) Proventi da partecipazioni altre imprese		166.563	-166.563	-100
16) Altri proventi				
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni				
c) Da titoli iscritti nell'attivo circolante	86.422	141.737	-55.315	-39
d) Proventi finanziari diversi	144.263	406.349	-262.086	-64
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>230.685</i>	<i>548.086</i>	<i>-317.401</i>	<i>-58</i>
17) Interessi passivi ed altri oneri finanziari	-681.564	-994.749	313.185	-31
17-bis) Utili e perdite su cambi	131	-1.458	1.589	-109
<b>Totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-450.748</b>	<b>-281.558</b>	<b>-169.190</b>	<b>60</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>				
18) Rivalutazioni				
a) Di partecipazioni				
b) Di immobiliz. finanziarie (non partecipaz.)				
c) Di titoli iscritti nell'att. circol. (non partecipaz.)				
19) Svalutazioni				
a) Di partecipazioni	-26.000	-819.089	793.089	-97
b) Di immobilizzazioni finanziarie				
c) Di titoli iscritti nell'attivo circolante				
<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>-26.000</b>	<b>-819.089</b>	<b>793.089</b>	<b>-97</b>
<b>E) Proventi ed oneri straordinari</b>				
20) Proventi				
a) Plusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Plusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze attive	15.668	1.006.241	-990.573	-98
d) Proventi straordinari diversi	10.368	33.263	-22.895	-69
<i>Totale proventi straordinari</i>	<i>26.036</i>	<i>1.039.504</i>	<i>-1.013.468</i>	<i>-97</i>
21) Oneri straordinari				
a) Minusvalenze alienaz. immobilizzazioni				
b) Minusvalenze su partecipazioni				
c) Sopravvenienze passive	-72.432	-538.969	466.537	-87
d) Oneri straordinari diversi	-251.781	-67.919	-183.862	271
e) Imposte di esercizi precedenti	-309	-3.583	3.274	-91
<i>Totale oneri straordinari</i>	<i>-324.522</i>	<i>-610.471</i>	<i>285.949</i>	<i>-47</i>
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>-298.486</b>	<b>429.033</b>	<b>-727.519</b>	<b>-170</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.399.911</b>	<b>3.539.927</b>	<b>859.984</b>	<b>24</b>
a) imposte correnti	1.498.304	2.592.117	-1.093.813	-42
b) imposte differite/anticipate	603.067	-676.606	1.279.673	-189
<b>22) Imposte sul reddito d'esercizio</b>	<b>2.101.371</b>	<b>1.915.511</b>	<b>185.860</b>	<b>10</b>
<b>26) Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>2.298.540</b>	<b>1.624.416</b>	<b>674.124</b>	<b>41</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio di gruppo</b>	<b>2.344.781</b>	<b>1.684.978</b>	<b>659.803</b>	<b>39</b>
<b>Utile (perdita) d'esercizio di terzi</b>	<b>-46.241</b>	<b>-60.562</b>	<b>14.321</b>	<b>-24</b>



NECESSARIO SEPARATO  
OPERAZIONE PER CRISTINO

Aeroporto di Bologna

logi scan



Aeroporto di Bologna

Aeroporto di Bologna

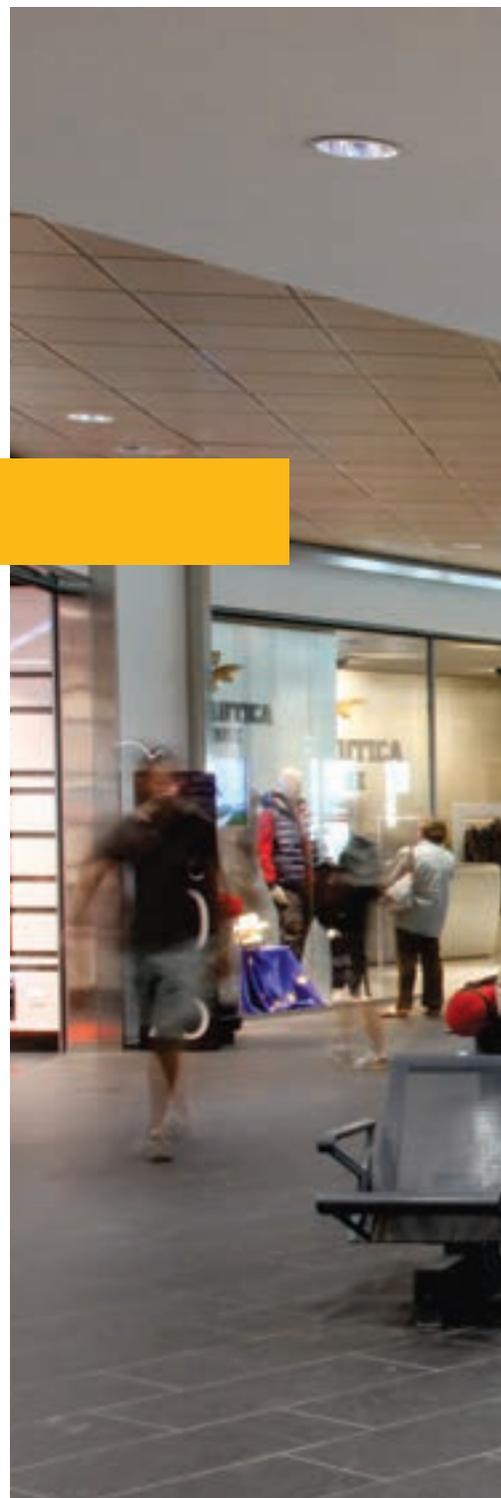
LOGITAL

LOGITAL

ALTA VELOCITÀ  
PER IL COMFORT DEL VOI  
E PER IL VOI  
PER IL VOI

## Nota Integrativa

Bilancio Consolidato 2013





## 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 27 maggio 2013, l'Assemblea dei Soci ha affidato l'incarico per il triennio 2013-2015: 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%

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 31/12/2013 della capogruppo e delle società rientranti nell'area di consolidamento predisposti dai competenti organi aziendali.

## 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.

Sempre relativamente alle operazioni straordinarie si ricorda che l'ex società controllata Marconi Handling Srl (nel seguito MH) ceduta nel 2012, conferì, con efficacia giuridica dal 31 dicembre 2008, il ramo d'azienda handling merce e posta nella società

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.

unipersonale Fast Freight Marconi (nel seguito FFM). Il conferimento determinò, in capo alla conferente MH, una minusvalenza dell'importo di 2.015 migliaia di Euro a seguito della valutazione peritale del ramo, in ossequio al dettato dell'art. 2465 del Codice Civile, che ha evidenziato un badwill pari al "minor valore" complessivamente attribuito al ramo rispetto al valore netto contabile degli elementi attivi e passivi conferiti basato sulle fondate previsioni di perdite future che FFM avrebbe dovuto 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 (256 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.

## 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 civili-

stico 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

## Nota Integrativa

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.

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 dicem-

bre 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
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/segnaazione	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 fatta eccezione per parte delle opere di ammodernamento e riqualifica del terminal passeggeri i cui lavori, essendosi conclusi a ridosso del termine dell'esercizio, hanno concorso al processo di ammortamento in funzione del tempo intercorso nell'effettivo utilizzo, in correlazione ai ricavi d'esercizio.

