



PROSPETTO INFORMATIVO

**RELATIVO ALL'OFFERTA PUBBLICA DI VENDITA E SOTTOSCRIZIONE E ALL'AMMISSIONE
A QUOTAZIONE SUL MERCATO TELEMATICO AZIONARIO, SEGMENTO STAR,
ORGANIZZATO E GESTITO DA BORSA ITALIANA S.P.A. DELLE AZIONI ORDINARIE DI**

Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.



Azionisti Venditori

Comune di Bologna

Città Metropolitana di Bologna

Regione Emilia - Romagna

**Coordinatore dell'Offerta Globale
di Vendita e Sottoscrizione**

**Joint Lead Manager e Joint Bookrunner
del Collocamento Istituzionale**

Responsabile del Collocamento e Specialista



**Joint Lead Manager e Joint Bookrunner
del Collocamento Istituzionale**

Sponsor



L'Offerta Pubblica è parte di un'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione di azioni ordinarie di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

L'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione comprende un'offerta pubblica rivolta al pubblico indistinto e una offerta istituzionale rivolta ad investitori qualificati in Italia ed istituzionali all'estero, ai sensi della Regulation S dello United States Securities Act del 1933, come successivamente modificato, con esclusione di Stati Uniti, Australia, Canada e Giappone, e di qualsiasi altro paese nel quale l'offerta di strumenti finanziari non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti attività, fatte salve eventuali esenzioni previste dalle leggi applicabili.

Il Prospetto Informativo è costituito dal Documento di Registrazione, dalla Nota Informativa e dalla Nota di Sintesi, ai sensi dell'art. 94, comma 4, del d.lgs. n.58 del 1998.

Il Documento di Registrazione è stato depositato presso la Consob in data 26 giugno 2015 a seguito di comunicazione del provvedimento di approvazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051771/15. La Nota Informativa e la Nota di Sintesi sono state depositate presso la Consob in data 26 giugno 2015 a seguito di comunicazione del provvedimento di approvazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15. Il Documento di Registrazione, la Nota Informativa e la Nota di Sintesi devono essere letti congiuntamente tra loro.

L'adempimento di pubblicazione del Prospetto non comporta alcun giudizio di Consob sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

Il Prospetto è disponibile presso la sede legale dell'Emittente in Bologna, località Borgo Panigale, via Triumvirato n. 84, presso il Responsabile del Collocamento e i Collocatori nonché sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it e di Borsa Italiana S.p.A.. Una copia cartacea del Prospetto verrà consegnata gratuitamente ad ogni potenziale investitore che ne faccia richiesta.

INDICE

NOTA DI SINTESI	15
DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE	63
DEFINIZIONI	67
GLOSSARIO.....	75
1 PERSONE RESPONSABILI	91
1.1 Persone responsabili	91
1.2 Dichiarazione di responsabilità	91
2 REVISORI LEGALI DEI CONTI	92
2.1 Revisori legali dell’Emittente.....	92
2.2 Informazioni sui rapporti con la Società di Revisione	93
3 INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE	94
3.1 Informazioni economiche, finanziarie e patrimoniali selezionate relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014	95
3.1.1 Dati selezionati economici del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014	95
3.1.2 Dati selezionati patrimoniali e finanziari del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015.....	97
3.1.3 Liquidità/Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015	104
3.1.4 Analisi dei flussi di cassa per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015	107
3.2 Altre informazioni finanziarie	108
3.2.1 Principali indicatori economici e finanziari al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015	108
3.3 Informazioni economiche per settore operativo (Business Unit)	109
3.3.1 EBITDA consolidato, EBITDA gestionale (o EBITDA rettificato) ed EBITDA per settore operativo (Business Unit)	109
3.3.2 Ricavi per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014	114
3.4 Indicatori non finanziari di performance	115
4 FATTORI DI RISCHIO	118
4.1 Fattori di rischio relativi all’Emittente e al Gruppo	118

4.1.1	Rischi connessi al rinnovo del Contratto di Programma e alla definizione del nuovo sistema tariffario	118
4.1.2	Rischi relativi alla procedura di consultazione per la determinazione delle tariffe e alla definizione del sistema tariffario	120
4.1.3	Rischi relativi all’incidenza dei rapporti con Ryanair sui volumi di traffico gestiti dall’Emittente	121
4.1.4	Rischio relativo all’influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi	122
4.1.5	Rischi relativi al regime concessorio in cui opera l’Emittente	122
4.1.6	Rischio relativo all’iter autorizzativo del Master Plan	123
4.1.7	Rischi relativi all’attuazione del Piano degli Interventi	124
4.1.8	Rischio relativo a eventuali opposizioni da parte di soggetti locali alla realizzazione del Master Plan e del Piano degli Interventi.....	126
4.1.9	Rischi relativi alla programmazione pluriennale dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.....	126
4.1.10	Rischi connessi alle ipotesi di rimborso anticipato dei finanziamenti messi a disposizione del Gruppo	127
4.1.11	Rischio relativo alla rilevanza delle attività immateriali sul totale dell’attivo patrimoniale e del patrimonio netto del Gruppo.....	128
4.1.12	Rischi associati a inattese interruzioni di attività, a rallentamenti e/o al non corretto funzionamento in generale delle strutture aeroportuali del Gruppo e/o delle infrastrutture gestite da terzi dovuti a eventi straordinari quali incendi, inondazioni, esplosioni o disfunzioni tecniche.....	131
4.1.13	Rischi relativi al processo di definizione e revisione degli Accordi Bilaterali che regolano l’accesso al mercato internazionale extra UE del trasporto aereo.....	131
4.1.14	Rischi relativi alla politica dei dividendi dell’Emittente	132
4.1.15	Rischi legati al sistema di governo societario dell’Emittente alle disposizioni vigenti e all’applicazione differita di determinate previsioni statutarie	132
4.1.16	Rischi relativi alla dipendenza da personale chiave	134
4.1.17	Rischi inerenti alla mancata attuazione dei programmi e delle strategie del Gruppo.....	134
4.1.18	Rischi legati all’assetto azionario	135
4.1.19	Rischi legati a limitazioni di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali	135
4.1.20	Rischi correlati a dichiarazioni di preminenza, dati previsionali, stime ed elaborazioni interne	136
4.1.21	Rischi connessi al tasso di interesse	136

4.1.22	Rischio relativo alla mancata sottoposizione a revisione contabile del trimestre chiuso al 31 marzo 2014 e incluso nel Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo 2015.....	136
4.1.23	Rischio relativo alla stagionalità dei ricavi	137
4.2	Fattori di rischio relativi al settore di attività e ai mercati in cui operano l’Emittente ed il Gruppo	137
4.2.1	Rischi derivanti dall’evoluzione competitiva del settore del trasporto aereo e da possibili mutamenti nella struttura dei costi delle compagnie aeree	137
4.2.2	Rischi competitivi inerenti all’evoluzione tecnologica nel settore del trasporto aereo e dei mezzi di trasporto ad esso alternativi	138
4.2.3	Rischi inerenti alla normativa ambientale	139
4.2.4	Rischi connessi all’accentuata regolamentazione delle attività aeroportuali (con particolare riferimento all’assegnazione dei c.d. Slot), alle incertezze derivanti dall’evoluzione del quadro normativo e regolamentare di riferimento, nonché alla normativa italiana e comunitaria in materia di incentivi, contribuzioni e sussidi concessi alle compagnie aeree.....	140
5	INFORMAZIONI SULL’EMITTENTE	141
5.1	Storia ed evoluzione dell’Emittente	141
5.1.1	Denominazione legale e commerciale dell’Emittente	141
5.1.2	Estremi di iscrizione nel registro delle imprese	141
5.1.3	Data di costituzione e durata dell’Emittente	141
5.1.4	Domicilio e forma giuridica dell’Emittente, legislazione in base alla quale opera, Paese di costituzione, indirizzo e numero di telefono della sede sociale	141
5.1.5	Fatti importanti nell’evoluzione dell’attività del Gruppo.....	141
5.2	Investimenti.....	148
5.2.1	Strumenti di programmazione degli investimenti	148
5.2.2	Descrizione dei principali investimenti effettuati dall’Emittente nel corso del triennio 2012–2014.....	151
5.2.3	Descrizione dei principali investimenti in corso di realizzazione	155
5.2.4	Descrizione dei principali investimenti futuri programmati dall’Emittente.....	156
6	PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ	160
6.1	Principali attività del Gruppo	184
6.1.1	Le attività tipiche della gestione aeroportuale.....	184
6.1.2	Le business unit del Gruppo	186
6.2	Qualità del servizio, gestione operativa e tecnologica, tutela ambientale	211

6.2.1	Qualità dei servizi.....	211
6.2.2	Gestione operativa e tecnologica.....	217
6.2.3	Tutela ambientale	218
6.2.4	Aria e CO ₂	224
6.3	Normativa di riferimento applicabile all’Emittente.....	226
6.3.1	Normativa applicabile all’Emittente in qualità di PMI	226
6.3.2	Normativa applicabile all’Emittente in qualità di gestore aeroportuale	227
6.4	Strategia.....	245
6.4.1	Sviluppo incrementale del network di destinazioni e dei volumi di traffico.....	246
6.4.2	Sviluppo infrastrutturale.....	247
6.4.3	Sviluppo del business Non Aviation.....	247
6.4.4	Incremento dell’efficienza operativa e della qualità del servizio	248
6.5	Principali mercati e posizionamento competitivo	249
6.5.1	Mercato del trasporto aereo	249
6.5.2	Andamento del trasporto aereo mondiale.....	251
6.5.3	Andamento del trasporto aereo europeo.....	254
6.5.4	Previsioni traffico mondiale e europeo.....	255
6.5.5	Aeroporto di Bologna: scenari di mercato e trend del traffico	257
6.6	Fattori eccezionali	262
6.7	Dipendenza da brevetti o licenze, contratti industriali, commerciali o finanziari, o da nuovi procedimenti di fabbricazione.....	262
6.8	Dichiarazione formulate dall’Emittente riguardo alla sua posizione competitiva.....	262
6.9	Stagionalità dei ricavi.....	263
7	STRUTTURA ORGANIZZATIVA.....	264
7.1	Descrizione del gruppo di cui l’Emittente fa parte.....	264
7.2	Descrizione del Gruppo facente capo all’Emittente	264
8	IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI.....	266
8.1	Immobilizzazioni esistenti o previste	266
8.1.1	Beni immobili in concessione	266
8.1.2	Beni immobili in proprietà	267
8.1.3	Beni in uso.....	269
8.2	Problematiche ambientali	269

9	RESOCONTO DELLA SITUAZIONE GESTIONALE E FINANZIARIA DELL'EMITTENTE	270
9.1	Situazione patrimoniale e finanziaria	271
9.2	Gestione Operativa.....	271
9.2.1	Informazioni riguardanti eventi importanti che hanno avuto ripercussioni significative sul reddito derivante dall'attività del Gruppo	271
9.2.2	Analisi dell'andamento economico del Gruppo per gli esercizi 2014, 2013 e 2012.....	284
9.2.3	Analisi dell'andamento economico del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 ed al 31 marzo 2014	307
10	RISORSE FINANZIARIE	324
10.1	Risorse finanziarie del Gruppo.....	325
10.2	Flussi di cassa del Gruppo.....	327
10.3	Fabbisogno finanziario e struttura di finanziamento dell'Emittente	330
10.3.1	Analisi della situazione patrimoniale e finanziaria	331
10.4	Risorse finanziarie del Gruppo al 31 marzo 2015	336
10.5	Flussi di cassa del Gruppo al 31 marzo 2015	338
10.6	Fabbisogno finanziario e struttura di finanziamento del Gruppo al 31 marzo 2015	340
10.6.1	Analisi della situazione patrimoniale e finanziaria	340
10.7	Politiche di gestione dei rischi finanziari	345
10.8	Limitazioni all'uso delle risorse finanziarie	347
10.9	Fonti previste di finanziamento	347
11	RICERCA E SVILUPPO, BREVETTI E LICENZE	349
11.1	Attività di ricerca e sviluppo	349
11.2	Marchi	349
11.3	Nomi di dominio	349
11.4	Brevetti e modelli di utilità.....	350
11.5	Software	350
12	INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE.....	351
12.1	Tendenze significative nell'andamento della produzione, delle vendite e delle scorte e nell'evoluzione dei costi e dei prezzi di vendita.....	351
12.2	Informazioni su tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente almeno per l'esercizio in corso.....	351

13	PREVISIONI E STIME DEGLI UTILI	352
14	ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DIREZIONE E CONTROLLO E ALTI DIRIGENTI.....	353
14.1	Informazioni sugli organi amministrativi, di direzione e di vigilanza e alti dirigenti	353
14.1.1	Consiglio di amministrazione.....	353
14.1.2	Collegio sindacale	361
14.1.3	Alti dirigenti	365
14.2	Conflitti di interesse dei membri del consiglio di amministrazione, dei componenti del collegio sindacale, dei direttori generali e dei principali dirigenti	366
14.2.1	Conflitti di interesse dei membri del consiglio di amministrazione	366
14.2.2	Conflitti di interessi dei componenti del collegio sindacale.....	366
14.2.3	Conflitti di interessi dei principali dirigenti	366
14.2.4	Eventuali accordi con i principali azionisti, clienti, fornitori dell’Emittente o altri accordi a seguito dei quali i componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e gli Alti Dirigenti sono stati nominati	366
14.2.5	Eventuali restrizioni in forza delle quali i componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e gli alti dirigenti hanno acconsentito a limitare i propri diritti a cedere e trasferire, per un certo periodo di tempo, gli strumenti finanziari dell’Emittente dagli stessi possedute	367
15	REMUNERAZIONI E BENEFICI	368
15.1	Remunerazioni e benefici a favore dei membri del Consiglio di Amministrazione, dei membri del Collegio Sindacale e degli Alti Dirigenti dell’Emittente e delle Controllate	368
15.1.1	Consiglio di amministrazione in carica al 31 dicembre 2014	368
15.1.2	Collegio sindacale in carica al 31 dicembre 2014	369
15.1.3	Politica di remunerazione	370
15.2	Ammontare degli importi accantonati o accumulati dall’Emittente e dalle altre società del Gruppo per la corresponsione di pensioni, indennità di fine rapporto o benefici analoghi	371
16	PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.....	372
16.1	Durata della carica dei componenti del Consiglio di Amministrazione e dei membri del Collegio Sindacale.....	372
16.2	Contratti di lavoro stipulati dai componenti del Consiglio di Amministrazione (sia quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni), dai componenti del Collegio Sindacale e dai principali dirigenti con l’Emittente o le società controllate che prevedono una indennità di fine rapporto	372
16.3	Informazioni sui comitati interni	372

16.4	Recepimento delle norme in materia di governo societario	377
16.5	Procedure per le operazioni con Parti Correlate.....	378
16.6	Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001	381
16.7	Procedura di <i>Internal dealing</i>	382
16.8	Normativa applicabile alle PMI.....	383
17	DIPENDENTI	385
17.1	Numero dei dipendenti	385
17.1.1	Contratto Collettivo Nazionale.....	385
17.2	Partecipazioni azionarie e <i>stock option</i>	385
17.3	Accordi di partecipazione dei dipendenti al capitale sociale.....	386
18	PRINCIPALI AZIONISTI.....	387
18.1	Azionisti che detengono partecipazioni nel capitale sociale dell’Emittente	387
18.2	Diritti di voto dei principali azionisti	387
18.3	Soggetto controllante l’Emittente.....	387
18.4	Accordi che possono determinare una variazione dell’assetto di controllo dell’Emittente.....	387
18.4.1	Patto Parasociale del 20 maggio 2015.....	387
18.4.2	Patto Parasociale del 15 luglio 2011.....	392
19	OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE.....	393
19.1	Rapporti infragruppo	393
19.2	Operazioni con parti correlate	394
19.2.1	Operazioni con parti correlate al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.....	394
19.2.2	Operazioni con parti correlate al 31 marzo 2015	397
20	INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL’EMITTENTE	400
20.1	Bilancio Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.....	402
20.1.1	Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.....	402
20.1.2	Conto Economico Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012	403
20.1.3	Conto Economico Complessivo Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012	404
20.1.4	Rendiconto Finanziario Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012	405

20.1.5	Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato	406
20.1.6	Principi Contabili e criteri di redazione adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2014, 2013 e 2012	406
20.1.7	Cambiamenti di principi contabili, nuovi principi contabili, cambiamenti di stime e riclassifiche	426
20.1.8	Valutazioni discrezionali e stime contabili significative	431
20.1.9	Informativa relativa ai Settori Operativi.....	432
20.1.10	Informativa in merito ai Clienti Principali	437
20.1.11	Commento alle principali voci del prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata.....	437
20.1.12	Commento alle principali voci del prospetto di conto economico consolidato.....	469
20.1.13	Operazioni con parti correlate	479
20.1.14	Tipologia e gestione dei rischi finanziari	482
20.1.15	Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato	484
20.2	Bilancio Consolidato Intermedio per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015, 2014.	486
20.2.1	Principi Contabili e criteri di redazione adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2015, 2014.	490
20.2.2	Cambiamenti di principi contabili, nuovi principi contabili, cambiamenti di stime e riclassifiche	512
20.2.3	Valutazioni discrezionali e stime contabili significative	517
20.2.4	Informativa relativa ai Settori Operativi.....	518
20.2.5	Informativa in merito ai Clienti Principali	522
20.2.6	Commento alle principali voci del prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata.....	522
20.2.7	Commento alle principali voci del prospetto di conto economico consolidato.....	546
20.2.8	Imposte dell'esercizio.....	554
20.2.9	Operazioni con parti correlate	555
20.2.10	Tipologia e gestione dei rischi finanziari	559
20.2.11	Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato Intermedio.....	561
20.3	Revisione delle informazioni finanziarie annuali relative agli esercizi passati	563
20.4	Data delle ultime informazioni finanziarie	563
20.5	Politica dei dividendi.....	563
20.6	Procedimenti giudiziari e arbitrali	563

20.6.1	Contenzioso tra Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in amministrazione straordinaria, AIR BP Italia S.p.A. e l’Emittente	564
20.6.2	Contenzioso tra l’Emittente, il Ministero dell’Interno e il MEF	564
20.6.3	Elle Due Costruzioni S.r.l.	565
20.7	Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria e commerciale del Gruppo	566
21	INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI	567
21.1	Capitale sociale.....	567
21.1.1	Capitale sociale sottoscritto e versato.....	567
21.1.2	Esistenza di strumenti finanziari partecipativi non rappresentativi del capitale sociale dell’Emittente.....	567
21.1.3	Azioni proprie	567
21.1.4	Importo delle obbligazioni convertibili, scambiabili o con warrant.....	567
21.1.5	Esistenza di diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso o di un impegno all’aumento di capitale.....	567
21.1.6	Informazioni riguardanti il capitale di società del Gruppo offerto in opzione	567
21.1.7	Evoluzione del capitale sociale dell’Emittente negli ultimi tre esercizi.....	567
21.2	Atto costitutivo e statuto.....	568
21.2.1	Descrizione dell’oggetto sociale e degli scopi dell’Emittente.....	568
21.2.2	Sintesi delle disposizioni dello statuto dell’Emittente riguardanti i membri degli organi di amministrazione, di direzione e di vigilanza.....	569
21.2.3	Diritti, privilegi e restrizioni connessi a ciascuna classe di azioni esistente	575
21.2.4	Disciplina statutaria della modifica dei diritti dei possessori delle azioni.....	575
21.2.5	Disciplina statutaria delle Assemblee ordinarie e straordinarie della Società	575
21.2.6	Disposizioni statutarie relative alla variazione dell’assetto di controllo	576
21.2.7	Disposizioni statutarie relative alla variazione delle partecipazioni rilevanti	576
21.2.8	Previsioni statutarie relative alla modifica del capitale	576
22	CONTRATTI IMPORTANTI.....	577
22.1	Concessione dell’Aeroporto	577
22.1.1	Convenzione tra ENAC e l’Emittente per il periodo 2004-2044	577
22.1.2	Contratto di Programma 2010-2013.....	580
22.2	Accordo tra l’Emittente e Marconi Express S.p.A. per la realizzazione del People Mover ...	583
22.3	Accordo tra l’Emittente e il Gruppo Ryanair	585
22.4	Accordo tra l’Emittente e Airport Marketing Service Limited.....	586

22.5	Contratti di Finanziamento del Gruppo.....	586
22.5.1	Contratto di finanziamento tra l’Emittente e BIIS	586
22.5.2	Contratto di finanziamento tra l’Emittente e Banca OPI (ora Intesa Sanpaolo).....	588
22.5.3	Contratto di finanziamento tra l’Emittente e Intesa Sanpaolo S.p.A.....	590
22.5.4	Contratto di finanziamento tra l’Emittente e Banco Popolare Soc. Coop.....	595
22.5.5	Finanziamento tra TAG e Banca Agricola Mantovana.....	596
22.6	Contratto di appalto tra RTI Carron Cav. Angelo S.p.A. - Fiorin Impianti S.r.l. (“Carron”) e l’Emittente.....	598
23	INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI DICHIARAZIONI DI INTERESSE.....	599
23.1	Relazioni e pareri di esperti.....	599
23.2	Informazioni provenienti da terzi	599
24	DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO	600
25	INFORMAZIONI SULLE PARTECIPAZIONI.....	601
	NOTA INFORMATIVA SUGLI STRUMENTI FINANZIARI.....	603
	DEFINIZIONI	605
1	PERSONE RESPONSABILI	613
1.1	Persone responsabili della Nota Informativa.....	613
1.2	Dichiarazione di responsabilità	613
2	FATTORI DI RISCHIO	614
2.1	FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL’OFFERTA E AGLI ALTRI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI	614
2.1.1	Rischi legati all’assetto azionario e alla contendibilità dell’Emittente.....	614
2.1.2	Rischi connessi al segmento di quotazione e ai requisiti STAR.....	615
2.1.3	Rischi connessi a problemi generali di liquidità dei mercati e alla possibile volatilità del prezzo delle Azioni dell’Emittente	615
2.1.4	Rischi connessi ai potenziali conflitti di interesse tra l’Emittente, il Coordinatore dell’Offerta Globale e lo Sponsor.....	615
2.1.5	Dati connessi all’Offerta e alle altre informazioni che saranno comunicate successivamente alla Data della Nota Informativa.....	616
2.1.6	Rischi connessi agli impegni temporanei di inalienabilità delle azioni dell’Emittente	616
2.1.7	Rischi connessi all’attività di stabilizzazione.....	617

	2.1.8	Impiego dei proventi dell’Offerta.....	618
	2.1.9	Rischi connessi alle spese relative all’Offerta.....	618
3		INFORMAZIONI FONDAMENTALI	619
	3.1	Dichiarazione relativa al capitale circolante.....	619
	3.2	Fondi propri e indebitamento	619
	3.3	Interessi di persone fisiche e giuridiche partecipanti all’Offerta Globale	620
	3.4	Ragioni dell’Offerta Globale e impiego dei proventi	621
4		INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI STRUMENTI FINANZIARI DA AMMETTERE ALLA NEGOZIAZIONE.....	622
	4.1	Descrizione delle Azioni	622
	4.2	Legislazione in base alla quale le Azioni sono emesse	623
	4.3	Caratteristiche delle Azioni	624
	4.4	Valuta di emissione delle Azioni	624
	4.5	Descrizione dei diritti connessi alle Azioni e modalità per il loro esercizio	624
	4.6	Indicazione delle delibere, autorizzazioni e approvazioni in virtù delle quali le Azioni sono state o verranno emesse	624
	4.7	Data di emissione e messa a disposizione delle Azioni.....	625
	4.8	Limitazioni alla libera trasferibilità delle Azioni.....	626
	4.9	Indicazione dell’esistenza di eventuali norme in materia di obbligo di offerta al pubblico di acquisto e/o offerta di acquisto residuali in relazione alle Azioni.....	626
	4.10	Offerte pubbliche di acquisto effettuate da terzi sulle Azioni dell’Emittente nel corso dell’ultimo esercizio e nell’esercizio in corso	626
	4.11	Regime fiscale	626
5		CONDIZIONI DELL’OFFERTA GLOBALE.....	646
	5.1	Condizioni, statistiche relative all’Offerta Globale, calendario previsto e modalità di sottoscrizione dell’Offerta Globale	646
	5.1.1	Condizioni alle quali è subordinata l’Offerta Globale.....	646
	5.1.2	Ammontare totale dell’Offerta Globale.....	646
	5.1.3	Periodo di validità dell’Offerta Globale e modalità di sottoscrizione	646
	5.1.4	Informazioni circa la sospensione o revoca dell’Offerta Globale	650
	5.1.5	Riduzione della sottoscrizione e modalità di rimborso	651
	5.1.6	Ammontare della sottoscrizione	651
	5.1.7	Possibilità di ritirare e/o revocare la sottoscrizione.....	651

5.1.8	Modalità e termini per il pagamento e la consegna delle Azioni.....	652
5.1.9	Risultati dell’Offerta Pubblica e dell’Offerta Globale.....	652
5.1.10	Procedura per l’esercizio del diritto di prelazione, per la negoziabilità dei diritti di opzione e per il trattamento dei diritti di opzione non esercitati	652
5.2	Piano di ripartizione e di assegnazione	652
5.2.1	Categorie di investitori potenziali ai quali le Azioni sono offerte e mercati	652
5.2.2	Principali azionisti, membri del Consiglio di Amministrazione o componenti del Collegio Sindacale dell’Emittente che intendono aderire all’Offerta Pubblica e persone che intendono aderire all’Offerta Pubblica per più del 5%	654
5.2.3	Informazioni da comunicare prima dell’assegnazione	654
5.2.4	Over-allotment e <i>Greenshoe</i>	660
5.3	Fissazione del Prezzo di Offerta.....	660
5.3.1	Prezzo di Offerta e spese a carico dei sottoscrittori.....	660
5.3.2	Comunicazione del Prezzo di Offerta.....	664
5.3.3	Motivazione dell’esclusione del diritto di opzione	665
5.3.4	Differenza tra il Prezzo di Offerta e il prezzo delle azioni della Società pagato nel corso dell’anno precedente o da pagare da parte dei membri del consiglio di amministrazione, dei membri del collegio sindacale e dei principali dirigenti, o persone ad essi affiliate	665
5.4	Collocamento, sottoscrizione e vendita.....	665
5.4.1	Nome ed indirizzo del Coordinatore dell’Offerta Globale.....	665
5.4.2	Organismi incaricati del servizio finanziario.....	665
5.4.3	Collocamento e garanzia	666
5.4.4	Data di stipula degli accordi di collocamento	667
6	AMMISSIONE ALLA NEGOZIAZIONE E MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE	668
6.1	Mercati di quotazione.....	668
6.2	Altri mercati in cui le azioni o altri strumenti finanziari dell’Emittente sono negoziati	668
6.3	Altre operazioni.....	668
6.4	Intermediari nelle operazioni sul mercato secondario.....	668
6.5	Stabilizzazione.....	669
7	POSSESSORI DI STRUMENTI FINANZIARI CHE PROCEDONO ALLA VENDITA	670
7.1	Azionisti venditori.....	670
7.2	Strumenti finanziari offerti in vendita	670

7.3	Impegni di lock-up	671
7.3.1	Impegni degli Azionisti Venditori	671
7.3.2	Impegni degli Azionisti Non Venditori della Società	671
7.3.3	Impegni della Società	672
8	SPESE DELL’OFFERTA	674
8.1	Proventi netti totali e stima delle spese totali legate all’Offerta Globale	674
9	DILUIZIONE	675
9.1	Diluizione immediata derivante dall’Offerta	675
9.2	Offerta di sottoscrizione destinata agli attuali azionisti	675
10	INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI	676
10.1	Soggetti che partecipano all’Offerta Globale	676
10.2	Indicazione di altre informazioni relative alle Azioni sottoposte a revisione o a revisione limitata da parte della Società di Revisione	676
10.3	Pareri o relazioni redatte da esperti	676
10.4	Informazioni provenienti da terzi e indicazione delle fonti	676

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

NOTA DI SINTESI

RELATIVA ALL'OFFERTA PUBBLICA DI VENDITA E SOTTOSCRIZIONE E ALL'AMMISSIONE ALLE NEGOZIAZIONI SUL MERCATO TELEMATICO AZIONARIO, SEGMENTO STAR, ORGANIZZATO E GESTITO DA BORSA ITALIANA S.P.A. DELLE AZIONI ORDINARIE DI

AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A.



Azionisti Venditori

Comune di Bologna

Città Metropolitana di Bologna

Regione Emilia-Romagna

Coordinatore dell'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione, Joint Lead Manager e Joint Bookrunner del Collocamento Istituzionale, Responsabile del Collocamento e Specialista



Joint Lead Manager e Joint Bookrunner del Collocamento Istituzionale e Sponsor



La presente nota di sintesi (la “**Nota di Sintesi**”) è stata depositata presso la Consob in data 26 giugno 2015, a seguito di comunicazione del provvedimento di autorizzazione alla pubblicazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15.

L'adempimento di pubblicazione della Nota di Sintesi non comporta alcun giudizio della Consob sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

La presente Nota Sintesi deve essere letta congiuntamente al documento di registrazione depositato presso la Consob in data 26 giugno 2015, a seguito di comunicazione del provvedimento di approvazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051771/15 (il “**Documento di Registrazione**”), e alla nota informativa depositata presso la Consob in data 26 giugno 2015, a seguito di comunicazione del provvedimento di autorizzazione alla pubblicazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15 (la “**Nota Informativa**”).

Il Documento di Registrazione, la Nota Informativa e la presente Nota di Sintesi costituiscono congiuntamente il prospetto ai sensi e per gli effetti della Direttiva 2003/71/CE come successivamente integrata e modificata (il “**Prospetto**”) ai fini dell'offerta delle Azioni e della contestuale quotazione delle azioni ordinarie dell'Emittente.

Borsa Italiana S.p.A. ha disposto l'ammissione a quotazione delle azioni ordinarie dell'Emittente presso il Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. con provvedimento n. 8078 del 25 giugno 2015.