I costi sostenuti per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni aventi natura incrementativa delle attività materiali sono imputati all'attivo patrimoniale. Le spese di manutenzione ordinaria e riparazione sono imputate direttamente al conto economico nell'esercizio di sostenimento eccezione fatta per gli oneri di manutenzione ordinaria e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili, per quanto alla categoria "piste, piazzali, parcheggi aeromobili e vie di rullaggio", per i quali viene utilizzato apposito fondo di ripristino iscritto nel passivo patrimoniale. Quest'ultimo 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 in perfetto stato di funzionamento. L'accantonamento viene 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. 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, eccezione fatta per i contributi relativi all'interramento della ferrovia ed al prolungamento della pista di volo, portati a diretto deconto del valore dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione (2004). Dall'esercizio 2006, per omogeneità di trattamento, si è utilizzato quest'ultimo metodo per tutti i contributi in conto impianti ricevuti dalla Capogruppo.

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

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

I **crediti** sono iscritti al valore nominale ed adeguati al presunto valore di realizzazione mediante l'iscrizione di un fondo rischi su crediti costituito per la copertura di specifiche posizioni dubbie oltre ad una quota forfettaria la cui misura è ritenuta congrua al fine di tenere conto del rischio di inesigibilità sull'ammontare

complessivo dei crediti. Non risultano crediti di durata superiore ai cinque anni, né crediti in valuta.

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 con la scrivente le società controllate TAG e FFM, accordo rinnovato per il triennio 2012-2014. A seguito dell'opzione, la Società 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 CNCD, 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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Immobilizzazioni	164.467	153.097	11.370

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

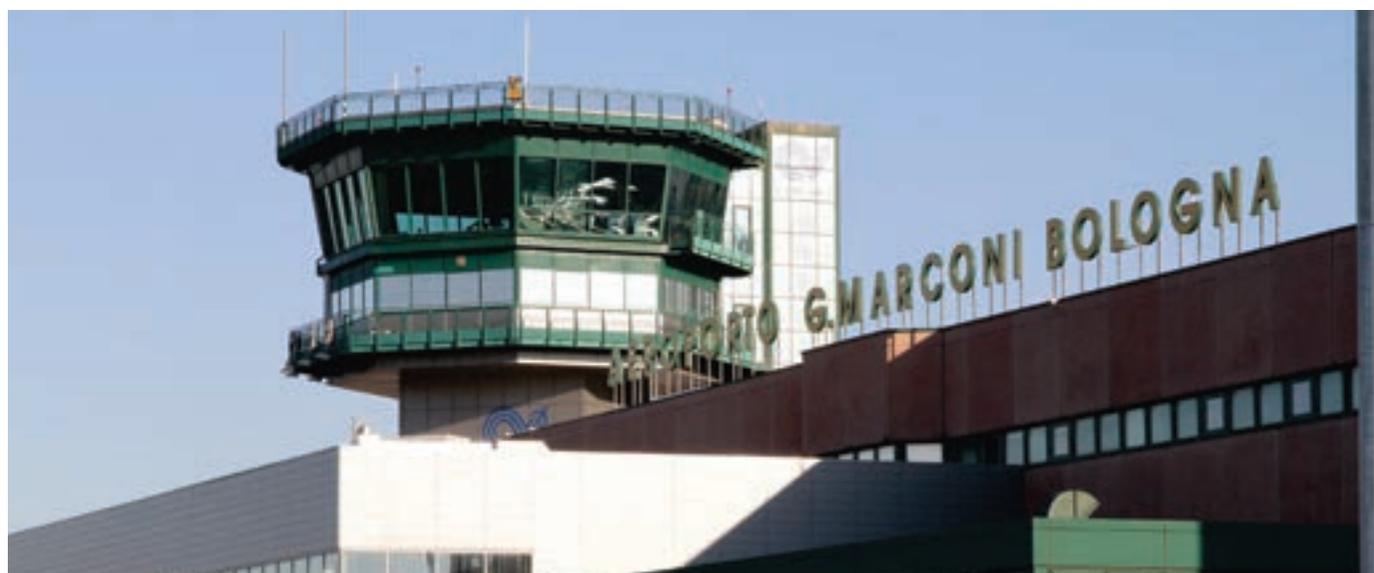
Nel prospetto seguente si riportano le movimentazioni delle poste nel corso dell'esercizio.

CATEGORIE	SALDO 01/01/2013	INCREM.TO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	AMM.TO	SALDO 31/12/2013
Costi di impianto ed ampliamento	67	0	0	-34	32
Diritti brevetto ind.le opere ingegno	803	603	0	-589	817
Immob. in corso e acconti	132	324	-278	0	178
Altre	973	0	0	-41	932
<b>Totale</b>	<b>1.974</b>	<b>927</b>	<b>-278</b>	<b>-664</b>	<b>1.958</b>

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 per il quale, considerata la complessità del progetto, la presenza di rilevanti oneri di start up e di analisi e progettazione dei modelli gestionali, è stato redatto un piano di ammortamento sulla base della residua possibilità di utilizzazione stimata in cinque esercizi (aliquota del 20%). L'incremento dell'esercizio è dovuto prevalentemente ai costi del sistema informativo BPM (Business Process Management – prima fase del progetto Baisys 2) unitamente all'*upgrade* dell'intero sistema software

di gestione aeroportuale Groundstar e Conrac, resosi necessario per far fronte alle nuove esigenze introdotte con la riqualifica del Terminal passeggeri e con l'entrata in funzione del nuovo sistema automatizzato di smistamento bagagli.

Le **"immobilizzazioni immateriali in corso"** accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31/12/2013 tra cui i costi sostenuti per la progettazione della pensilina di collegamento tra fermata aeroporto e Terminal del *People Mover* e quelli legati alla revisione grafico funzionale e nuova architettura delle informazioni e servizi riferiti al nuovo sito Internet.



## 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 01/01/2013	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2013
Terreni	5.567	0	0	5.567
Fabbricati	1.896	27	0	1.923
Costruzioni leggere	3.562	166	0	3.728
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>11.025</b>	<b>193</b>	<b>0</b>	<b>11.218</b>
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	7.875	382	0	8.257
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	268	0	0	268
Impianti info accettazione	775	92	-250	617
Impianti pubblicitari	435	95	0	530
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>9.353</b>	<b>569</b>	<b>-250</b>	<b>9.672</b>
Attrezzatura varia	280	7	0	287
Attrezzature aerostazione	2.179	508	-155	2.532
<b>Totale attrezzature ind. e comm.li</b>	<b>2.459</b>	<b>515</b>	<b>-155</b>	<b>2.819</b>
Automezzi	253	16	0	269
Autoveicoli da trasporto	594	1	0	595
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.026	83	-13	2.096
Mobili e arredi fissi	1.241	203	0	1.444
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.532	126	-28	2.630
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>6.646</b>	<b>429</b>	<b>-41</b>	<b>7.034</b>
<b>Totali</b>	<b>29.483</b>	<b>1.706</b>	<b>-446</b>	<b>30.743</b>

Tra le immobilizzazioni materiali in proprietà si segnalano, per rilevanza, gli acquisti di mezzi per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, di una spazzatrice aeroportuale, di apparecchiature per i

controlli di sicurezza passeggeri e bagagli e di attrezzature a supporto del Piano Emergenza Aeroportuale oltre all'acquisto dei nuovi banchi check-in la cui installazione è legata ai lavori di riqualifica del Terminal.