Il Prospetto è disponibile presso la sede legale dell'Emittente in Bologna, località Borgo Panigale, via Trionvirato n. 84 e sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it. Una copia cartacea del Prospetto verrà consegnata gratuitamente ad ogni potenziale investitore che ne faccia richiesta.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

La presente Nota di Sintesi, redatta ai sensi del Regolamento Delegato (UE) n. 486/2012 della Commissione del 30 marzo 2012 che modifica il regolamento (CE) n. 809/2004 per quanto riguarda il formato e il contenuto del prospetto, del prospetto di base, della nota di sintesi e delle condizioni definitive nonché per quanto riguarda gli obblighi di informativa, contiene le informazioni essenziali relative all’Emittente, al Gruppo e al settore di attività in cui gli stessi operano, nonché quelle relative alle Azioni oggetto di ammissione alle negoziazioni sul MTA.

La presente Nota di Sintesi è costituita da una serie di elementi informativi obbligatori definiti “Elementi”. Tali Elementi sono numerati nelle Sezioni da A a E (A.1 - E.7).

La presente Nota di Sintesi contiene tutti gli Elementi che è previsto vengano inclusi in una Nota di Sintesi relativa a tale tipologia di strumenti finanziari ed Emittente. Dal momento che alcuni Elementi non sono previsti, vi possono essere dei salti nella sequenza numerica degli Elementi.

Sebbene sia previsto che un Elemento venga inserito nella Nota di Sintesi in ragione della tipologia di strumento finanziario e delle caratteristiche dell’Emittente, è possibile che nessuna informazione sia disponibile al riguardo. In tale evenienza, è inserita nella Nota di Sintesi una breve descrizione dell’Elemento “non applicabile”.

I termini riportati con lettera maiuscola, ove non espressamente definiti nella presente Nota di Sintesi, sono definiti nell’apposita Sezione “Definizioni” e “Glossario” del Documento di Registrazione e nella Sezione “Definizioni” della Nota Informativa.

SEZIONE A – INTRODUZIONE E AVVERTENZE	
A.1	Avvertenza
	<p>L’offerta pubblica di vendita e sottoscrizione con contestuale quotazione delle azioni ordinarie dell’Emittente descritta nel Prospetto presenta gli elementi di rischio tipici di un investimento in azioni.</p> <p>Al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell’investimento, gli investitori sono invitati a valutare le informazioni contenute nella presente Nota di Sintesi congiuntamente ai Fattori di Rischio ed alle restanti informazioni contenute nel Prospetto.</p> <p>Si avverte espressamente che:</p> <ul style="list-style-type: none">- la presente Nota di Sintesi deve essere letta come un’introduzione al Prospetto e congiuntamente al Documento di Registrazione e alla Nota Informativa;- qualsiasi decisione, da parte dell’investitore, di investire nelle Azioni deve basarsi sull’esame da parte dell’investitore del Prospetto completo costituito dalla presente Nota di Sintesi, dal Documento di Registrazione e dalla Nota Informativa;- qualora sia presentato un ricorso dinanzi all’autorità giudiziaria in merito alle informazioni contenute nel Prospetto, l’investitore ricorrente potrebbe essere tenuto, a norma del diritto

	<p>nazionale degli Stati membri, a sostenere le spese di traduzione del Prospetto prima dell'inizio del procedimento; e</p> <p>- la responsabilità civile incombe solo sulle persone che hanno presentato la Nota di Sintesi, comprese le sue eventuali traduzioni, ma soltanto se la Nota di Sintesi risulti fuorviante, imprecisa o incoerente se letta congiuntamente alle altre parti del Prospetto o non offre, se letta insieme con le altre parti del Prospetto, le informazioni fondamentali per aiutare gli investitori al momento di valutare l'opportunità di investire nelle Azioni.</p> <p>Si fa presente inoltre che la Nota di Sintesi non sarà oggetto di pubblicazione o di diffusione al pubblico separatamente dal Documento di Registrazione e dalla Nota Informativa.</p>
A.2	Consenso dell'Emittente all'utilizzo del Prospetto
	L'Emittente non presta il proprio consenso all'utilizzo del presente Prospetto per la successiva rivendita ovvero per il collocamento finale degli strumenti finanziari dell'Emittente da parte di intermediari finanziari.
SEZIONE B – EMITTENTE	
B.1	Denominazione legale e commerciale dell'Emittente
	La denominazione sociale dell'Emittente è Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..
B.2	Domicilio e forma giuridica dell'Emittente, legislazione in base alla quale opera l'Emittente e suo paese di costituzione.
	L'Emittente è una società per azioni di diritto italiano, costituita in Italia ed operante in base alla legislazione italiana. La Società ha sede legale in Bologna, località Borgo Panigale, Via Triumvirato, n. 84.
B.3	Descrizione della natura delle operazioni correnti dell'Emittente e delle sue principali attività, e relativi fattori chiave, con indicazione delle principali categorie di prodotti venduti e/o di servizi prestati e identificazione dei principali mercati in cui l'Emittente compete.
	L'Emittente è il gestore totale dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna. Tale Aeroporto è, al 31 dicembre 2014, il settimo aeroporto in Italia per traffico passeggeri e il quinto per traffico merci. Al 31 marzo 2015 l'Aeroporto risulta, inoltre, essere il sesto aeroporto in Italia per traffico passeggeri, avendo superato, in questo periodo, lo scalo di Catania, mentre si conferma il quinto per traffico merci. Alla data del Prospetto, è considerato dal Piano Nazionale degli Aeroporti, per il bacino di utenza di circa 10,7 milioni di persone, la forte vocazione internazionale e il posizionamento baricentrico in una delle più importanti aree economiche e turistiche italiane, l'aeroporto strategico dell'area Centro Nord insieme al sistema aeroportuale Firenze-Pisa. Inoltre, l'Aeroporto di Bologna risulta il quarto in Italia per connettività mondiale ed è, in Europa, tra i primi cinquanta aeroporti europei per connettività e il primo per tasso di crescita della stessa (+984%) nel periodo 2004-2014.

Lo scalo, che può avvalersi di infrastrutture aeroportuali che consentono di operare voli a breve, medio e lungo raggio 24 ore su 24, di un terminal passeggeri recentemente rinnovato e di una dotazione tecnologica considerata dalla Società all'avanguardia per sicurezza e per tutela ambientale, punta a offrire ai passeggeri una struttura accogliente e stimolante, che possa migliorare la loro esperienza di viaggio, e a mettere a loro disposizione una estesa rete di collegamenti, finalizzata alla creazione di valore per l'economia del Paese e all'internazionalizzazione delle imprese del bacino di utenza e, al contempo, a facilitare l'accesso al territorio dai maggiori Paesi d'Europa e del mondo, a beneficio di tutta la collettività.

Nel 2014 dall'Aeroporto sono state servite 99 destinazioni, di cui 13 domestiche e 86 internazionali operate da 48 tra i maggiori operatori di linea europei e del bacino del Mediterraneo, quali Aeroflot, Alitalia, Air France/KLM, Royal Air Maroc, Austrian Airlines, British Airways, Brussels Airlines, Lufthansa, Air Nostrum, TAP, Tarom, Tunisair, Turkish Airlines e SAS, che assicurano anche la connettività con i principali *hub* serviti da queste aerolinee.

L'Aeroporto di Bologna è inoltre una delle principali basi di Ryanair in Italia, con più di 35 destinazioni servite in Italia e in Europa da questo vettore nel 2014, e ospita numerosi voli di altre primarie compagnie *low cost*, quali easyJet, Germanwings, Wizz Air.

L'attività svolta dal Gruppo si articola su due aree di *business* principali: (i) la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche e la prestazione dei servizi *aviation* ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali (attività *aviation*); e (ii) la gestione e sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale (aree commerciali, uffici, locali operativi, parcheggi, biglietterie, spazi pubblicitari) e la prestazione di servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali (attività *non aviation*).

Le infrastrutture aeroportuali *air side* del Gruppo sono in grado di accogliere tutte le tipologie di aeromobili passeggeri e cargo attualmente in linea, inclusi gli apparecchi *wide body* (salvo l'Airbus A380). Lo scalo offre inoltre tre piazzali per la sosta degli aeromobili per una superficie complessiva di circa 190.000 metri quadrati, con 32 piazzole di sosta aeromobili. Lato terra, il Gruppo può inoltre mettere a disposizione dei propri clienti, al 31 marzo 2015, un *terminal* passeggeri di circa 45.000 metri quadrati disposti su tre piani, oggetto di profondo *restyling* e ampliamento nel periodo 2011-2013, che dispone di 24 *gate* per gli imbarchi e un'area *check-in* composta da 64 banchi accettazione nonché di un sistema di smistamento bagagli con 11 nastri trasportatori.

Per quanto concerne le attività *non aviation*, il Gruppo gestisce all'interno del *terminal* passeggeri una area commerciale di circa 5.600 metri quadrati con, nel 2014, 42 punti vendita *duty free*, *food & beverage* e *retail*, caratterizzata dalla presenza di *brand* internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di punti vendita di alcune tra le principali catene *retail* e di ristorazione locali, nazionali e internazionali.

Al 31 marzo 2015 sono inoltre disponibili nell'area aeroportuale 5.100 posti auto concentrati in cinque aree di sosta (di cui quattro in prossimità e una a 1,5 chilometri dal *terminal*), che si sviluppano su una superficie complessiva di oltre 130.000 metri quadrati. Il Gruppo poi gestisce, sia direttamente sia attraverso agenti, la vendita di spazi pubblicitari all'interno e all'esterno dell'aerostazione. Le attività

non aviation del Gruppo comprendono, inoltre, la gestione della *VIP lounge* “Marconi Business Lounge”, la fornitura di servizi *premium* a passeggeri *top flyer* e *business* e la locazione in regime di subconcessione di uffici, magazzini, locali per servizi tecnici e *hangar* per una superficie complessiva di circa 90.000 metri quadrati. Sono infine presenti presso lo scalo, al 31 marzo 2015, 10 compagnie di autonoleggio rappresentanti complessivamente 16 marchi specializzati, con un’offerta di circa 480 veicoli in un’area parcheggio dedicata di circa 10.000 metri quadrati.

La Società ritiene che i principali fattori critici di successo del Gruppo siano rappresentati da:

1. Posizionamento geografico strategico e ampio bacino di utenza dell’Aeroporto di Bologna (catchment area) - L’Aeroporto di Bologna è collocato in uno dei nodi nevralgici del sistema infrastrutturale di Bologna, uno dei più importanti d’Italia, cardine della rete autostradale italiana e dell’Alta Velocità. Questo sistema consente allo scalo di servire in tempi ridotti una macro-area (c.d. *catchment area*) molto estesa che comprende, secondo la Società, non solo l’Emilia Romagna ma anche il Nord delle Marche, una parte significativa della Toscana Nord Orientale e il Sud del Veneto nonché le province di Mantova e Cremona, per un totale di 24 province e circa 10,7 milioni di residenti (pari a circa il 18% della popolazione italiana al 1° gennaio 2014).

Questo bacino di utenza si caratterizza, secondo la Società, per la presenza di un’importante rete di industrie meccaniche (l’Aeroporto è al centro della cosiddetta *motor valley*, zona di eccellenza per i produttori di auto e moto, dove operano Ferrari, Lamborghini, Maserati e Ducati), manifatturiere (ceramica, informatica, biomedicale) elettroniche e alimentari di eccellenza, oltre a numerose PMI e imprese artigianali, per un totale di circa 47.000 aziende, con una forte propensione all’export e all’internazionalizzazione e con politiche di espansione commerciale verso l’est Europa e l’Asia (Medio Oriente, Golfo Persico, Cina e Estremo Oriente) che nel 2012 hanno registrato esportazioni per un totale di Euro 26,2 miliardi.

La *catchment area* dell’Aeroporto di Bologna presenta inoltre un PIL pro capite tra i più elevati tra le città italiane e tra i primi in Europa. Bologna inoltre dispone di un importante polo fieristico (il secondo in Italia e tra i primi sei in Europa per superficie disponibile) contraddistinto dal susseguirsi di ventotto fiere internazionali nell’arco dell’anno.

La *catchment area* dell’Aeroporto di Bologna comprende alcuni dei principali luoghi turistici e di villeggiatura italiani, come Bologna, Ferrara, Firenze, Ravenna, Mantova, San Marino, Siena, Urbino, Verona e la Riviera Romagnola e si contraddistingue per una densità di popolazione straniera tra le più alte del paese, pari a 1,2 milioni, su un totale di oltre 4,9 milioni di stranieri presenti in Italia. La presenza di distretti industriali crea infatti occupazione e, conseguentemente, richiamo di lavoratori dall’estero e nella *catchment area* dell’Aeroporto risiedono numerose e rilevanti comunità straniere, prevalentemente provenienti dall’area dell’Europa Orientale, dal Nord Africa e dall’Asia. La presenza di queste comunità costituisce un ulteriore impulso per lo sviluppo del traffico aereo internazionale, specialmente per quello verso i Paesi di provenienza.

2. Elevata connettività in crescita - Il modello di *business multiservice* adottato dal Gruppo ha fatto sì che l’Aeroporto di Bologna sia riuscito negli ultimi anni, secondo la Società, ad attrarre compagnie aeree e passeggeri di ogni tipologia, incrementando il traffico verso un numero

significativo di destinazioni e rafforzando i legami con gli operatori già presenti nell'Aeroporto. Lo scalo ha movimentato nel primo trimestre 2015 circa 1,35 milioni di passeggeri, con una crescita del 4,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel 2014, inoltre, lo scalo ha movimentato circa 6,58 milioni di passeggeri, con una crescita del 6,2% rispetto all'anno precedente e con un CAGR nel periodo 2012–2014 del 5,1%. Nel triennio 2012–2014 la composizione dell'offerta dell'Aeroporto si è modificata sviluppando mercati nuovi e specifici e si è invertito il peso relativo fra l'offerta delle compagnie tradizionali e quelle *low-cost*.

Alla data del Prospetto, l'operatività sull'Aeroporto dei *legacy carrier* continua a rappresentare una componente rilevante del traffico in ragione dei collegamenti verso i principali *hub* europei offerti dalle compagnie tradizionali, spesso verso scali di transito per i collegamenti intercontinentali. Tale tipologia di offerta, in ragione delle caratteristiche delle destinazioni servite e del fatto che la domanda di tali collegamenti da parte dei passeggeri non dipende dal livello di tariffe praticate, non ha risentito della cannibalizzazione delle rotte da parte delle compagnie *low cost*. Inoltre sebbene sul mercato domestico i passeggeri preferiscano sempre di più l'offerta dei voli *low cost* rispetto a quelli delle compagnie tradizionali, si è comunque sviluppata una domanda addizionale di traffico turistico da e verso i paesi di provenienza servita dai *legacy carrier*.

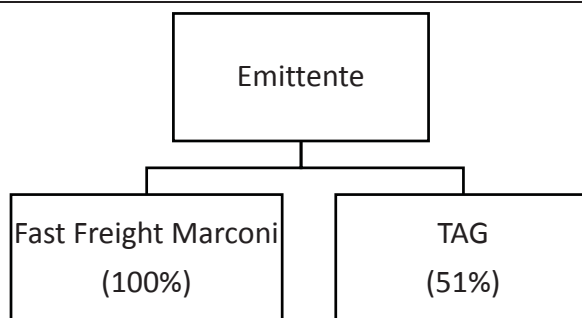
Per quanto riguarda l'attività *cargo*, il *business* della movimentazione merci sull'Aeroporto di Bologna ha registrato uno sviluppo importante negli ultimi anni, dovuto in prevalenza all'incremento del traffico *courier*. Sono presenti presso lo scalo i principali *courier* internazionali, quali DHL, TNT e UPS, che svolgono la loro attività in autoproduzione, all'interno di magazzini dati in subconcessione. È inoltre allo studio un progetto di ampliamento dell'area *courier* in modo da sostenere lo sviluppo del segmento *cargo*, in forte crescita sia a livello locale sia a livello globale.