## Nota Integrativa

## Immobilizzazioni materiali in proprietà - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2013	ALIENAZIONI/ RICLASSIF	QUOTE AMM.TO.	FONDO 31/12/2013
Terreni	0	0	0	0
Fabbricati	0	0	0	0
Costruzioni leggere	2.615	0	115	2.730
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>2.615</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>2.730</b>
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	6.289	0	301	6.590
Apparecchi di segn.ne e attrezz. pista	212	0	33	245
Pista Impianti info accettazione	626	-250	75	451
Impianti pubblicitari	238	0	111	349
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>7.365</b>	<b>-250</b>	<b>520</b>	<b>7.635</b>
Attrezzatura varia	291	0	6	297
Attrezzatura aerostazione	1.623	-38	170	1.755
<b>Totale attrezzature ind. e commerciali</b>	<b>1.914</b>	<b>-38</b>	<b>176</b>	<b>2.052</b>
Automezzi	244	0	9	253
Autoveicoli da trasporto	359	-1	70	428
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	1.702	-10	89	1.781
Mobili e arredi fissi	872	0	94	966
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.072	-27	197	2.242
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>5.249</b>	<b>-38</b>	<b>459</b>	<b>5.670</b>
<b>Totali</b>	<b>17.143</b>	<b>-326</b>	<b>1.270</b>	<b>18.087</b>

## Immobilizzazioni materiali in proprietà – valori netti

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

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2013	FONDO 31/12/2013	SALDO DI BILANCIO 31/12/2013
Terreni	5.567	0	5.567
Fabbricati	1.923	0	1.923
Costruzioni leggere	3.728	-2.730	7.490
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>11.218</b>	<b>-2.730</b>	<b>8.488</b>
Mezzi carico, scarico, sollev.to e trasporto	8.257	-6.590	1.667
Apparecchi di segn.ne e attrezz. Pista	268	-245	23
Impianti info accettazione	617	-451	166
Impianti pubblicitari	530	-349	181
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>9.672</b>	<b>-7.635</b>	<b>2.037</b>
Attrezzatura varia	287	-297	-10
Attrezzatura aerostazione	2.532	-1.755	777
<b>Totale attrezzature ind. e commerciali</b>	<b>2.819</b>	<b>-2.052</b>	<b>767</b>
Automezzi	269	-253	16
Autoveicoli da trasporto	595	-428	167
Mobili macchine ordinarie d'ufficio	2.096	-1.781	315
Mobili e arredi fissi	1.444	-966	478
Macchine ufficio elettron. ed elettromec.	2.630	-2.242	388
<b>Totale altri beni materiali</b>	<b>7.034</b>	<b>-5.670</b>	<b>1.364</b>
<b>Totali</b>	<b>30.743</b>	<b>-18.087</b>	<b>12.656</b>

## B. II. 5) Beni gratuitamente devolvibili

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

### Beni gratuitamente devolvibili – valore lordo

CATEGORIE	SALDO 01/01/2013	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2013
Piste, piazz.e parch.aa/mm, vie di rullaggio	104.859	239	0	104.859
Parcheggi e viabilità	8.218	317	0	8.535
Fabbricati	71.033	18.545	-238	89.340
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>183.871</b>	<b>19.101</b>	<b>-238</b>	<b>202.734</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	2.494	5.616	-1.262	6.848
Impianti di comunicaz./segnalazione	5.536	1.196	0	6.732
Altri impianti	13.610	5.418	130	19.158
App.segnalaz. e attr.di pista	638	270	0	908
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>22.278</b>	<b>12.500</b>	<b>-1.132</b>	<b>33.646</b>
<b>Totali</b>	<b>206.149</b>	<b>31.601</b>	<b>-1.370</b>	<b>236.380</b>

Gli incrementi più rilevanti dei beni gratuitamente devolvibili riguardano i lavori di riqualifica del Terminal nella categoria "fabbricati" per 17.305 migliaia di Euro oltre all'impianto automatizzato di smistamento bagagli – BHS – (5.289 migliaia di Euro), la realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora per complessivi 825 mila Euro, la realizzazione degli impianti meccanici, di riscaldamento e condizionamento realizzati a seguito della riqualifica del Terminal passeggeri e gli impianti per il controllo bagagli all'interno del nuovo impianto BHS (746 mila Euro). Durante l'esercizio 2013 si è provveduto a dismettere alcuni beni coinvolti nei lavori di riqualifica del Terminal e nei lavori di realizzazione del nuovo edificio de-icing, la cui eliminazione ha prodotto una minusvalenza patrimoniale complessiva di 178 mila Euro con impatto sul conto economico e sul patrimonio netto di pari importo.



### Beni gratuitamente devolvibili - fondi

CATEGORIE	FONDO 01/01/2013	ALIENAZIONI E RICLASS.	QUOTE AMM.TO	FONDO 31/12/2013
Piste, piazz. e parch. aa/mm, vie di rullaggio	22.473	0	2.500	24.973
Parcheggi e viabilità	3.971	0	169	4.140
Fabbricati	42.342	-225	2.223	44.340
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>68.786</b>	<b>-225</b>	<b>4.892</b>	<b>73.453</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	1.821	-1.099	495	1.217
Impianti di comunicaz./segnalazione	3.949	0	722	4.671
Altri impianti	8.788	7	987	9.782
App. segnalaz. e attr. di pista	385	0	192	577
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>14.943</b>	<b>-1.092</b>	<b>2.396</b>	<b>16.247</b>
<b>Totali</b>	<b>83.729</b>	<b>-1.317</b>	<b>7.288</b>	<b>89.700</b>

## Nota Integrativa

## Beni gratuitamente devolvibili - valori netti

CATEGORIE	COSTO D'ACQUISTO 31/12/2013	FONDO 31/12/2013	SALDO DI BILANCIO 31/12/2013
Piste, piazz. e parch. aa/mm, vie di rullaggio	104.859	-24.973	79.886
Parcheggi e viabilità	8.535	-4.140	4.395
Fabbricati	89.340	-44.340	45.000
<b>Totale terreni e fabbricati</b>	<b>202.734</b>	<b>-73.453</b>	<b>129.281</b>
Impianti di car., scar., sollevamento	6.848	-1.217	5.631
Impianti di comunicaz./segnalazione	6.732	-4.671	2.061
Altri impianti	19.158	-9.782	9.376
App. segnalaz. e attr. di pista	908	-577	331
<b>Totale impianti e macchinari</b>	<b>33.646</b>	<b>-16.247</b>	<b>17.399</b>
<b>Totali</b>	<b>236.380</b>	<b>-89.700</b>	<b>146.680</b>

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

CATEGORIE	SALDO 01/01/2013	INCREMENTO	ALIENAZIONI/ RICLASSIF.	SALDO 31/12/2013
Imm. tecniche in corso	16.100	19.524	-32.687	2.937

Gli investimenti più rilevanti in corso al 31/12/2013 sono riferiti ad una porzione di edificio non completato nell'ambito dei lavori di riqualifica del Terminal per 554 mila Euro, pontili di imbarco (589

mila Euro), nuova centrale di cogenerazione (396 mila Euro) ed acconti per il progetto relativo alla realizzazione e fornitura delle nuove apparecchiature "Logiscan" per 225 mila Euro.

## B. III. Immobilizzazioni finanziarie

Si riporta il dettaglio del raggruppamento in esame:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Immobilizzazioni finanziarie	235	264	29

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Partecipazioni in imprese collegate	37	63	-26
Partecipazioni in altre imprese	105	104	1
Crediti vs. altri esig. entro es. successivo	92	46	46
Crediti vs. altri esig. oltre es. successivo	0	51	-51
<b>Totali</b>	<b>235</b>	<b>264</b>	<b>-29</b>

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

Al 31/12/2013 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 completamente azzerata nell'esercizio precedente a seguito della procedura di liquidazione deliberata il 3 maggio 2012.

DENOMINAZIONE E SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATRIMONIO NETTO AL 31/12/2013	RISULTATO DI ESERCIZIO AL 31/12/2013	% DI POSSESSO	VALORE DI ISCRIZIONE IN BILANCIO AL 31/12/2013
Bologna Congressi Spa - Bologna - Piazza della Costituzione, 5	1.549	2.092	-77	10,00%	104

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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie, di consumo	548	595	-47

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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Crediti	28.100	25.815	2.285

Nel dettaglio tale posta è così costituita:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Vs. clienti entro es. successivo	15.143	12.072	3.071
Tributari entro es. successivo	1.317	1.456	-139
Tributari oltre es. successivo	1.238	1.211	27
Imposte Anticipate entro es. successivo	1.423	1.029	394
Imposte Anticipate oltre es. successivo	2.700	3.709	-1.009
Vs. altri entro es. successivo	4.616	4.057	559
Vs. altri oltre es. successivo	1.663	2.280	-617
<b>Totali</b>	<b>28.100</b>	<b>25.815</b>	<b>2.287</b>

## Nota Integrativa

I "crediti verso clienti" sono esigibili entro l'esercizio successivo e si riferiscono a servizi svolti sul territorio italiano nei confronti di clienti prevalentemente nazionali o dell'Unione Europea. La voce accoglie crediti al valore nominale per 17.539 migliaia di Euro oltre a fatture e note di credito da emettere ai clienti per 117 mila Euro,

al netto del fondo svalutazione crediti appostato per 2.514 migliaia di 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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Crediti lordi verso clienti	17.657	14.691	2.966
Fondo svalutazione crediti	-2.514	-2.619	105
<b>Crediti netti verso clienti</b>	<b>15.143</b>	<b>12.072</b>	<b>3.071</b>

## Movimentazione del fondo svalutazione crediti verso clienti

Valore al 01/01/2013	2.619
Utilizzo per crediti inesigibili	-537
Svincolo fondo per crediti incassati	-258
Incremento per accantonamento 2013	690
<b>Totale</b>	<b>2.514</b>

Come negli esercizi passati, l'accantonamento effettuato è scaturito dall'analisi delle singole posizioni creditorie a rischio di inesigibilità oltre ad una quota calcolata sulla base della media storica delle perdite su crediti degli ultimi cinque anni; la misura del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2013 è ritenuta congrua al fine di ricondurre il valore nominale dei crediti commerciali al valore di presumibile realizzo.

La diminuzione dei crediti tributari a breve è dovuta da un lato, al calo del credito annuale Iva (-342 mila Euro) controbilanciato dall'altro, dall'aumento del credito per il saldo Ires (381 mila Euro). Inoltre, il saldo Irap dell'esercizio, tra i crediti tributari dell'esercizio 2012 per 163 mila Euro, nel 2013 risulta iscritto tra i debiti tributari.

I crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo, accolgono il credito iscritto a seguito dell'istanza di rimborso Ires per la mancata deduzione dell'Irap sul costo del personale (D.L. 201/2011 e Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate n. 2012/140973 del 2012) per 1.170 migliaia di 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. La crescita di 27 mila Euro attiene al credito verso l'Erario per il recupero dell'Iva fatturata a clienti in procedura concorsuale.

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 01/01/2013	4.738
Utilizzo imposte anticipate anni precedenti	-2.509
Incremento per accantonamento 2013	1.894
<b>Totale</b>	<b>4.123</b>

Infine, la voce "crediti verso altri esigibili entro l'esercizio successivo" accoglie per 3.628 migliaia di 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). 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 migliaia di Euro) al rischio di parziale inesigibilità. La crescita dei crediti verso altri esigibili entro l'esercizio successivo ed il decremento dei crediti verso altri esigibili oltre l'esercizio successivo sono riconducibili principalmente ai crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling i quali sono stati ripartiti in base alle relative scadenze contrattuali, ivi compresi gli oneri accessori (interessi). Si precisa che 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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Altre Partecipazioni	5.166	5.166	0
Altri titoli	2.682	2.595	87
<b>Totali</b>	<b>7.848</b>	<b>7.761</b>	<b>87</b>

La voce accoglie la partecipazione del 4,13% nella società Sagat Spa, ceduta in data 27 gennaio 2014 a F2i Aeroporti Spa e Tecnoinvestimenti Srl al prezzo di 5.166 migliaia di Euro corrispondente al valore di iscrizione della partecipazione.

La voce "altri titoli", infine, attiene alle somme impiegate in un Prodotto Finanziario di Capitalizzazione di 2.500 migliaia di Euro acqui-

stato 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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Depositi bancari, assegni, cassa	4.489	16.852	-12.363

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	4.458
Depositi Postali	9
Denaro in cassa	22
<b>Totale</b>	<b>4.489</b>

All'interno della categoria dei depositi bancari si segnala l'importo di 1.327 migliaia di Euro vincolato su un conto di deposito a breve scadenza. Si segnala, infine, il pegno di 70 mila Euro in essere sul saldo di un conto corrente acceso sulla Banca Popolare di Verona

S.Geminiano e S.Prospero 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.

## D. Ratei e risconti

RATEI E RISCONTI ATTIVI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Interessi attivi	2	38	-36
<b>Totale ratei attivi</b>	<b>2</b>	<b>38</b>	<b>-36</b>
Affitti passivi	23	1	22
Assicurazioni	38	13	25
Tasse	2	1	1
Altri	191	162	29
Pluriennali	25	12	13
<b>Totale risconti attivi</b>	<b>279</b>	<b>189</b>	<b>90</b>
<b>Totale</b>	<b>281</b>	<b>227</b>	<b>54</b>

Valutati nel rispetto del principio della competenza temporale, si riferiscono prevalentemente ad interessi attivi di competenza del prossimo esercizio sugli investimenti finanziari in essere al 31/12/2013 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 25 mila Euro attongono a risconti attivi pluriennali.

## Passivo Patrimoniale

## A. Patrimonio Netto

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Patrimonio Netto di Gruppo	120.914	118.569	2.345
Patrimonio Netto di terzi	199	245	-46
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>121.113</b>	<b>118.814</b>	<b>2.299</b>

Al 31 dicembre 2013 il capitale sociale, pari a 74.000 migliaia di Euro, interamente sottoscritto e versato, è formato da n. 29.600.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 2,50 cadauna così ripartite tra i Soci:

## Composizione del capitale al 31/12/2013

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

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

- 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 distri-

buibile 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 2012 per complessivi 92 mila Euro e, per la restante parte, di 1.750 migliaia di Euro a Riserva Straordinaria.

Le variazioni intervenute nelle poste di Patrimonio Netto sono le seguenti:

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	INCREMENTI	DECREMENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012
Cap. Sociale	74.000	0	0	74.000
Riserva sovrapprezzo azioni	14.350	0	0	14.350
Riserva legale	4.211	92	0	4.119
Altre riserve	25.702	1.750	0	23.952
Utili/Perdite riportate a nuovo	306	206	-363	463
Risultato di esercizio	2.345	2.345	-1.685	1.685
<b>Totale Patr. Netto di Gruppo</b>	<b>120.914</b>	<b>4.393</b>	<b>-2.048</b>	<b>118.569</b>
Patr. Netto di Terzi	199	0	-46	245
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>121.113</b>	<b>4.393</b>	<b>-2.094</b>	<b>118.814</b>

## Prospetto di riconciliazione tra patrimonio e risultato netto della capogruppo e patrimonio e risultato netto consolidato

La tavola seguente evidenzia le differenze tra patrimonio netto e risultato di esercizio del bilancio della capogruppo e del bilancio consolidato con le voci che hanno determinato tali differenze.