3. Modello di *business multiservice* adottato - L'Aeroporto di Bologna è uno scalo organizzato secondo un modello di *business multiservice*, finalizzato ad accogliere sia compagnie aeree tradizionali (i c.d. *legacy carrier*) sia *low cost carrier* e a fornire agli stessi servizi mirati in funzione delle diverse esigenze di questi vettori e della loro clientela.

La scelta strategica primaria del Gruppo è stata proprio quella di adottare un modello di *business multiservice* che ha permesso al Gruppo, secondo la Società:

- (i). di consolidare e ampliare in modo bilanciato il portafoglio dei clienti, sia in termini di vettori sia in termini di segmenti di utenza (passeggeri *business* e *leisure*);
- (ii). di disporre di un'offerta di voli e prodotti variegata e funzionale alle maggiori esigenze dei passeggeri;
- (iii). di diversificare il rischio nello svolgimento della propria attività di gestore dell'Aeroporto che risulta, di conseguenza, distribuito su un ampio ventaglio di compagnie;
- (iv). di beneficiare di un effetto concorrenziale, che spinge le aerolinee a competere nello svolgere la propria attività e pertanto a stimolare il mercato non solo accompagnandone lo

	<p>sviluppo, ma anche determinandone una maggiore velocità di crescita in termini di passeggeri attratti dalle tariffe più convenienti sulle medesime rotte.</p> <p>4. <u>Elevati standard dei servizi offerti</u> - Gli investimenti effettuati dal Gruppo nello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali <i>air</i> e <i>land side</i>, compreso il nuovo <i>terminal</i> e la viabilità appena completati, nonché il modello <i>multiservice</i> adottato consentono all'Aeroporto di Bologna, secondo l'Emittente, di offrire servizi di alta qualità ai passeggeri, sia <i>business</i> (a cui viene proposta l'elevata interconnettività e i servizi <i>premium</i> da questi ricercata) sia <i>leisure</i>, che richiedono invece principalmente la velocità e semplicità dei servizi a terra, ampie aree parcheggio, costi contenuti e un'offerta commerciale di qualità nell'aerostazione, legata in particolare al territorio. Il Gruppo presta inoltre grande attenzione all'evoluzione tecnologica, sia per quanto riguarda le modalità di fornitura dei servizi a terra sia per quanto riguarda la prestazione di servizi <i>on line</i> e l'utilizzo dei <i>social media</i> nel settore. Questa attenzione all'innovazione tecnologica consente al Gruppo, secondo la Società, di migliorare la fruibilità dell'infrastruttura per i passeggeri e la loro esperienza di viaggio, favorendo la scelta degli stessi di volare dall'Aeroporto di Bologna</p> <p><i>Principali mercati e posizionamento competitivo</i></p> <p>Dal 2009 al 2014 l'Aeroporto di Bologna è passato da 4.782.284 a 6.580.481 passeggeri annui. La crescita dello scalo dal 2009 al 2014 è stata quindi del 37,6%, pari a una media annua del 6,6%. Il confronto con la media degli aeroporti italiani mostra una differenza in favore del Gruppo. Il mercato italiano, infatti, nello stesso periodo ha registrato un aumento dei volumi di traffico pari al 2,9%. Con riferimento al mercato italiano complessivo, la quota di mercato dell'Aeroporto di Bologna è passata perciò dal 3,66% al 4,37%.</p> <p>Per quanto riguarda il traffico <i>cargo</i>, nel 2014 l'Aeroporto di Bologna, con 41.789 tonnellate, è risultata al quinto posto mantenendo volumi di traffico cargo in linea con l'aeroporto di Brescia (40.573 tonnellate) e leggermente inferiore allo scalo di Venezia (44.426 tonnellate). Si evidenzia come anche nel 2014 gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Bergamo si confermino ai primi tre posti in Italia per traffico cargo. I primi tre scali rappresentano il 77% del traffico merci italiano.</p>
B.4a	<p>Descrizione delle principali tendenze recenti riguardanti l'Emittente e i settori in cui opera</p> <p>Salvo quanto indicato nel presente Prospetto, a giudizio della Società, dalla data di chiusura del trimestre al 31 marzo 2015 alla data del Prospetto, non si sono manifestate tendenze particolarmente significative nell'andamento della produzione, ovvero nell'evoluzione dei costi e dei prezzi di vendita, in grado di condizionare, in positivo o in negativo, l'attività dell'Emittente.</p>
B.5	<p>Descrizione del Gruppo a cui appartiene l'Emittente</p> <p>L'Emittente è a capo del Gruppo di cui fa parte e controlla le società indicate nello schema che segue.</p> <p>Di seguito viene riportata una rappresentazione grafica delle società facenti capo all'Emittente alla data del Prospetto, con indicazione della partecipazione detenuta dall'Emittente in ciascuna società controllata.</p>



Alla data del Prospetto l'Emittente detiene una partecipazione del 24% nel capitale sociale di RTP S.r.l. (società che gestisce il *terminal* crociere del porto Ravenna, del 12% in Consorzio Energia Fiera District, del 10% nel capitale sociale di Bologna Congressi S.p.A. e del 10% nel capitale sociale di Bologna Welcome S.r.l. e del 0,07% nel capitale sociale di CAAF dell'Industria dell'Emilia Romagna S.p.A.

Inoltre, nel corso del 2014 è stata conclusa la procedura di liquidazione di Airport&Travel S.r.l., società partecipata al 51% dall'Emittente, società che risultava controllata negli esercizi 2013 e 2012.

B.6 Azionisti che detengono partecipazioni superiori al 5% del capitale, diritti di voto diversi in capo ai principali azionisti dell'Emittente, indicazione del soggetto controllante ai sensi dell'art. 93 del TUF

La seguente tabella illustra la compagine sociale dell'Emittente alla Data del Prospetto e la sua evoluzione in caso di integrale collocamento delle Azioni oggetto dell'Offerta Globale e di integrale esercizio della Opzione *Greenshoe*.

Azionisti	N. Azioni alla Data del Prospetto		N. Azioni offerte in vendita	N. Azioni rivenienti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale	N. Azioni post Offerta Globale e % sul capitale sociale		N. Azioni oggetto della <i>Greenshoe</i>	N. Azioni post Offerta Globale e <i>Greenshoe</i>	% sul capitale sociale
	Azioni	%			Azioni	Azioni			
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%			14.963.825	41,45%	1.404.948	13.558.877	37,56%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%	3.557.246		1.400.590	3,88%		1.400.590	3,88%
Città Metropolitana di Bologna ¹	2.960.000	10,00%	2.123.799		836.201	2,32%		836.201	2,32%
Regione Emilia Romagna	2.604.086	8,80%	1.868.431		735.655	2,04%		735.655	2,04%
Aeroporti Holding S.r.l.	2.134.614	7,21%			2.134.614	5,91%		2.134.614	5,91%
Azionisti inferiori al 5% ²	1.979.639	6,69%			1.979.639	5,48%		1.979.639	5,48%
Flottante		-			14.049.476	38,92%		15.454.424	42,81%
Totale	29.600.000	100,00%	7.549.476	6.500.000	36.100.000	100,00%	1.404.948	36.100.000	100,00%

¹ In precedenza Provincia di Bologna

² Rientrano in tale voce anche i Soci Pubblici diversi da quelli specificamente indicati.

Alla data del Prospetto, il capitale della Società è detenuto per l'87,06% da Soci Pubblici e, segnatamente dalla Camera di Commercio di Bologna (per il 50,55%), dal Comune di Bologna (per il 16,75%), dalla Città Metropolitana di Bologna (per il 10,00%), dalla Regione Emilia-Romagna (per l'8,80%) e dalle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Ferrara, Reggio Emilia e Parma (per, rispettivamente, lo 0,36%, lo 0,27%, lo 0,19% e lo 0,14%). Pertanto la

	<p>Camera di Commercio di Bologna esercita il controllo di diritto sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza.</p> <p>Alla Data di Inizio delle Negoziazioni, assumendo l'integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale e l'integrale esercizio dell'Opzione <i>Greenshoe</i>, le partecipazioni dei Soci Pubblici saranno ridotte come di seguito indicato: (i) Camera di Commercio di Bologna: 37,56%; (ii) Comune di Bologna: 3,88%; (iii) Città Metropolitana di Bologna: 2,32%; (iv) Regione Emilia-Romagna: 2,04%; Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena: 0,30%; (v) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara: 0,22%; (vi) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia: 0,15%; (vii) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma: 0,11%.</p> <p>Pertanto, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni nessuno dei Soci Pubblici avrà il controllo di diritto dell'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF. Il 20 maggio 2015, i Soci Pubblici hanno concluso il Patto Parasociale che entrerà in vigore alla Data di Inizio delle Negoziazioni e che sostituirà le precedenti pattuizioni e prevede - tra l'altro - un sindacato di voto in base al quale, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni, gli stessi si impegnano a presentare congiuntamente e a votare le liste per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione designando complessivamente sei candidati sui nove previsti dallo Statuto che si applicherà successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni. Dei sei candidati, quattro saranno espressi dalla Camera di Commercio di Bologna, uno sarà designato congiuntamente dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna e uno dalla Regione Emilia-Romagna. La Camera di Commercio di Bologna avrà anche il diritto di esprimere il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore delegato, che saranno eletti tra i candidati di propria designazione. Pertanto successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni nessuno dei Soci Pubblici avrà, da solo, il diritto di nominare la maggioranza del Consiglio di Amministrazione.</p>
B.7	Informazioni finanziarie selezionate fondamentali sull'Emittente relative agli esercizi passati.
	<p>Si riportano di seguito le informazioni finanziarie selezionate del Gruppo relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 ed ai periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.</p> <p>Si segnala che ai fini della redazione del bilancio consolidato dell'Emittente al 31 dicembre 2014, i dati consolidati relativi agli esercizi 2013 e 2012 sono stati rielaborati e riesposti sulla base dei principi contabili IFRS ai fini della comparabilità dei dati. I bilanci consolidati e di esercizio approvati e depositati ai sensi di legge in relazione agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 sono stati redatti secondo i principi contabili italiani. Ne consegue che il Bilancio Consolidato e separato del Gruppo e dell'Emittente sono stati redatti secondo i principi contabili IAS/IFRS.</p> <p>I dati consolidati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 sono tratti dal Bilancio Consolidato dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi è stata emessa in data 11 marzo 2015.</p>

I dati consolidati relativi ai tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 sono tratti dal Bilancio Consolidato Intermedio dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato Intermedio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi è stata emessa in data 18 maggio 2015.

Si precisa che il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014, inserito a fini comparativi nel Bilancio Consolidato Intermedio, non è stato sottoposto a revisione contabile né completa, né limitata, come riportato nella relazione di revisione contabile limitata emessa da parte di Reconta Ernst & Young in data 15 maggio 2015.

L'Emittente ha ritenuto di non includere le informazioni finanziarie selezionate riferite ai dati del bilancio separato della Società, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati di Gruppo.

Il presente paragrafo include, inoltre, taluni indicatori finanziari e non finanziari di performance estratti dal Bilancio Consolidato ed elaborazioni della Società effettuate sulla base delle risultanze della contabilità generale e delle risultanze gestionali.

Informazioni economiche, finanziarie e patrimoniali selezionate relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

Dati selezionati economici del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

Di seguito sono forniti i dati economici consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	53,50%	39.959	45,99%	39.826	47,94%	1.175	2,94%	133	0,33%
Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	38,98%	26.810	30,85%	25.397	30,57%	3.158	11,78%	1.413	5,56%
Ricavi per servizi di costruzione	4.800	6,24%	19.146	22,03%	16.758	20,17%	(14.346)	(74,93%)	2.388	14,25%
Altri ricavi e proventi della gestione	987	1,28%	977	1,12%	1.095	1,32%	10	1,02%	(118)	(10,78%)
Ricavi	76.889	100,00%	86.892	100,00%	83.076	100,00%	(10.003)	(11,51%)	3.816	4,59%
Materiali di consumo e merci	(1.992)	(2,59%)	(2.020)	(2,32%)	(2.149)	(2,59%)	28	(1,39%)	129	(6,00%)
Costi per servizi	(18.215)	(23,69%)	(19.220)	(22,12%)	(19.665)	(23,67%)	1.005	(5,23%)	445	(2,26%)
Costi per servizi di costruzione	(4.572)	(5,95%)	(18.234)	(20,98%)	(15.960)	(19,21%)	13.662	(74,93%)	(2.274)	14,25%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.079)	(7,91%)	(5.766)	(6,64%)	(5.580)	(6,72%)	(313)	5,43%	(186)	3,33%
Oneri diversi di gestione	(2.608)	(3,39%)	(2.699)	(3,11%)	(2.715)	(3,27%)	91	(3,37%)	16	(0,59%)
Costo del personale	(22.053)	(28,68%)	(21.366)	(24,59%)	(21.332)	(25,68%)	(687)	3,22%	(34)	0,16%
Costi operativi	(55.519)	(72,21%)	(69.305)	(79,76%)	(67.401)	(81,13%)	13.786	(19,89%)	(1.904)	2,82%
Margine Operativo Lordo (EBITDA*)	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%
Ammortamento diritti di concessione	(5.040)	(6,55%)	(4.586)	(5,28%)	(4.250)	(5,12%)	(454)	9,90%	(336)	7,91%
Ammortamento altre attività immateriali	(565)	(0,73%)	(618)	(0,71%)	(632)	(0,76%)	53	(8,58%)	14	(2,22%)
Ammortamento beni materiali	(1.402)	(1,82%)	(1.330)	(1,53%)	(1.323)	(1,59%)	(72)	5,41%	(7)	0,53%
Ammortamenti e svalutazioni	(7.007)	(9,11%)	(6.534)	(7,52%)	(6.205)	(7,47%)	(473)	7,24%	(329)	5,30%
Accantonamento rischi su crediti	310	0,40%	(429)	(0,49%)	(959)	(1,15%)	739	(172,26%)	530	(55,27%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.514)	(3,27%)	(2.101)	(2,42%)	(1.828)	(2,20%)	(413)	19,66%	(273)	14,93%
Accantonamento/Rilascio fondi rischi e oneri	353	0,46%	(270)	(0,31%)	261	0,31%	623	(230,74%)	(531)	(203,45%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(1.851)	(2,41%)	(2.800)	(3,22%)	(2.526)	(3,04%)	949	(33,89%)	(274)	10,85%
Totale costi	(64.377)	(83,73%)	(78.639)	(90,50%)	(76.132)	(91,64%)	14.262	(18,14%)	(2.507)	3,29%
Risultato operativo	12.512	16,27%	8.253	9,50%	6.944	8,36%	4.259	51,61%	1.309	18,85%
Proventi finanziari	175	0,23%	234	0,27%	720	0,87%	(59)	(25,21%)	(486)	(67,50%)
Oneri finanziari	(1.726)	(2,24%)	(1.680)	(1,93%)	(3.742)	(4,50%)	(46)	2,74%	2.062	(55,10%)
Risultato ante imposte	10.961	14,26%	6.807	7,83%	3.922	4,72%	4.154	61,03%	2.885	73,56%
Imposte dell'esercizio	(3.980)	(5,18%)	(2.866)	(3,30%)	(1.216)	(1,46%)	(1.114)	38,87%	(1.650)	135,69%
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0,00%	0	0,00%	(503)	(0,61%)	0	0,00%	503	(100,00%)
Utile netto d'esercizio	6.981	9,08%	3.941	4,54%	2.203	2,65%	3.040	77,14%	1.738	78,89%
Utile di terzi	108	0,14%	17	0,02%	(20)	(0,02%)	91	535,29%	37	(185,00)
Utile di Gruppo	6.873	8,94%	3.924	4,52%	2.223	2,68%	2.949	75,15%	1.701	76,52%