		PATRIMONIO NETTO	RISULTATO NETTO
<b>Patrimonio netto e risultato Aeroporto G. Marconi S.p.A.</b>		<b>119.199</b>	<b>2.253</b>
Patrimonio netto e risultato società consolidata Tag Bologna Srl		406	-94
Patrimonio netto e risultato società consolidata Fast Freight Marconi SpA		2.184	347
<b>Patrimonio netto e risultato aggregato</b>		<b>121.789</b>	<b>2.506</b>
<i>Rettifiche di consolidamento:</i>			
Valore carico delle partecipazioni consolidate		-729	
Eliminazione svalutazione partecipazioni in imprese consolidate		111	48
Effetti valutazione della società collegata con il metodo del patrimonio netto		11	
Allineamento costi e ricavi delle controllate consolidate ai ricavi e costi della capogruppo		-3	0
Storno effetti conferimento ramo d'azienda handling merci a Fast Freight Marconi SpA		-66	-256
<b>Patrimonio e risultato consolidato</b>	<b>A</b>	<b>121.113</b>	<b>2.298</b>
<b>Patrimonio netto e risultato netto di terzi</b>	<b>B</b>	<b>199</b>	<b>-46</b>
<b>Patrimonio e risultato del gruppo</b>	<b>A - B</b>	<b>120.914</b>	<b>2.345</b>



## Nota Integrativa

## B. Fondi per rischi ed oneri

## B. 2) Per imposte, anche differite

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Per imposte, anche differite	5	5	0

Trattasi di accantonamento prudenzialmente effettuato nell'esercizio precedente 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. Alla data di redazione del presente bilancio non vi sono elementi per modificare la stima effettuata nel precedente esercizio.

## B. 3) Altri

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Altri fondi	6.481	9.813	-3.332

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

ALTRI FONDI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2012
F.do rischi patronage Seaf	0	70	-5.035	4.965
Fondo ripr. beni grat. dev.	4.023	1.701	-475	2.797
F.do contenziosi in corso	1.407	407	-178	1.178
F.do arretrati lavoro dip.	365	177	0	188
F.do "Requisiti sistema"	258	0	-258	517
F.do incentivi all'esodo/prepensionamenti	250	250	0	0
F.do oneri futuri	179	10	0	169
<b>Totale</b>	<b>6.481</b>	<b>2.615</b>	<b>-5.946</b>	<b>9.813</b>

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 e poi fallita con sentenza del Tribunale di Forlì n. 32/2013 depositata il 3 maggio 2013, è stato riclassificato nei debiti verso banche, come dettagliato nell'apposito paragrafo a cui si rimanda. Esso fu accantonato nell'esercizio 2011 a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata dalla Società nel 2007 in ordine ad un mutuo bancario concesso a Seaf, per la quota capitale e la quota di interessi proporzionale all'impegno della Società; nel presente esercizio è stato incrementato dell'accantonamento di competenza dell'esercizio 2013 per 70 mila Euro, per poi essere riclassificato nei debiti verso banche in relazione al fallimento suddetto;
- **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 475 mila Euro a fronte di costi di manutenzione ordinaria e conservativa. 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 confermare la programmazione per il 2014 di un intervento di manutenzione straordinaria delle zone di toccate della pista di volo e sulla via di rullaggio sezione 3. Gli interventi sui tratti di via di rullaggio sezione 4 e 5 sono stati programmati rispettivamente al 2017 e 2018, anni nei quali sarà necessario intervenire nuovamente in parte su uno strato di superficie e in parte su uno strato di fondazione della pista di volo. Per quanto riguarda gli altri beni gratuitamente devolvibili (Terminal passeggeri, merci ed altri fabbricati) l'aggiornamento del piano di manutenzione straordinaria per il quinquennio 2014-2018 che ha costituito la base dell'accantonamento effettuato nell'esercizio, ha evidenziato la necessità di riprogrammare al 2014 gli interventi sui manti di copertura del viadotto e del parcheggio multipiano, inizialmente previsti nel 2013 per motivi operativi e di interferenza con i lavori di riqualifica del Terminal;

- **il fondo contenziosi in corso** è stato utilizzato nel 2013 per il pagamento di un atto transattivo sull'azione revocatoria del fallimento di un cliente oltre alle spese legali di difesa in alcuni contenziosi per complessivi 112 mila Euro ed è stato liberato

per 66 mila Euro a fronte della cessazione o della riduzione del rischio su alcune cause. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per 407 mila Euro, è volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società su nuovi contenziosi avviati nel 2013 e/o su precedenti cause sul cui esito gli amministratori hanno ritenuto prudente effettuare un apposito stanziamento in bilancio;

- **il fondo arretrati lavoro dipendente**, costituito a fronte dell'una tantum stimata a copertura della parte economica del CCNL scaduto il 31/12/2011, è stato ulteriormente incrementato nell'esercizio in esame (177 mila Euro) a copertura della quota 2013;
- **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 dispo-

ste 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 completo nell'esercizio 2014, ultimo anno di vigenza di quest'ultimo;

- **il fondo incentivi all'esodo/prepensionamenti** è stato accantonato nell'esercizio a fronte dei costi di incentivazione all'esodo stimati che la Società ha destinato a tale finalità;
- **il fondo oneri futuri** infine, 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 2013 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.	31/12/2013	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	31/12/2012
T.F.R.	4.482	216	-325	4.591

Gli incrementi comprendono l'accantonamento 2013 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

	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Debiti	73.255	70.685	2.570

La composizione dei debiti è la seguente:

DEBITI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Vs. banche entro es. successivo	9.247	6.092	3.155
Vs. banche oltre es. successivo	28.642	30.880	-2.238
Acconti	67	71	-4
Vs. fornitori entro es. successivo	17.240	18.297	-1.057
Debiti tributari entro es. successivo	845	816	29
Vs. Ist. Pr. /Sicur. Soc. entro es. suc.	919	871	48
Altri debiti entro es. successivo	16.085	13.448	2.637
Altri debiti oltre es. successivo	210	210	0
<b>Totali</b>	<b>73.255</b>	<b>70.685</b>	<b>2.570</b>

## Nota Integrativa

Si dettagliano i debiti verso banche per mutui accesi con i seguenti istituti di credito:

- i mutuo quindicennale con scadenza il 15/06/2019, per un residuo complessivo al 31/12/2013 di 15.172 migliaia di Euro, erogato dalla Banca OPI S.p.A (ora Intesa San Paolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 12.414 migliaia di Euro tra i debiti vs. banche scadenti oltre l'esercizio successivo, e per 2.759 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2014, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo;
- mutuo decennale con scadenza il 30/09/2016, per un residuo complessivo di 9.420 migliaia di Euro erogato da Intesa San Paolo S.p.A. sempre per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per 6.413 migliaia di Euro tra i debiti vs banche in scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 3.007 migliaia di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2014, tra i debiti entro l'esercizio successivo;
- mutuo quindicennale, per un residuo complessivo al 31/12/2013 di 6.262 migliaia di Euro, erogato dal Monte dei Paschi di Siena a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 5.783 migliaia di Euro tra i debiti verso banche con scadenza oltre l'esercizio successivo, e per 479 mila Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2014, tra i debiti in scadenza entro l'esercizio successivo.