* L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Di seguito sono forniti i dati economici consolidati del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	53,01%	8.531	55,28%	(201)	(2,36%)
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	43,86%	6.518	42,24%	374	5,74%
Ricavi per servizi di costruzione	241	1,53%	146	0,95%	95	65,07%
Altri ricavi e proventi della gestione	250	1,59%	236	1,53%	14	5,93%
Ricavi	15.713	100%	15.431	100,00%	282	1,83%
Materiali di consumo e merci	(476)	(3,03%)	(461)	(2,99%)	(15)	3,25%
Costi per servizi	(4.709)	(29,97%)	(4.703)	(30,48%)	(6)	0,13%
Costi per servizi di costruzione	(230)	(1,46%)	(139)	(0,90%)	(91)	65,47%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.318)	(8,39%)	(1.265)	(8,20%)	(53)	4,19%
Oneri diversi di gestione	(785)	(5,00%)	(796)	(5,16%)	11	(1,38%)
Costo del personale	(5.843)	(37,19%)	(5.377)	(34,85%)	(466)	8,67%
Costi operativi	(13.361)	(85,03%)	(12.741)	(82,57%)	(620)	4,87%
Margine Operativo Lordo (EBITDA*)	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)
Ammortamento diritti di concessione	(1.287)	(8,19%)	(1.250)	(8,10%)	(37)	2,96%
Ammortamento altre attività immateriali	(110)	(0,70%)	(117)	(0,76%)	7	(5,98%)
Ammortamento beni materiali	(351)	(2,23%)	(304)	(1,97%)	(47)	15,46%
Ammortamenti e svalutazioni	(1.748)	(11,12%)	(1.671)	(10,83%)	(77)	4,61%
Accantonamento rischi su crediti	(117)	(0,74%)	(144)	(0,93%)	27	(18,75%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	(3,39%)	(628)	(4,07%)	96	(15,29%)
Accantonamento/Rilascio fondi rischi e oneri	(50)	(0,32%)	14	0,09%	(64)	(457,14%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(699)	(4,45%)	(758)	(4,91%)	59	(7,78%)
Totale costi	(15.808)	(100,60%)	(15.170)	(98,31%)	(638)	4,21%
Risultato operativo	(95)	(0,60%)	261	1,69%	(356)	(136,40%)
Proventi finanziari	45	0,29%	30	0,19%	15	50,00%
Oneri finanziari	(357)	(2,27%)	(425)	(2,75%)	68	(16,00%)
Risultato ante imposte	(407)	(2,59%)	(134)	(0,87%)	(273)	203,73%
Imposte dell'esercizio	94	0,60%	(140)	(0,91%)	234	(167,14%)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Utile netto d'esercizio	(313)	(1,99%)	(274)	(1,78%)	(39)	14,23%
Utile di terzi	1	0,01%	(1)	(0,01%)	2	(200,00%)
Utile di Gruppo	(314)	(2,00%)	(273)	(1,77%)	(41)	15,02%

* L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Dati selezionati patrimoniali e finanziari del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015

Si riportano di seguito i dati patrimoniali del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	incidenza % su totale attività	al 31.12.2013	incidenza % su totale attività	al 31.12.2012	incidenza % su totale attività
Diritti di concessione	156.584	73,24%	157.102	72,76%	142.341	67,65%
Altre attività immateriali	899	0,42%	1.024	0,47%	994	0,47%
Attività immateriali	157.483	73,66%	158.126	73,24%	143.335	68,13%
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.745	4,56%	9.178	4,25%	8.836	4,20%
Investimenti immobiliari	4.732	2,21%	4.732	2,19%	4.705	2,24%
Attività materiali	14.477	6,77%	13.910	6,44%	13.541	6,44%
Partecipazioni	147	0,07%	142	0,07%	5.333	2,53%
Altre attività finanziarie non correnti	948	0,44%	1.864	0,86%	2.449	1,16%
Imposte differite attive	7.293	3,41%	7.138	3,31%	7.333	3,49%
Altre attività non correnti	1.315	0,62%	1.356	0,63%	1.320	0,63%
Altre attività non correnti	9.703	4,54%	10.499	4,86%	16.435	7,81%
ATTIVITÀ NON CORRENTI	181.663	84,97%	182.535	84,55%	173.311	82,37%
Rimanenze di magazzino	487	0,23%	548	0,25%	595	0,28%
Crediti commerciali	10.720	5,01%	12.459	5,77%	10.139	4,82%
Altre attività correnti	7.120	3,33%	7.520	3,48%	6.673	3,17%
Attività finanziarie correnti	6.774	3,17%	4.898	2,27%	3.219	1,53%
Cassa e altre disponibilità liquide	7.021	3,28%	2.764	1,28%	16.456	7,82%
ATTIVITÀ CORRENTI	32.122	15,03%	28.189	13,06%	37.082	17,63%
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	0	0,00%	5.166	2,39%	0	0,00%
TOTALE ATTIVITÀ	213.785	100,00%	215.890	100,00%	210.393	100,00%

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	incidenza % su totale passività	al 31.12.2013	incidenza % su totale passività	al 31.12.2012	incidenza % su totale passività
Capitale sociale	74.000	34,61%	74.000	34,28%	74.000	35,17%
Riserve	44.809	20,96%	41.413	19,18%	38.988	18,53%
Risultato dell'esercizio	6.873	3,21%	3.924	1,82%	2.223	1,06%
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.682	58,79%	119.337	55,28%	115.211	54,76%
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	0,17%	249	0,12%	231	0,11%
TOTALE PATRIMONIO NETTO	126.037	58,96%	119.586	55,39%	115.442	54,87%
TFR e altri fondi relativi al personale	4.922	2,30%	4.234	1,96%	4.581	2,18%
Imposte differite passive	2.347	1,10%	2.343	1,09%	1.077	0,51%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.533	4,93%	11.237	5,20%	10.879	5,17%
Fondi per rischi e oneri	1.412	0,66%	3.133	1,45%	2.944	1,40%
Passività finanziarie non correnti	21.252	9,94%	28.619	13,26%	30.855	14,67%
Altri debiti non correnti	167	0,08%	210	0,10%	209	0,10%
PASSIVITÀ NON CORRENTI	40.633	19,01%	49.776	23,06%	50.545	24,02%
Debiti commerciali	12.312	5,76%	17.240	7,99%	18.297	8,70%
Altre passività	19.755	9,24%	15.470	7,17%	13.415	6,38%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.960	1,85%	2.389	1,11%	0	0,00%
Fondi per rischi e oneri	1.004	0,47%	0	0,00%	0	0,00%
Passività finanziarie correnti	10.084	4,72%	11.429	5,29%	12.694	6,03%
PASSIVITÀ CORRENTI	47.115	22,04%	46.528	21,55%	44.406	21,11%
TOTALE PASSIVITÀ	87.748	41,04%	96.304	44,61%	94.951	45,13%
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	213.785	100,00%	215.890	100,00%	210.393	100,00%

Si riportano di seguito i dati patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	incidenza % su totale attività	al 31.12.2014	incidenza % su totale attività
Diritti di concessione	155.538	72,85%	156.584	73,24%
Altre attività immateriali	945	0,44%	899	0,42%
Attività immateriali	156.483	73,30%	157.483	73,66%
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.575	4,48%	9.745	4,56%
Investimenti immobiliari	4.732	2,22%	4.732	2,21%
Attività materiali	14.307	6,70%	14.477	6,77%
Partecipazioni	147	0,07%	147	0,07%
Altre attività finanziarie non correnti	948	0,44%	948	0,44%
Imposte differite attive	7.459	3,49%	7.293	3,41%
Altre attività non correnti	1.300	0,61%	1.315	0,62%
Altre attività non correnti	9.854	4,62%	9.703	4,54%
ATTIVITÀ NON CORRENTI	180.644	84,61%	181.663	84,97%
Rimanenze di magazzino	447	0,21%	487	0,23%
Crediti commerciali	12.110	5,67%	10.720	5,01%
Altre attività correnti	8.563	4,01%	7.120	3,33%
Attività finanziarie correnti	3.801	1,78%	6.774	3,17%
Cassa e altre disponibilità liquide	7.926	3,71%	7.021	3,28%
ATTIVITÀ CORRENTI	32.847	15,39%	32.122	15,03%
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	0	0,00%	0	0,00%
TOTALE ATTIVITÀ	213.491	100,00%	213.785	100,00%

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	incidenza % su totale passività	al 31.12.2014	incidenza % su totale passività
Capitale sociale	74.000	34,66%	74.000	34,61%
Riserve	51.546	24,14%	44.809	20,96%
Risultato dell'esercizio	(314)	(0,15%)	6.873	3,21%
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.232	58,66%	125.682	58,79%
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	0,17%	355	0,17%
TOTALE PATRIMONIO NETTO	125.587	58,83%	126.037	58,96%
TFR e altri fondi relativi al personale	5.060	2,37%	4.922	2,30%
Imposte differite passive	2.365	1,11%	2.347	1,10%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.157	5,23%	10.533	4,93%
Fondi per rischi e oneri	1.463	0,69%	1.412	0,66%
Passività finanziarie non correnti	19.258	9,02%	21.252	9,94%
Altri debiti non correnti	168	0,08%	167	0,08%
PASSIVITÀ NON CORRENTI	39.471	18,49%	40.633	19,01%
Debiti commerciali	13.022	6,10%	12.312	5,76%
Altre passività	21.541	10,09%	19.755	9,24%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.994	1,87%	3.960	1,85%
Fondi per rischi e oneri	933	0,44%	1004	0,47%
Passività finanziarie correnti	8.943	4,19%	10.084	4,7%
PASSIVITÀ CORRENTI	48.433	22,69%	47.115	22,04%
TOTALE PASSIVITÀ	87.904	41,17%	87.748	41,04%
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	213.491	100,00%	213.785	100,00%

Si riporta di seguito il prospetto del patrimonio netto di Gruppo e di terzi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	2014 vs 2013		2013 vs 2012	
				Var.	Var. %	Var.	Var. %
Capitale Sociale	74.000	74.000	74.000	0	0,00%	0	0,00%
Altre Riserve	44.809	41.413	38.988	3.396	8,20%	2.425	6,22%
Risultato del Periodo	6.873	3.924	2.223	2.949	75,15%	1.701	76,52%
Totale Patrimonio Netto	125.682	119.337	115.211	6.345	5,32%	4.126	3,58%

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	2014 vs 2013		2013 vs 2012	
				Var.	Var. %	Var.	Var. %
Capitale sociale – Terzi	155	155	155	0	0,00%	0	0,00%
Riserve – Terzi	92	78	94	14	17,95%	(16)	(17,02%)
Utile/perdita dell'esercizio – Terzi	108	16	(18)	92	575,00%	34	(188,89%)
Totale Patrimonio Netto di Terzi	355	249	231	106	42,57%	18	7,79%

Si riporta di seguito il prospetto del patrimonio netto di Gruppo e di terzi al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	2015 vs 2014	
			Var.	Var. %
Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0,00%
Altre Riserve	51.546	44.809	6.737	15,03%
Risultato del Periodo	(314)	6.873	(7.187)	(104,55%)
Totale Patrimonio Netto	125.232	125.682	(450)	(0,36%)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	2015 vs 2014	
			Var.	Var. %
Capitale sociale – Terzi	155	155	0	0,00%
Riserve – Terzi	199	92	107	116,30%
Utile/perdita dell'esercizio – Terzi	1	108	(107)	(99,07%)
Totale Patrimonio Netto di Terzi	355	355	0	0,00%

Si riporta di seguito la composizione delle Altre riserve al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>				2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	14.350	0	0,00%	0	0,00%
Riserva legale	4.335	4.205	4.119	130	3,09%	86	2,09%
Riserva straordinaria	28.172	25.702	23.952	2.470	9,61%	1.750	7,31%
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	(3.222)	0	0,00%	0	0,00%
Utili/perdite portati a nuovo	2.153	829	442	1.324	159,71%	387	87,56%
Riserva OCI	(979)	(451)	(653)	(528)	117,07%	202	(30,93%)
Totale Altre Riserve	44.809	41.413	38.988	3.396	8,20%	2.425	6,22%

Si riporta di seguito la composizione delle Altre riserve al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>			2015 vs 2014	
	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Var.	Var. %
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	0	0,00%
Riserva legale	4.679	4.335	344	7,94%
Riserva straordinaria	34.606	28.172	6.434	22,84%
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0	0,00%
Utili/perdite portati a nuovo	2.248	2.153	95	4,41%
Riserva OCI	(1.115)	(979)	(136)	13,89%
Totale Altre Riserve	51.546	44.809	6.737	15,03%

Si riporta di seguito la composizione della riserva OCI al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>				2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.355)	(623)	(904)	(732)	117,50%	281	(31,08%)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	372	171	249	201	117,54%	(78)	(31,33%)
RISERVA OCI	(983)	(452)	(655)	(531)	117,48%	203	(30,99%)
di cui di terzi	(4)	(1)	(2)	(3)	300,00%	1	(50,00%)
di cui del gruppo	(979)	(451)	(653)	(528)	117,07%	202	(30,93%)

Si riporta di seguito la composizione della riserva OCI al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	2015 vs 2014	
	31.03.2015	31.12.2014	Var.	Var. %
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.539)	(1.351)	(188)	14%
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	424	372	52	14%
RISERVA OCI	(1.115)	(979)	(136)	14%
di cui di terzi	0	0	0	0,00%
di cui del gruppo	0	0	0	0,00%

Si riporta di seguito il prospetto riclassificato fonti ed impieghi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di euro</i>	al	al	al
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012
Immobilizzazioni (*)	181.663	182.535	173.311
Capitale Circolante Netto (**)	(18.704)	(9.406)	(14.305)
Fondi ed altre passività non correnti	(19.381)	(21.157)	(19.690)
Capitale Investito Netto (***)	143.578	151.971	139.316
Indebitamento finanziario netto (****)	17.541	32.385	23.874
Patrimonio Netto	126.037	119.586	115.442
Totale Risorse Finanziarie	143.578	151.971	139.316

(*) Le immobilizzazioni rappresentano la somma delle attività immateriali, attività materiali e altre attività non correnti.

(**) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(***) Il capitale investito netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Ai sensi di quanto stabilito dalla comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che l'indebitamento finanziario netto è stato determinato in conformità a quanto stabilito nella Raccomandazione ESMA/2013/319 del 20 marzo 2013.

Si riporta di seguito il prospetto riclassificato fonti ed impieghi al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al
	31.03.2015	31.12.2014
Immobilizzazioni (*)	180.644	181.663
Capitale Circolante Netto (**)	(18.370)	(18.704)
Fondi ed altre passività non correnti	(20.213)	(19.381)
Capitale Investito Netto (***)	142.061	143.578
Indebitamento finanziario netto (****)	16.474	17.541
Patrimonio Netto	125.587	126.037
Totale Risorse Finanziarie	142.061	143.578

(*) Le immobilizzazioni rappresentano la somma delle attività immateriali, attività materiali e altre attività non correnti.

(**) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(***) Il capitale investito netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Ai sensi di quanto stabilito dalla comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che l'indebitamento finanziario netto è stato determinato in conformità a quanto stabilito nella Raccomandazione ESMA/2013/319 del 20 marzo 2013.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione del capitale circolante netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Crediti commerciali	10.720	12.459	10.139
Debiti commerciali	(12.312)	(17.240)	(18.297)
Rimanenze di magazzino	487	548	595
Capitale Circolante Commerciale (*)	(1.105)	(4.233)	(7.563)
Altri crediti (**)	7.120	12.686	6.673
Altri debiti (***)	(24.719)	(17.859)	(13.415)
Capitale Circolante Netto (****)	(18.704)	(9.406)	(14.305)

(*) Il capitale circolante commerciale non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(**) La voce altri crediti rappresenta la somma delle altre attività non correnti e delle attività destinate alla vendita.

(***) La voce altri debiti rappresenta la somma delle altre passività e della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi ed oneri.

(****) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione del capitale circolante netto al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Crediti commerciali	12.110	10.720
Debiti commerciali	(13.022)	(12.312)
Rimanenze di magazzino	447	487
Capitale Circolante Commerciale (****)	(465)	(1.105)
Altri crediti (*)	8.563	7.120
Altri debiti (**)	(26.468)	(24.719)
Capitale Circolante Netto (***)	(18.370)	(18.704)

(*) La voce altri crediti rappresenta la somma delle altre attività non correnti e delle attività destinate alla vendita.

(**) La voce altri debiti rappresenta la somma delle altre passività e della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi ed oneri.

(***) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Il capitale circolante commerciale non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

Liquidità/Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015

La seguente tabella riporta la composizione della liquidità/indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319.

in migliaia di Euro	per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso	
	31.12.2014		31.12.2013		31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	22	0	22	0	24	0
(B) Altre disponibilità liquide	6.999	0	2.742	0	16.432	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.766	0	2.682	0	2.595	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	9.787	0	5.446	0	19.051	0
(E) Crediti finanziari correnti	4.008	898	2.217	887	623	586
(F) Debiti finanziari correnti	(1.069)	0	(3.111)	(2.000)	(5.116)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.382)	0	(6.245)	0	(6.088)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(2.633)	0	(2.073)	0	(1.490)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(10.084)	0	(11.429)	(2.000)	(12.694)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	3.711	898	(3.766)	(1.113)	6.980	586
(K) Debiti bancari non correnti	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(17.541)	898	(32.385)	(1.113)	(23.875)	586

La seguente tabella riporta la composizione della liquidità/indebitamento finanziario netto al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014 secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319.

in migliaia di Euro	per il trimestre chiuso		per l'esercizio chiuso	
	31.03.2015		31.12.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	24	0	22	0
(B) Altre disponibilità liquide	7.902	0	6.999	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.786	0	2.766	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	10.712	0	9.787	0
(E) Crediti finanziari correnti	1.015	909	4.008	898
(F) Debiti finanziari correnti	(1.020)	0	(1.069)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.454)	0	(6.382)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(1.469)	0	(2.633)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(8.943)	0	(10.084)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	2.784	909	3.711	898
(K) Debiti bancari non correnti	(19.258)	0	(21.252)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(19.258)	0	(21.252)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(16.474)	909	(17.541)	898

Si segnala che l'unico finanziamento a medio lungo termine soggetto al rispetto di *covenant* è quello contratto nell'esercizio 2014 dal Gruppo con Intesa Sanpaolo.

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che alla data del Prospetto la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

La seguente tabella, redatta conformemente a quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004, riporta la composizione dell'indebitamento del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Debiti finanziari correnti	(1.069)	(3.111)	(5.116)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.382)	(6.245)	(6.088)
Altri debiti finanziari correnti	(2.633)	(2.073)	(1.490)
Indebitamento finanziario corrente	(10.084)	(11.429)	(12.694)
Debiti bancari non correnti	(21.252)	(28.619)	(30.855)
Obbligazioni emesse	0	0	0
Altri debiti non correnti	0	0	0
Indebitamento finanziario non corrente	(21.252)	(28.619)	(30.855)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Garantito			
Non Garantito	(10.084)	(11.429)	(12.694)
Indebitamento finanziario corrente	(10.084)	(11.429)	(12.694)
Garantito			
Non Garantito	(21.252)	(28.619)	(30.855)
Indebitamento finanziario non corrente	(21.252)	(28.619)	(30.855)

La seguente tabella, redatta conformemente a quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004, riporta la composizione dell'indebitamento del Gruppo al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Debiti finanziari correnti	(1.020)	(1.069)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.454)	(6.382)
Altri debiti finanziari correnti	(1.469)	(2.633)
Indebitamento finanziario corrente	(8.943)	(10.084)
Debiti bancari non correnti	(19.258)	(21.252)
Obbligazioni emesse	0	0
Altri debiti non correnti	0	0
Indebitamento finanziario non corrente	(19.258)	(21.252)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Garantito		
Non Garantito	(8.943)	(10.084)
Indebitamento finanziario corrente	(8.943)	(10.084)
Garantito		
Non Garantito	(19.258)	(21.252)
Indebitamento finanziario non corrente	(19.258)	(21.252)

Analisi dei flussi di cassa per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015

Si forniscono di seguito le informazioni sintetiche relative ai flussi di cassa generati ed assorbiti dalle attività operative, di investimento e di finanziamento nel corso degli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Flussi di cassa generato dall'attività operativa netto	16.027	12.212	10.802
Flussi di cassa assorbito dall'attività di investimento	(2.525)	(21.790)	(8.822)
Flussi di cassa assorbito dall'attività di finanziamento	(9.245)	(4.114)	(5.978)
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità Liquide inizio periodo	2.764	16.456	20.453
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità Liquide fine periodo	7.021	2.764	16.456

Si forniscono di seguito le informazioni sintetiche relative ai flussi di cassa generati ed assorbiti dalle attività operative, di investimento e di finanziamento nel corso dei tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.03.2014
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa netto	393	(1.593)
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	2.431	6.524
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	(1.919)	(3.877)
 Variazione finale di cassa	 905	 1.054
Disponibilità Liquide inizio periodo	7.021	2.674
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità Liquide fine periodo	7.926	3.818

Altre informazioni finanziarie

Principali indicatori economici e finanziari al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015

La tabella di seguito riportata presenta i valori dei principali indici economici/patrimoniali per il Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015.

PRINCIPALI INDICI		Per il trimestre chiuso al 31 marzo		Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre	
		2015	2014	2013	2012
ROE	Utile (perdita) di esercizio/ Patrimonio Netto Medio (a)	n.s.	5,7%	3,4%	1,9%
ROI	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Capitale Investito Netto Medio (c)	n.s.	8,3%	5,0%	4,7%
ROS	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Ricavi rettificati (d)	n.s.	17,0%	10,8%	9,3%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	0,7	0,7	0,7	0,8
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrimonio netto+Passività non correnti)/ Attività non correnti	0,9	0,9	0,9	1
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,6	0,6	0,6	0,5
Indice di rotazione dei crediti commerciali	Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	5,8	7,9	7,4	6,8
Giorni medi di incasso dei crediti commerciali	365 * Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	61,8	46,4	49,2	53,5
Indice di rotazione dei debiti commerciali	Debiti commerciali medi (g)/ Costi commerciali (h)	3	3,5	3,4	3,3
Giorni medi pagamento dei debiti commerciali	365 * Debiti commerciali medi (g) / Costi commerciali (h)	119,2	104,1	106,1	109,5
Utile per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni medie in circolazione (i)	n.s.	0,2	0,1	0,1
Utile diluito per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni teoriche medie in circolazione (l)	n.s.	0,2	0,1	0,1
Indebitamento finanziario netto/EBITDA rettificato	Indebitamento finanziario netto (m) / EBITDA rettificato (n)	n.s.	0,8	1,9	1,6
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,1	0,1	0,3	0,2
Attività Immateriali/Totale Attività	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,7	0,7	0,7	0,7
Attività Immateriali/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	1,2	1,2	1,3	1,2

- (a) Per patrimonio netto medio si intende la media del patrimonio netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento
 (b) Per risultato operativo rettificato si intende il risultato operativo al netto del margine derivante dai servizi di costruzione
 (c) Per capitale investito netto medio si intende la media del capitale investito netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento
 (d) Per ricavi rettificati si intendono il totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione
 (e) Per crediti commerciali medi si intende la voce crediti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2
 (f) Per ricavi commerciali si intendono i ricavi rettificati al lordo degli incentivi
 (g) Per debiti commerciali medi si intende la voce debiti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2

- (h) Per costi commerciali si intendono i costi totali cui si sommano gli incentivi, gli investimenti realizzati, gli interventi rilevati ad utilizzo fondo di ripristino e si deducono il costo del personale, i costi per servizi di costruzione, i costi per canoni di concessione e servizi di sicurezza e costi per contributo servizio vvff
- (i) Per Numero di Azioni medie in circolazione si intende la media ponderata delle azioni in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento tenuto conto delle nuove emissioni e riacquisti
- (l) Per Numero di Azioni teoriche medie in circolazione si intende il numero medio di azioni teoriche in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento (a fronte di stock option, warranties, ecc.)
- (m) L'indebitamento finanziario netto è definito secondo quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004
- (n) Per EBITDA rettificato si intende l'EBITDA come definito al paragrafo 3.3.1 al netto del margine derivante da servizi di costruzione

Gli indici sopra riportati non sono da considerarsi come misure contabili né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea. I criteri di determinazione applicati dall'Emittente potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altri Gruppi e, pertanto, i saldi ottenuti dall'Emittente potrebbero non essere comparabili con quelli determinati da questi ultimi.

Informazioni economiche per settore operativo (Business Unit)

EBITDA consolidato, EBITDA gestionale (o EBITDA rettificato) ed EBITDA per settore operativo (Business Unit)

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale (o EBITDA rettificato¹) per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 evidenziando le incidenze sui ricavi complessivi; limitatamente all'EBITDA gestionale è mostrata anche l'incidenza sui ricavi rettificati (al netto dei ricavi per servizi di costruzione).

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Risultato operativo	12.512	16,27%	8.253	9,50%	6.944	8,36%	4.259	51,61%	1.309	18,85%
Ammortamenti e svalutazioni	7.007	9,11%	6.534	7,52%	6.205	7,47%	473	7,24%	329	5,30%
Accantonamenti al netto dei rilasci	1.851	2,41%	2.800	3,22%	2.526	3,04%	(949)	(33,89%)	274	10,85%
EBITDA	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%
Ricavi per servizi di costruzione	(4.800)	(6,24%)	(19.146)	(22,03%)	(16.758)	(20,17%)	14.346	(74,93%)	(2.388)	14,25%
Costi per servizi di costruzione	4.572	5,95%	18.234	20,98%	15.960	19,21%	(13.662)	(74,93%)	2.274	14,25%
EBITDA gestionale	21.142	27,50%	16.675	19,19%	14.877	17,91%	4.467	26,79%	1.798	12,09%

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi rettificati	2013	% su totale ricavi rettificati	2012	% su totale ricavi rettificati	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA gestionale	21.142	29,33%	16.675	24,61%	14.877	22,43%	4.467	26,79%	1.798	12,09%

¹ Misura utilizzata dal management dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA, il margine, calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto.

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 evidenziando le incidenze sui ricavi complessivi; limitatamente all'EBITDA gestionale è mostrata anche l'incidenza sui ricavi rettificati (al netto dei ricavi per servizi di costruzione).

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Risultato operativo	(95)	0,60%	261	1,69%	(356)	(136,40%)
Ammortamenti e svalutazioni	1.748	11,12%	1.671	10,83%	77	4,61%
Accantonamenti al netto dei rilasci	699	4,45%	758	4,91%	(59)	(7,78%)
EBITDA	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
EBITDA	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)
Ricavi per servizi di costruzione	(241)	(1,53%)	(146)	(0,95%)	(95)	65,07%
Costi per servizi di costruzione	230	1,46%	139	0,90%	91	65,47%
EBITDA gestionale	2.341	14,90%	2.683	17,39%	(342)	(12,75%)

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi rettificati	2014	% su totale ricavi rettificati	Var.	Var. %
EBITDA gestionale	2.341	15,09%	2.683	17,50%	(342)	(12,75%)

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (margine operativo lordo), l'EBIT (risultato operativo), l'EBITDA *margin* e l'EBIT *margin* per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014			Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2014
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	45.967	30.922	0	76.889
Costi	(39.096)	(16.644)	221	(55.519)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	6.871	14.278	221	21.370
Ammortamenti e Svalutazioni	(4.721)	(2.286)	0	(7.007)
Accantonamenti	(1.281)	(570)	0	(1.851)
EBIT (Risultato Operativo)	869	11.422	0	12.512
EBITDA <i>margin</i>	14,95%	46,17%	0%	27,79%
EBIT <i>margin</i>	1,89%	36,94%	0%	16,27%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2013
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	56.854	30.038	0	86.892
Costi	(48.107)	(21.154)	(44)	(69.305)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	8.747	8.884	(44)	17.587
Ammortamenti e Svalutazioni	(4.631)	(1.903)	0	(6.534)
Accantonamenti	(2.184)	(616)	0	(2.800)
EBIT (Risultato Operativo)	1.932	6.365	0	8.253
EBITDA margin	15,39%	29,58%	0%	20,24%
EBIT margin	3,40%	21,19%	0%	9,50%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	54.847	28.229	0	83.076
Costi	(46.906)	(20.495)	0	(67.401)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	7.941	7.734	0	15.675
Ammortamenti e Svalutazioni	(4.428)	(1.777)	0	(6.205)
Accantonamenti	(1.964)	(562)	0	(2.526)
EBIT (Risultato Operativo)	1.549	5.395	0%	6.944
EBITDA margin	14,48%	27,40%	0%	18,87%
EBIT margin	2,82%	19,11%	0%	8,36%

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (margine operativo lordo) l'EBIT (risultato operativo), l'EBITDA margin e l'EBIT margin per settori operativi per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2015
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	8.826	6.887	0	15.713
Costi	(9.799)	(3.562)	0	(13.361)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	(973)	3.325	0	2.352
Ammortamenti e Svalutazioni	(1.132)	(616)	0	(1.748)
Accantonamenti	(523)	(176)	0	(699)
EBIT (Risultato Operativo)	(2.628)	(2.533)	0	(95)
EBITDA margin	(11,02%)	48,28%	0%	14,97%
EBIT margin	(29,78%)	36,78%	0%	(0,60%)