I debiti verso banche in scadenza entro l'esercizio successivo ammontano, inoltre, 2 milioni di Euro verso Banco Popolare Società

Cooperativa per l'utilizzo di una linea di credito a breve termine (hot money) rimborsata a gennaio 2014. Infine, i debiti verso banche ammontano per complessivi 5.035 migliaia di Euro, di cui 1.001 migliaia di Euro in scadenza entro l'esercizio e 4.034 migliaia di Euro oltre l'esercizio, la riclassificazione effettuata nell'esercizio del "fondo rischi lettera di patronage Seaf" accantonato già dal 2011 a fronte del rischio connesso alla garanzia rilasciata nel 2007 relativamente ad un mutuo bancario concesso a Seaf, in liquidazione dal 14 maggio 2012 e poi fallita con sentenza n. 32 depositata dal Tribunale di Forlì in data 3 maggio 2013. La Società si è insinuata ed è stata ammessa al passivo fallimentare per 4.999 migliaia di Euro, ammissione condizionata all'effettiva escussione da parte delle banche creditrici e quindi ammessa con riserva ex art.55, comma 3 della legge Fallimentare ed art.1953 n.2 del Codice Civile. Nel mese di marzo 2014, a seguito di numerosi contatti con le banche creditrici, è stato siglato un accordo di pagamento rateale, che non costituisce novazione rispetto all'originario debito verso Seaf, in cinque anni con rate trimestrali a decorrere dal 12 marzo 2014 la cui quota capitale iscritta nei debiti verso banche, ammonta a 5.035 migliaia di Euro. In conseguenza dell'adesione al piano di rimborso suddetto, la Società richiederà l'ammissione al passivo fallimentare senza riserva, avendo titolo per esercitare pienamente l'azione di regresso; azione che, stante la relazione emessa ai sensi dell'art. 33 della L.F. dal Curatore fallimentare, non potrà che confermare l'insoddisfamento del diritto di credito, in considerazione della totale incapacienza dell'attivo fallimentare.

Di seguito si espone il debito residuo suddiviso per intervalli di scadenza:

SCADENZA	IMPORTO
Rate in scadenza nel 2014	9.247
Rate in scadenza 2015-2019	24.831
Rate in scadenza dal 2020	3.811

- la voce "acconti" accoglie gli anticipi da clienti, per 67 mila Euro, incassati al 31/12/2013;
- i "debiti verso fornitori", per 17.240 migliaia di Euro, rappresentano il complesso dei debiti per servizi e per forniture ricevute

da soggetti diversi dalle società del Gruppo, riflettenti sia il normale funzionamento dell'azienda, sia i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali. Sono riferiti prevalentemente ad acquisti operati in Italia o nell'Unione Europea.

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

DEBITI TRIBUTARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Debiti vs. Erario per ritenute Irpef	806	815	-9
Debiti vs. Erario per imposte indirette	1	1	0
Debiti vs. Erario per imposte dirette	38	0	38
<b>Totale</b>	<b>845</b>	<b>815</b>	<b>30</b>

La crescita evidenziata da questa categoria di debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuta al saldo Ires dell'esercizio per 38 mila Euro contro un saldo a credito dell'esercizio 2012.

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

DEBITI VS. IST.PREVIDENZA/SIC.SOCIALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Debiti vs. Inps	822	765	57
Debiti vs. Inail	17	17	0
Debiti vs. Fondi di Previdenza e altri	80	89	-9
<b>Totale</b>	<b>919</b>	<b>871</b>	<b>48</b>

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

ALTRI DEBITI ESIG. ENTRO ES. SUCCESSIVO	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Enac per canoni conc./debiti vari vs. Stato	8.122	6.655	1.467
Addizionale diritti imbarco L.350/03	4.747	3.423	1.324
Retribuzioni personale/lavoratori autonomi	2.211	2.054	157
Debiti diversi	513	685	-172
Compagnie aeree/BSP per biglietteria	492	631	-139
<b>Totale</b>	<b>16.085</b>	<b>13.448</b>	<b>2.637</b>

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

- per 5.943 migliaia di Euro il debito relativo all'onere per il servizio antincendio così come disciplinato dall'art.1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4 comma 3bis della Legge 2/2009 per il quale si rimanda all'apposito commento nella Relazione sulla Gestione del Bilancio della Capogruppo;
- per 2.035 migliaia di 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 2.675 migliaia di Euro dall'importo addebitato ai vettori a tale titolo e non ancora incassato al 31 dicembre 2013 e quanto a 2.072 migliaia di Euro dal debito per l'addizionale incassata e riversata allo Stato nel mese di gennaio 2014.

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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Ratei passivi	123	152	-29
Risconti passivi	274	288	-14
<b>Totale</b>	<b>397</b>	<b>440</b>	<b>-43</b>

Valutati nel rispetto della competenza temporale, si riferiscono a:

- ratei passivi per 123 mila Euro relativi prevalentemente a quote di interessi passivi sui finanziamenti bancari in essere di competenza dell'esercizio 2013;

- risconti passivi per 274 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 (231 mila Euro).



## Conti d'ordine

CONTI D'ORDINE	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
a) Terzi per nostre fidejussioni	3.867	2.167	1.700
b) Terzi per nostre lettere di patronage	3.194	3.436	-242
<b>I) Totale Garanzie Prestate</b>	<b>7.061</b>	<b>5.603</b>	<b>1.458</b>
a) Opere ricevute dallo Stato c/concessione	34.489	36.231	-1.742
b) Finanziamento opere dello Stato	22.155	22.155	0
<b>II) Totale Impegni</b>	<b>56.644</b>	<b>58.386</b>	<b>-1.742</b>
<b>Totale</b>	<b>63.705</b>	<b>63.989</b>	<b>-284</b>

I conti d'ordine si articolano in:

1. **garanzie prestate**, per quanto riguarda le fidejussioni, attengono prevalentemente a:
  - fideiussione di 2.913 migliaia di Euro a favore di Enac prevista dalla convenzione di gestione totale. L'aumento di quest'ultima, pari a 805 migliaia di Euro al 31 dicembre 2012, è legato all'aumento del canone aeroportuale dal 2010 al 2011 per effetto dell'entrata in vigore del Contratto di Programma, essendo calcolata sull'ultimo canone definitivo versato;
  - fideiussione di 70 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 3.194 migliaia di 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 6.262 migliaia di Euro.

2. gli **impegni** della Società nei confronti di terzi, ammontano a:
  - 34.489 migliaia di 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 32.278 migliaia di Euro, attengono al conferimento iniziale per 1.636 migliaia di Euro, le opere realizzate per i Campionati mondiali di calcio Italia '90 per 931 mila Euro ed ai lavori realizzati con finanziamento statale per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri per 29.711 mila Euro (Convenzione n. 4003/86 e A.A). Questi ultimi sono esposti al netto del decremento dovuto alle dismissioni per demolizioni avvenute nel 2013 a seguito dei lavori di riqualifica del Terminal per complessivi 1.742 migliaia di 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 migliaia di Euro;
  - 22.155 migliaia di 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.

### 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 esplicata dalla società è la seguente:

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Diritti di imbarco passeggeri	21.496	21.080	416
Diritti di approdo, decollo e sosta aa/mm	14.405	13.778	627
Diritti sicurezza passeggeri	8.175	7.707	468
Diritti controllo 100% bagagli stiva	3.793	3.731	62
Diritti di imbarco e sbarco merci	640	547	93
<b>TOT. DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>48.509</b>	<b>46.843</b>	<b>1.666</b>
Corrispettivo PRM	2.478	2.262	216
Servizio de-icing e altri ricavi aeronautici	2.279	2.208	71
Servizi di handling	1.551	1.674	-123
Corrispettivo beni uso esclusivo	1.348	1.225	123
Infrastrutture/servizi centralizzati	455	535	-80
<b>TOT. ALTRI RICAVI AERONAUTICI</b>	<b>8.111</b>	<b>7.904</b>	<b>207</b>
Subconcessione locali/servizi commer.	11.161	10.263	898
Parcheggi	11.121	10.541	580
Altri ricavi commerciali	3.124	3.179	-55
Provvigioni biglietteria	548	951	-403
<b>TOT. RICAVI NON AERONAUTICI/COMMERCIALI</b>	<b>25.954</b>	<b>24.934</b>	<b>1.020</b>
<b>Totale</b>	<b>82.574</b>	<b>79.681</b>	<b>2.893</b>

La crescita dei ricavi della gestione caratteristica si attesta al 4% in linea con l'aumento del traffico passeggeri. L'effetto volume ha inciso in maniera determinante su quasi tutta la categoria dei diritti aeroportuali e degli altri ricavi aeronautici tariffati dal Contratto di Programma in quanto alcune tariffe normate sono aumentate mentre altre sono diminuite.

Passando ai ricavi commerciali, la crescita è dovuta ai maggiori spazi a disposizione delle subconcessioni in seguito alla fine dei lavori di riqualifica del Terminal passeggeri ed al buon risultato dei

parcheggi dovuto alla crescita del traffico passeggeri, alle politiche promozionali poste in essere ed ai ricavi incrementali legati agli accessi viari nella zona preferenziale di accesso al Terminal. Infine, la diminuzione dei ricavi per commissioni di biglietteria deriva dalla cessazione dell'attività di biglietteria aerea nel mese di agosto, attività che la Società continua a svolgere direttamente solo online avendo accettato la richiesta di subconcessione di spazi ad operatori specializzati del settore per lo svolgimento della biglietteria offline.

#### A. 5) Altri ricavi e proventi

ALTRI RICAVI E PROVENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Proventi diversi	1.074	884	190
Sopravvenienze attive	689	749	-60
Indennizzi e rimborsi	90	244	-154
Plusvalenze patrimoniali	70	123	-53
Contributi c/esercizio	35	25	10
<b>Totale</b>	<b>1.958</b>	<b>2.025</b>	<b>-67</b>

## Nota Integrativa

Non si registrano variazioni significative di questa categoria di ricavi. La voce "sopravvenienze attive" è composta, per 582 mila Euro, dal rilascio di fondi in esubero, in particolare dal fondo contenziosi in corso (66 mila Euro), dal fondo svalutazione crediti e dal fondo cd "Requisiti di sistema" (entrambi per 258 mila Euro). I contributi

in conto esercizio attingono a rimborsi di corsi di formazione del personale finanziati (Fondimpresa) per 24 mila Euro e per 11 mila Euro alla partecipazione al progetto Icargo dell'Unione Europea finalizzato all'utilizzo dell'innovazione tecnologica per migliorare la multimodalità degli operatori cargo coinvolti.

## 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 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Carburanti	1.081	1.169	-88
Beni di consumo scalo e officina	408	474	-66
Gasolio da riscaldamento	304	293	11
Vestiaro di consumo/divise	53	86	-33
Cancelleria e stampati	127	117	10
<b>Totale</b>	<b>1.973</b>	<b>2.139</b>	<b>-166</b>

Questa categoria di costi registra un risparmio dell'8% dovuto prevalentemente al minor costo per carburanti (-8%) e per l'acquisto del liquido *de-icing* per la pista (-63%), all'interno della voce "beni di consumo scalo e officina", grazie alle miti condizioni climatiche dell'autunno/inverno 2013 a confronto con le eccezionali nevicate del mese di febbraio 2012. Queste ultime avevano causato nell'e-

sercizio precedente anche maggiori consumi di carburante per 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 il cui utilizzo è terminato nel mese di giugno.

## B. 7) Costi per servizi

COSTI PER SERVIZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Pubblicità, promozione e sviluppo	18.308	16.995	1.313
Facchinaggi/prestazioni terzi/servizi vari	6.062	6.099	-37
Spese di manutenzione	3.526	3.225	301
Utenze	3.091	3.408	-317
Pulizia e servizi vari aerostazione	1.649	1.554	95
Prestazioni professionali/consulenze	890	1.348	-458
Spese per il personale e servizi accessori	837	888	-51
Assicurazioni	691	764	-73
Compensi Organi Statutari	271	213	58
Servizi MBL	186	191	-5
Spese di rappresentanza	76	40	36
Rimborsi spese Organi Statutari	23	23	0
<b>Totale</b>	<b>35.610</b>	<b>34.748</b>	<b>862</b>

Nel complesso i costi per servizi presentano una crescita del 2% a causa principalmente dei maggiori costi di pubblicità e promozione legati allo sviluppo del traffico aeroportuale (8%) e dei costi di manutenzione legati alla riqualifica del Terminal (9%).

Sul fronte dei risparmi si segnalano tra tutti i minori costi per le utenze (-9%) principalmente energia elettrica (-12%) ed acqua (-9%) e per "prestazioni professionali/consulenze" (-34%) dovuti alla diminuzione delle spese legali di difesa in contenzioso (-43%)

e delle consulenze (-62%), queste ultime grazie alla non ricorrenza di incarichi legati a progetti ormai conclusi oltre al conseguimento di alcuni risparmi nelle consulenze a carattere continuativo.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 38, comma 1 lett.o) del D.Lgs. 127/91 si espongono nella seguente tabella i compensi corrisposti ad amministratori e sindaci della controllante per lo svolgimento di tali funzioni anche in imprese controllate:

COMPENSI AMMINISTRATORI/SINDACI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Amministratori	18	0	18
Sindaci	13	0	13
<b>Totale</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>31</b>

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 revisio-

ne legale dei conti annuali del Gruppo e per altri servizi prestati nel corso dell'esercizio:

CORRISPETTIVI REVISIONE LEGALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Corrispettivi per la revisione legale	36	36	0
Corrispettivi per altri servizi	11	11	0
<b>Totale</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>0</b>

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

COSTI PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Canoni di concessione	4.095	3.831	264
Canoni elaborazione dati	756	681	75
Canoni di noleggio	414	506	-92
Affitti passivi	450	484	-34
Altri	38	36	2
<b>Totale</b>	<b>5.753</b>	<b>5.538</b>	<b>215</b>

Nel complesso questa categoria di costi presenta una crescita del 4% quale risultato di andamenti di segno diverso. Da un lato si registra la crescita dei canoni di concessione aeroportuale (7%) per

effetto prevalentemente dell'aumento del traffico e dei canoni elaborazione dati (11%) e dall'altro il risparmio sui canoni di noleggio (-18%) e sugli affitti passivi (-7%).



## B. 9) Costi per il personale

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

COSTI DEL PERSONALE	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Salari e stipendi	15.062	14.948	114
Oneri sociali	4.210	4.191	19
Trattamento di fine rapporto	1.134	1.243	-109
Trattamento di quiescenza e simili	161	168	-7
Altri costi	33	31	2
<b>Totale</b>	<b>20.600</b>	<b>20.581</b>	<b>19</b>

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, non evidenzia variazioni significative sul 2012. A fronte degli incrementi dovuti agli scatti di anzianità, agli avanzamenti automatici di carriera, alla crescita dei premi variabili e di risultato grazie ai

migliori risultati di bilancio ed al maggior ricorso al lavoro somministrato, vi è stato un risparmio dovuto alla flessione dell'organico (- 6 persone di cui 1 dirigente), alla maggior fruizione delle ferie pregresse e ad minor ricorso allo straordinario.

ORGANICO MEDIO	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Dirigenti	10	11	-1
Impiegati	328	333	-5
Operai	61	61	0
<b>Totale</b>	<b>399</b>	<b>405</b>	<b>-6</b>
<b>Totale equivalenti full time</b>	<b>376</b>	<b>381</b>	<b>-5</b>

## B. 10) Ammortamenti e svalutazioni

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Ammort. imm. Immateriali	664	677	-13
Ammort. imm. Materiali	8.557	8.011	546
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>9.221</b>	<b>8.688</b>	<b>533</b>
Svalutazione crediti attivo circolante	690	1.022	-332
<b>Totale</b>	<b>9.911</b>	<b>9.710</b>	<b>201</b>

Per il relativo dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

## B. 12) 13) Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

ACCANTONAMENTI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Accantonamenti per rischi	477	301	176
Altri accantonamenti	1.888	1.591	297
<b>Totale</b>	<b>2.365</b>	<b>1.892</b>	<b>473</b>

Per un'analisi di dettaglio si rimanda alle tabelle di commento all'attivo patrimoniale.