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2014
	Aviation	Non Aviation		
Ricavi	8.929	6.502	0	15.431
Costi	(9.019)	(3.722)	0	(12.741)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	(90)	2.780	0	2.690
Ammortamenti e Svalutazioni	(1.091)	(580)	0	(1.671)
Accantonamenti	(573)	(185)	0	(758)
EBIT (Risultato Operativo)	(1.754)	2.015	0	261
EBITDA margin	(1,01%)	42,76%	0%	17,43%
EBIT margin	19,64%	30,99%	0%	1,69%

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (Margine operativo lordo) rettificato, l'EBIT rettificato, l'EBITDA e l'EBIT margin rettificato per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31.12.2014, 2013 e 2012 e per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2014
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi rettificati	42.319	29.770	0	72.089
Costi rettificati	(35.620)	(15.547)	221	(50.946)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	6.699	14.223	221	20.922
Ammortamenti e svalutazioni	(4.721)	(2.286)	0	(7.007)
Accantonamenti	(1.281)	(570)	0	(1.851)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	697	11.367	-	12.064
EBITDA margin rettificato	15,83%	47,78%	0,00%	29,02%
EBIT margin rettificato	1,65%	38,18%	0,00%	16,73%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2013
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi rettificati	40.976	26.769	0	67.745
Costi rettificati	(32.986)	(18.040)	(44)	(51.070)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	7.990	8.729	(44)	16.719
Ammortamenti e svalutazioni	(4.631)	(1.903)	0	(6.534)
Accantonamenti	(2.184)	(616)	0	(2.800)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	1.175	6.210	0	7.385
EBITDA margin rettificato	19,50%	32,61%	0,00%	24,68%
EBIT margin rettificato	2,87%	23,20%	0,00%	10,90%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Ricavi rettificati	40.838	25.481	0	66.319
Costi rettificati	(33.564)	(17.878)	0	(51.442)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	7.274	7.603	0	14.877
Ammortamenti e svalutazioni	(4.428)	(1.777)	0	(6.205)
Accantonamenti	(1.964)	(562)	0	(2.526)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	882	5.264	0	6.146
EBITDA margin rettificato	17,81%	29,84%	0,00%	22,43%
EBIT margin rettificato	2,16%	20,66%	0,00%	9,27%
<hr/>				
<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2015
Ricavi rettificati	8.629	6.842	0	15.471
Costi rettificati	(9.612)	(3.520)	0	(13.132)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	(983)	3.322	0	2.339
Ammortamenti e svalutazioni	(1.132)	(616)	0	(1.748)
Accantonamenti	(523)	(176)	0	(699)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	(2.638)	2.530	0	(108)
EBITDA margin rettificato	(11,4%)	48,6%	0,0%	15,1%
EBIT margin rettificato	(30,6%)	37,0%	0,0%	(0,7%)
<hr/>				
<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Ricavi rettificati	8.831	6.454	0	15.285
Costi rettificati	(8.925)	(3.677)	0	(12.602)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	(94)	2.777	0	2.683
Ammortamenti e svalutazioni	(1.091)	(580)	0	(1.671)
Accantonamenti	(573)	(185)	0	(758)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	(1.758)	2.012	0	254
EBITDA margin rettificato	(1,1%)	43,0%	0,0%	17,6%
EBIT margin rettificato	(19,9%)	31,2%	0,0%	1,7%
<hr/>				
<p>L'EBITDA e l'EBITDA gestionale sono indicatori alternativi di performance utilizzati dal management dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA e l'EBITDA gestionale, non sono una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e possono non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non devono essere considerate come</p>				

misure alternative per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Ricavi per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, suddivisi per settori operativi.

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% sul totale ricavi	2013	% sul totale ricavi	2012	% sul totale ricavi	Variazione	Variazione %	Variazione	Variazione %
Vettori	17.184	22,35%	17.051	19,62%	16.535	19,90%	133	1%	516	3,12%
Operatori	3.108	4,04%	2.836	3,26%	2.917	3,51%	272	10%	(81)	(2,78%)
Passeggeri	39.624	51,53%	35.942	41,36%	34.780	41,87%	3.682	10%	1.162	3,34%
Incentivi	(19.109)	(24,85%)	(16.044)	(18,46%)	(14.523)	(17,48%)	(3.065)	19%	(1.521)	10,47%
Ricavi per servizi di costruzione	3.645	4,74%	15.877	18,27%	14.009	16,86%	(12.232)	(77%)	1.868	13,33%
Altri ricavi	1.515	1,97%	1.192	1,37%	1.129	1,36%	323	27%	63	5,58%
Ricavi aviation	45.967	59,78%	56.854	65,43%	54.847	66,02%	(10.887)	(19%)	2.007	3,66%
Retail & Advertising	10.255	13,34%	8.008	9,22%	7.001	8,43%	2.247	28%	1.007	14,38%
Parcheggi	12.092	15,73%	11.121	12,80%	10.541	12,69%	971	9%	580	5,50%
Real Estate	2.208	2,87%	2.141	2,46%	2.005	2,41%	67	3%	136	6,78%
Passenger Services	3.698	4,81%	3.613	4,16%	4.011	4,83%	85	2%	(398)	(9,92%)
Altri Ricavi	1.514	1,97%	1.887	2,17%	1.922	2,31%	(373)	(20%)	(35)	(1,82%)
Ricavi per Servizi di costruzione	1.155	1,50%	3.268	3,76%	2.749	3,31%	(2.113)	(65%)	519	18,88%
Ricavi non aviation	30.922	40,22%	30.038	34,57%	28.229	33,98%	884	3%	1.809	6,41%
Totale ricavi	76.889	100%	86.892	100%	83.076	100%	(10.003)	(12%)	3.816	5%

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014, suddivisi per settori operativi.

in migliaia di Euro	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Vettori	3.783	24,08%	3.853	24,97%	(70)	(1,81%)
Operatori	678	4,32%	662	4,29%	16	2,45%
Passeggeri	8.069	51,35%	7.550	48,93%	519	6,87%
Incentivi	(4.253)	(27,07%)	(3.575)	(23,16%)	(678)	19,01%
Ricavi per servizi di costruzione	197	1,25%	99	0,64%	98	101,02%
Altri ricavi	352	2,24%	340	2,20%	12	3,53%
Ricavi aviation	8.826	56,17%	8.929	57,86%	(103)	(1,16%)
Retail & Advertising	2.351	14,96%	2.143	13,89%	208	9,71%
Parcheggi	2.559	16,29%	2.544	16,49%	15	0,59%
Real Estate	546	3,47%	537	3,48%	9	1,68%
Passenger Services	912	5,80%	812	5,26%	100	12,31%
Altri Ricavi	473	3,01%	417	2,70%	56	13,42%
Ricavi per Servizi di costruzione	46	0,29%	49	0,32%	(3)	(6,12%)
Ricavi non aviation	6.887	43,83%	6.502	42,14%	385	5,92%
Totale ricavi	15.713	100%	15.431	100%	282	2,00%

Indicatori non finanziari di performance

Si riporta di seguito la composizione del traffico UE ed extra UE passeggeri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Passeggeri Av. Commerciale	6.572.484	6.186.565	5.950.999	6,24%	3,96%
Passeggeri UE	5.682.232	5.399.835	5.278.154	5,23%	2,31%
Passeggeri Extra UE	890.252	786.730	672.845	13,16%	16,93%
Passeggeri Aviazione Generale	7.997	7.218	7.396	10,79%	(2,41%)
TOTALE PASSEGGERI	6.580.481	6.193.783	5.958.395	6,24%	3,95%

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Passeggeri Av. Commerciale	1.350.006	1.291.799	4,5%
Passeggeri UE	1.168.521	1.088.664	7,3%
Passeggeri Extra UE	181.485	203.135	(10,7%)
Passeggeri Aviazione Generale	1.787	1.355	31,9%
TOTALE PASSEGGERI	1.351.793	1.293.154	4,5%

Si riporta di seguito la composizione del traffico passeggeri per categoria di operatori per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Legacy carrier	2.949.200	2.932.099	2.841.097	0,6%	3,2%
Vettori low cost	3.394.950	2.974.178	2.674.944	14,1%	11,2%
Altro	236.331	287.506	442.354	(17,8%)	(35%)
TOTALE PASSEGGERI	6.580.481	6.193.783	5.958.395	6,24%	3,95%

	primo trimestre 2015	% sul totale	primo trimestre 2014	% sul totale
PASSEGGERI di cui	1.351.793	100,0%	1.293.154	100,0%
Legacy carrier	578.850	42,8%	633.265	49,0%
Vettori low cost	744.892	55,1%	622.165	48,1%
Altro /charter	28.051	2,1%	37.724	2,9%

Si riporta di seguito il numero dei movimenti degli aeromobili per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Movimenti Aviazione Commerciale	60.278	61.281	63.322	(1,64%)	(3,22%)
Movimenti UE	52.913	54.328	57.350	(2,60%)	(5,27%)
Movimenti Extra UE	7.365	6.953	5.972	5,93%	16,43%
Movimenti Aviazione Generale	4.780	4.111	4.205	16,27%	(2,24%)
TOTALE MOVIMENTI	65.058	65.392	67.527	(0,51%)	(3,16%)

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Movimenti Aviazione Commerciale	12.770	13.469	(5,2%)
Movimenti UE	11.250	11.781	(4,5%)
Movimenti Extra UE	1520	1688	(10,0%)
Movimenti Aviazione Generale	941	811	16,0%
TOTALE MOVIMENTI	13.711	14.280	(4,0%)

Si riporta di seguito il tonnellaggio degli aeromobili per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Tonnellaggio	3.821.096	3.827.477	3.817.349	(0,17%)	0,27%
Linea Tradizionale	2.013.308	2.085.776	2.079.769	(3,47%)	0,29%
Linea Low Cost	1.499.232	1.363.972	1.273.506	9,92%	7,10%
Charter	259.796	337.401	423.478	(23,00%)	(20,33%)
Aviazione Generale	48.760	40.328	40.596	20,91%	(0,66%)

B.9	Previsione o stima degli utili Non applicabile.
B.10	Descrizione di eventuali rilievi contenuti nella relazione di revisione relativa alle informazioni finanziarie dell’Emittente relative agli esercizi passati Non applicabile.
B.11	Dichiarazione relativa al capitale circolante. Ai sensi del Regolamento 809/2004/CE e della definizione di capitale circolante – quale “ <i>mezzo mediante il quale l’Emittente ottiene le risorse liquide necessarie a soddisfare le obbligazioni che pervengono a scadenza</i> ” – contenuta nelle Raccomandazioni ESMA/2013/319, l’Emittente ritiene che alla data del Prospetto, il Gruppo disponga di capitale circolante sufficiente per far fronte ai propri fabbisogni finanziari correnti, per tali intendendosi quelli relativi ai 12 mesi successivi alla data del Prospetto
SEZIONE C – STRUMENTI FINANZIARI	
C.1	Descrizione delle Azioni Ordinarie. Le Azioni oggetto dell’Offerta Globale sono rappresentate da complessive massime n. 14.049.476 Azioni prive di indicazione del valore nominale, con godimento regolare, in parte (massime n. 6.500.000 Azioni) rivenienti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale e, in parte (massime n. 7.549.476 Azioni), poste in vendita dagli Azionisti Venditori. Nell’ambito dell’Offerta Globale, sono oggetto dell’Offerta Pubblica un minimo di 2.107.000 Azioni, pari al 15% delle Azioni offerte nell’ambito dell’Offerta Globale. Le Azioni hanno il codice ISIN IT0001006128. Si segnala tuttavia che nell’ambito dell’Aumento di Capitale, l’Emittente ha deliberato la Tranche Bonus Share, riservata ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto che sottoscriveranno in sede di Offerta Pubblica Azioni rivenienti l’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale e che detengano la proprietà di tali Azioni (in tutto o in parte) alla scadenza del Termine di Fedeltà. Le Azioni assegnate ai Dipendenti del Gruppo che hanno sottoscritto l’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale in sede di Offerta Pubblica saranno identificate dal codice ISIN IT0005118085, mentre le Azioni assegnate ai Residenti e al pubblico indistinto che hanno sottoscritto l’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale in sede di Offerta Pubblica saranno identificate dal codice ISIN IT0005118093. Alle Azioni alienate in data antecedente allo scadere del Termine di Fedeltà o assegnate per effetto del meccanismo delle <i>Bonus Share</i> , sarà infine attribuito il codice ISIN IT0001006128.

C.2	<p>Valuta di emissione delle Azioni Ordinarie.</p> <p>Le Azioni Ordinarie sono denominate in Euro.</p>
C.3	<p>Capitale sociale sottoscritto e versato.</p> <p>Alla data del Prospetto, il capitale sociale sottoscritto e versato dell’Emittente è pari ad Euro 74.000.000, suddiviso in n. 29.600.000 azioni ordinarie prive di valore nominale espresso.</p>
C.4	<p>Descrizione dei diritti connessi alle Azioni.</p> <p>Le Azioni avranno le stesse caratteristiche e attribuiranno ai loro possessori i medesimi diritti. Le Azioni avranno godimento regolare.</p> <p>Ciascuna Azione attribuisce il diritto ad un voto nelle assemblee ordinarie e straordinarie dell’Emittente, nonché gli altri diritti patrimoniali e amministrativi, secondo le norme di legge e di statuto applicabili.</p> <p>Alla data del Prospetto non esistono altre categorie di azioni.</p>
C.5	<p>Descrizione di eventuali restrizioni alla libera trasferibilità delle Azioni.</p> <p>L’articolo 8 dello Statuto, ai sensi dell’articolo 4 del DM 521/1999, prevede che almeno un quinto del capitale sociale deve essere posseduto, in qualsiasi momento, da enti o soci pubblici.</p> <p>Gli Azionisti Venditori, gli Azionisti Non Venditori e la Camera di Commercio di Bologna assumeranno nei confronti del Coordinatore dell’Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, alcuni impegni di <i>lock-up</i> per un periodo di 180 giorni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni.</p> <p>Il medesimo impegno sarà assunto, nei confronti del Coordinatore dell’Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, dalla Società per un periodo decorrente dalla data di sottoscrizione dell’accordo di <i>lock-up</i> e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni.</p>
C.6	<p>Ammissione alla negoziazione in un mercato regolamentato.</p> <p>La Società ha presentato a Borsa Italiana domanda di ammissione alla quotazione delle proprie Azioni sul Mercato Telematico Azionario, nonché domanda per il riconoscimento della qualifica di STAR.</p> <p>Borsa Italiana, con provvedimento n. 8078 del 25 giugno 2015, ha disposto l’ammissione alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario delle Azioni della Società. Inoltre, con il summenzionato provvedimento di ammissione, previa verifica della sussistenza dei requisiti di capitalizzazione e diffusione tra il pubblico stabiliti dall’art. 2.2.3 del Regolamento di Borsa e delle Istruzioni di Borsa, ha attribuito alle Azioni della Società la qualifica di STAR.</p>

	La data di inizio delle negoziazioni delle Azioni dell’Emittente sul MTA sarà disposta da Borsa Italiana ai sensi dell’art. 2.4.3, comma 6, del Regolamento di Borsa, previa verifica della sufficiente diffusione tra il pubblico delle Azioni Ordinarie. Alla data del Prospetto le Azioni della Società non sono quotate in nessun altro mercato regolamentato o equivalente italiano o estero.
C.7	Descrizione della politica dei dividendi.
	Alla data del Prospetto, l’Emittente non ha definito una politica di distribuzione dei dividendi. La politica di distribuzione dei dividendi dipenderà dai risultati realizzati dalla Società e dalle necessità e opportunità di investimento.
SEZIONE D – RISCHI	
D.1	Informazioni fondamentali sui principali rischi che sono specifici e individuali per l’Emittente e il gruppo ad esso facente capo o per il settore in cui operano.
	<i>Fattori di rischio relativi all’Emittente e al Gruppo</i>
	Rischi connessi al rinnovo del Contratto di Programma e alla definizione del nuovo sistema tariffario
	Rischi relativi alla procedura di consultazione per la determinazione delle tariffe e alla definizione del sistema tariffario
	Rischi relativi all’incidenza dei rapporti con Ryanair sui volumi di traffico gestiti dall’Emittente
	Rischio relativo all’influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi
	Rischi relativi al regime concessorio in cui opera l’Emittente
	Rischio relativo all’iter autorizzativo del Master Plan
	Rischi relativi all’attuazione del Piano degli Interventi
	Rischio relativo a eventuali opposizioni da parte di soggetti locali alla realizzazione del Master Plan e del Piano degli Interventi
	Rischi relativi alla programmazione pluriennale dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali
	Rischi connessi alle ipotesi di rimborso anticipato dei finanziamenti messi a disposizione del Gruppo
	Rischio relativo alla rilevanza delle attività immateriali sul totale dell’attivo patrimoniale e del patrimonio netto del Gruppo

	<p>Rischi associati a inattese interruzioni di attività, a rallentamenti e/o al non corretto funzionamento in generale delle strutture aeroportuali del Gruppo e/o delle infrastrutture gestite da terzi dovuti a eventi straordinari quali incendi, inondazioni, esplosioni o disfunzioni tecniche</p> <p>Rischi relativi al processo di definizione e revisione degli Accordi Bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra UE del trasporto aereo</p> <p>Rischi relativi alla politica dei dividendi dell'Emittente</p> <p>Rischi legati al sistema di governo societario dell'Emittente alle disposizioni vigenti e all'applicazione differita di determinate previsioni statutarie</p> <p>Rischi relativi alla dipendenza da personale chiave</p> <p>Rischi inerenti alla mancata attuazione dei programmi e delle strategie del Gruppo</p> <p>Rischi legati all'assetto azionario</p> <p>Rischi legati a limitazioni di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali</p> <p>Rischi correlati a dichiarazioni di preminenza, dati previsionali, stime ed elaborazioni interne</p> <p>Rischi connessi al tasso di interesse</p> <p>Rischio relativo alla mancata sottoposizione a revisione contabile del trimestre chiuso al 31 marzo 2014 e incluso nel Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo 2015</p> <p>Rischio relativo alla stagionalità dei ricavi</p> <p>Rischi derivanti dall'evoluzione competitiva del settore del trasporto aereo e da possibili mutamenti nella struttura dei costi delle compagnie aeree</p> <p>Rischi competitivi inerenti all'evoluzione tecnologica nel settore del trasporto aereo e dei mezzi di trasporto ad esso alternativi</p> <p>Rischi inerenti alla normativa ambientale</p> <p>Rischi connessi all'accentuata regolamentazione delle attività aeroportuali (con particolare riferimento all'assegnazione dei c.d. Slot), alle incertezze derivanti dall'evoluzione del quadro normativo e regolamentare di riferimento, nonché alla normativa italiana e comunitaria in materia di incentivi, contribuzioni e sussidi concessi alle compagnie aeree</p>
D.2	Informazioni fondamentali sui principali rischi che sono specifici per gli strumenti finanziari.
	<i>Fattori di rischio relativi all'Offerta e agli altri strumenti finanziari offerti</i>
	Rischi legati all'assetto azionario e alla contendibilità dell'Emittente

	<p>Rischi connessi al segmento di quotazione e ai requisiti STAR</p> <p>Rischi connessi a problemi generali di liquidità dei mercati e alla possibile volatilità del prezzo delle Azioni dell’Emittente</p> <p>Rischi connessi ai potenziali conflitti di interesse tra l’Emittente, il Coordinatore dell’Offerta Globale e lo Sponsor</p> <p>Dati connessi all’Offerta e alle altre informazioni che saranno comunicate successivamente alla Data della Nota Informativa</p> <p>Rischi connessi agli impegni temporanei di inalienabilità delle azioni dell’Emittente</p> <p>Rischi connessi all’attività di stabilizzazione</p> <p>Impiego dei proventi dell’Offerta</p> <p>Rischi connessi alle spese relative all’Offerta</p>
SEZIONE E – OFFERTA	
E.1	<p>I proventi netti totali e una stima delle spese totali legate all’emissione/all’offerta, incluse stime di spese imputate all’investitore dall’Emittente.</p> <p>Il ricavato stimato derivante dall’Offerta Globale spettante alla Società e agli Azionisti Venditori, riferito all’intervallo di valorizzazione indicativa, al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l’Offerta Pubblica ed al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, è compreso tra un minimo di Euro 59,3 milioni e un massimo di Euro 70,1 milioni.</p> <p>Il ricavato stimato derivante dall’Offerta Globale, calcolato sulla base del Prezzo di Offerta, al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l’Offerta, verrà comunicato al pubblico dalla Società e dagli Azionisti Venditori nell’ambito del comunicato stampa da pubblicarsi sul sito internet dell’Emittente www.bologna-airport.it con il quale sarà reso noto il Prezzo di Offerta e contestualmente comunicato alla Consob.</p> <p>Si stima che le spese relative al processo di quotazione della Società e al Collocamento Istituzionale, comprese le spese di pubblicità, escluse le commissioni riconosciute al Consorzio per l’Offerta Pubblica ed al Consorzio per il Collocamento Istituzionale ammontino a circa Euro 3 milioni. Tali spese saranno sostenute dall’Emittente.</p>
E.2a	<p>Ragioni dell’offerta e impiego dei proventi, stima dell’importo netto dei proventi.</p> <p>L’Offerta Globale è finalizzata alla diffusione delle azioni ordinarie della Società e all’ammissione alla negoziazione delle stesse sul MTA.</p>

	<p>Nell'ambito dell'Offerta Globale, i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale saranno utilizzati per supportare gli obiettivi di crescita e sviluppo dell'Emittente e più in generale per contribuire a rafforzare la struttura finanziaria e patrimoniale del Gruppo.</p> <p>In particolare, l'Emittente intende utilizzare i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale principalmente per realizzare investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e al miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità dello scalo.</p> <p>Tra gli investimenti che l'Emittente intende finanziare con i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale rientrano la pianificazione di un ulteriore ampliamento del terminal al fine di raccordarne la capacità con lo sviluppo di traffico atteso e di incrementare la superficie commerciale disponibile e il numero di posti auto. La Società ha avviato un progetto per la possibile riqualifica dell'area di accesso all'Aeroporto e dell'area antistante all'aerostazione passeggeri secondo una riconfigurazione ad oggi allo studio, con l'obiettivo di permettere il loro sfruttamento in termini di miglioramento dell'accessibilità, dell'intermodalità con altri mezzi di trasporto, di disponibilità di servizi accessori e di ulteriori parcheggi.</p> <p>A supporto del miglioramento della connettività e dell'intermodalità dello scalo, la Società intende, infine, contribuire al finanziamento della realizzazione del collegamento su monorotaia previsto tra la Stazione Centrale di Bologna e l'Aeroporto di Bologna (c.d. People Mover).</p> <p>Nelle more della realizzazione delle predette strategie e degli investimenti previsti, la Società intende impiegare i proventi derivanti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale nel mercato finanziario a breve termine in investimenti caratterizzati da elevata liquidabilità e basso profilo di rischio.</p> <p>Con la quotazione, inoltre, la Società acquisirà uno status che tendenzialmente il mercato riconosce come idoneo a garantire la trasparenza dei meccanismi gestionali e che potrà rivelarsi altresì interessante per il possibile ampliamento delle opportunità di sviluppo e ulteriore valorizzazione della Società e del Gruppo. In aggiunta, la Tranche Bonus Share è stata deliberata con la specifica finalità di incentivare l'adesione all'Offerta Globale e promuovere la migliore realizzazione dell'Offerta Globale.</p>
<p>E.3</p>	<p>Descrizione dei termini e delle condizioni dell'offerta</p> <hr/> <p><i>Caratteristiche ed ammontare totale dell'Offerta Globale</i></p> <p>L'Offerta Globale non è subordinata ad alcuna condizione, fatto salvo il provvedimento di inizio delle negoziazioni di Borsa Italiana.</p> <p>L'Offerta Globale, finalizzata all'ammissione alle negoziazioni delle Azioni sul Mercato Telematico Azionario - segmento STAR, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. ha per oggetto massime n. 14.049.476 Azioni suddivise in:</p> <p>(i) un'Offerta Pubblica di un minimo di n. 2.107.000 Azioni, pari al 15% delle azioni oggetto dell'Offerta Globale rivolta al pubblico indistinto in Italia. Non possono aderire all'Offerta</p>

Pubblica gli Investitori Istituzionali, i quali potranno aderire esclusivamente al Collocamento Istituzionale di cui al successivo punto (ii); e

- (ii) un contestuale Collocamento Istituzionale di massime n. 11.942.476 Azioni, pari al 85% delle azioni oggetto dell'Offerta Globale, riservato ad Investitori Istituzionali in Italia ed all'estero ai sensi del *Regulation S* del Securities Act.

Le Azioni oggetto dell'Offerta Globale sono in parte (per massime n. 6.500.000 Azioni) rivenienti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale e, in parte (per massime n. 7.549.476 Azioni), poste in vendita dagli Azionisti Venditori.

Nell'ambito degli accordi che saranno stipulati per l'Offerta Globale è prevista la concessione da parte della Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale di un'opzione di chiedere in prestito ulteriori massime n. 1.404.948 Azioni, corrispondenti ad una quota pari al 10% del numero di Azioni oggetto dell'Offerta Globale ai fini di un Over Allotment nell'ambito del Collocamento Istituzionale. In caso di Over Allotment, il Coordinatore dell'Offerta Globale potrà esercitare tale opzione, in tutto o in parte, e collocare le Azioni così prese a prestito nell'ambito del Collocamento Istituzionale.

Le Azioni eventualmente prese in prestito sulla base dell'Opzione di Over Allotment saranno restituite alla Camera di Commercio di Bologna, entro 30 giorni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni utilizzando (i) le azioni ordinarie della Società rivenienti dall'esercizio dell'Opzione *Greenshoe* e/o (ii) le azioni ordinarie della Società eventualmente acquistate nell'ambito delle attività di stabilizzazione.

È inoltre prevista la concessione, da parte della Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, di un'opzione per l'acquisto, al Prezzo d'Offerta, di massime n. 1.404.948 Azioni, corrispondenti ad una quota pari al 10% del numero di Azioni oggetto dell'Offerta Globale.

Le opzioni sopra menzionate potranno essere esercitate, in tutto o in parte, fino a 30 giorni successivi alla Data di Inizio delle Negoziazioni.

Le domande di adesione all'Offerta Pubblica da parte del pubblico indistinto dovranno essere presentate esclusivamente presso i Collocatori per Lotti Minimi di n. 1.000 Azioni o suoi multipli, ovvero per Lotti Minimi di Adesione Maggiorati di n. 10.000 Azioni o suoi multipli, fatti salvi i criteri di riparto. L'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli così come l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli, anche mediante l'utilizzo del medesimo modulo di adesione.

Le domande di adesione da parte dei Dipendenti dovranno essere presentate presso i Collocatori per Lotti Minimi Ridotti per i Dipendenti di n. 250 Azioni, fatti salvi i criteri di riparto. L'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli e/o al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi

multipli nell'ambito della tranche riservata al pubblico indistinto né l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata ai Residenti.

Le domande di adesione da parte dei Residenti dovranno essere presentate esclusivamente presso i Collocatori per Lotti Minimi per i Residenti di n. 1.000 Azioni o suoi multipli, fatti salvi i criteri di riparto.

L'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo per i Residenti o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli e/o al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata al pubblico indistinto, né l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata ai Dipendenti.

I trattamenti preferenziali nell'ambito dell'Offerta Pubblica

(A) Incentivi per il pubblico indistinto, Residenti e Dipendenti del Gruppo

Bonus Share. Una tranche dell'Aumento di Capitale di massime n. 300.000 Azioni è riservata ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto che sottoscriveranno le Azioni nell'ambito delle tranche loro riservata nell'Offerta Pubblica. Le *Bonus Shares* saranno attribuite solo a condizione che gli stessi (i) mantengano la proprietà (in tutto o in parte) delle Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica per un periodo di 365 giorni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni e (ii) comunichino, entro il trentesimo giorno successivo alla scadenza del Termine di Fedeltà, nelle modalità tecniche che saranno individuate dalla Società e comunicate agli investitori, che intendendo avvalersi della diritto di ricevere le *Bonus Share*. Il rapporto di sottoscrizione delle *Bonus Shares* sarà pari a: (i) n. 1 (una) *Bonus Share* per ogni n. 10 (dieci) Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica e detenute in proprietà per tutto il Termine di Fedeltà, qualora il sottoscrittore sia un Dipendente del Gruppo, senza computo di eventuali resti in caso di sottoscrizione di un numero di Azioni che non sia multiplo di 10 (dieci); e (ii) n. 1 (una) *Bonus Share* per ogni n. 20 (venti) Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica e mantenute per tutto il Termine di Fedeltà, qualora il sottoscrittore sia un Residente o il pubblico indistinto, senza computo di eventuali resti in caso di sottoscrizione di un numero di Azioni che non sia multiplo di 20 (venti).

Il prezzo di emissione delle *Bonus Shares* sarà pari a Euro 4,18 per ogni *Bonus Share*, pari al valore del patrimonio netto per azione della Società alla data del 31 dicembre 2014.

I fondi necessari al pagamento della *Bonus Shares* deriveranno da una riduzione del prezzo versato in sede di Offerta Pubblica da parte dei sottoscrittori che intenderanno avvalersi della facoltà di sottoscrivere dette *Bonus Shares*.

Il termine finale per la sottoscrizione della Tranche Bonus Share sarà il sessantesimo giorno successivo alla scadenza del Termine Fedeltà.

Le *Bonus Share* avranno il medesimo godimento e attribuiranno i medesimi diritti delle azioni ordinarie della Società in circolazione al momento della loro emissione.

(B) Ulteriori incentivi per i Dipendenti del Gruppo

Assegnazione garantita ai Dipendenti del Gruppo. A ciascun Dipendente del Gruppo verrà garantita l'assegnazione di un quantitativo di Azioni pari a due Lotti Minimi Ridotti per i Dipendenti.

Risultati dell'Offerta Pubblica e dell'Offerta Globale

L'Emittente comunicherà entro i cinque giorni lavorativi successivi alla chiusura dell'