## B. 14) Oneri diversi di gestione

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Contributo servizio antincendio	1.280	1.200	80
Oneri tributari	1.143	1.102	41
Altri oneri e spese di gestione	262	393	-131
Minusv. patrimoniali/insussist. passive	235	112	123
Sopravvenienze passive	178	46	132
Perdite su crediti	1	23	-22
<b>Totale</b>	<b>3.099</b>	<b>2.876</b>	<b>223</b>

L'aumento della voce "oneri diversi di gestione" (8%) è dovuta alla crescita del contributo al servizio antincendio, il cui andamento è collegato all'andamento del traffico, agli oneri tributari, in particolare, IMU, TARES e imposta di pubblicità, alle minusvalenze patri-

moniali in esito alle rottamazioni conseguenti ai lavori di riqualifica del Terminal oltre che a componenti negativi non di competenza dell'esercizio in esame.

## C. Proventi ed oneri finanziari

PROVENTI E ONERI FINANZIARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Proventi da partecipaz. altre imprese	0	167	-167
Proventi da titoli attivo circolante	87	142	-55
Proventi finanziari diversi	144	406	-262
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>231</b>	<b>715</b>	<b>-484</b>
Interessi passivi e altri oneri finan.ri	-682	-995	313
Utili e perdite su cambi	0	-1	1
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-682</b>	<b>-996</b>	<b>314</b>
<b>TOTALE</b>	<b>-451</b>	<b>-281</b>	<b>-170</b>

Il saldo negativo della gestione finanziaria è aumentato nel 2013 a causa del calo dei proventi finanziari per l'assenza di dividendi e la diminuzione dei proventi da investimenti finanziari a breve e da conto corrente dovuta al calo dei tassi di interesse e della liquidità

media. Ciò pur a fronte della riduzione degli oneri finanziari sia per la diminuzione dell'indebitamento medio sia per il calo dei tassi di interesse.

## D. Rettifiche di valore di attività finanziarie

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Svalutazioni di partecipazioni	-26	-819	793
<b>Totale</b>	<b>-26</b>	<b>-819</b>	<b>793</b>

La voce accoglie la svalutazione della collegata RTP conseguente alla valutazione con il metodo del Patrimonio Netto.

## E. Proventi e oneri straordinari

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Sopravvenienze attive	16	1.006	-990
Proventi straor. diversi/Imposte es. precedenti	10	33	-23
<b>Totale Proventi Straordinari</b>	<b>26</b>	<b>1.039</b>	<b>-1013</b>
Minusvalenza su partecipazioni	0	-539	539
Sopravvenienze passive	-72	-68	-4
Oneri straordinari diversi	-252	-4	-248
<b>Totale Oneri Straordinari</b>	<b>-324</b>	<b>-610</b>	<b>286</b>
<b>Totale</b>	<b>-298</b>	<b>429</b>	<b>-727</b>

Nell'esercizio precedente questa categoria accoglieva alla voce "sopravvenienze attive" l'importo dell'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 2012 e nelle minusvalenze da alienazione partecipazioni, il minor valore della cessione della partecipazione

in Marconi Handling rispetto al valore di carico della partecipazione stessa. Nell'esercizio in esame accoglie per 250 mila Euro l'accantonamento effettuato a fronte del piano di incentivi all'esodo/prepensionamenti che la Società ha deciso di attuare nel prossimo esercizio.

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

IMPOSTE SUL REDDITO	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Imposte correnti	1.498	2.592	-1.094
Imposte differite	603	-676	1.279
<b>Totale</b>	<b>2.101</b>	<b>1.916</b>	<b>185</b>

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.

IMPOSTE SUL REDDITO	BILANCIO CONSOLIDATO 2013	BILANCIO CONSOLIDATO 2012	VARIAZIONI
Oneri da consolidato fiscale nazionale	357	1.515	-1.158
Imposte correnti Irap	1.141	1.077	64
<b>Totale imposte correnti</b>	<b>1.498</b>	<b>2.592</b>	<b>-1.094</b>
Imposte differite (Ires e Irap)	603	-676	1.279
<b>Totale imposte differite/anticipate</b>	<b>603</b>	<b>-676</b>	<b>1.279</b>
<b>Totale</b>	<b>2.101</b>	<b>1.916</b>	<b>185</b>

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 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.

	<b>RICAVI</b>	<b>COSTI</b>	<b>CREDITI</b>	<b>DEBITI</b>
Sirio SpA	546	0	159	0

Sempre in riferimento all'informativa richiesta dell'art.38 del D.Lgs. 127/91 ed, in particolare, ai punti non espressamente richiamati

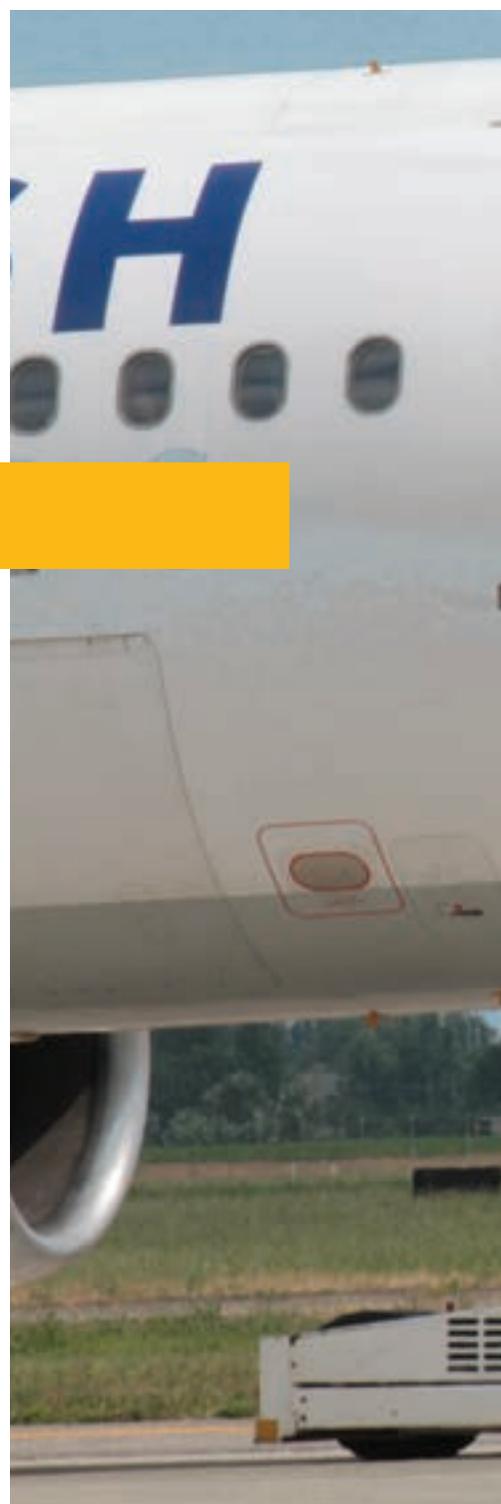
nel presente documento, si segnala che non si sono verificate le fattispecie di cui è richiesta specifica informativa.

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

*Bologna, 28 aprile 2014*

## Relazione della Società di Revisione

Bilancio Consolidato 2013





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

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

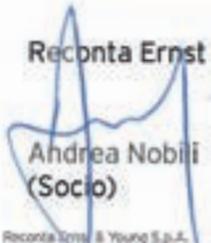
1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. ("Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.") chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 6 maggio 2013.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. al 31 dicembre 2013 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo.
4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna al 31 dicembre 2013.

Bologna, 30 maggio 2014

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Andrea Nobili  
(Socio)

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

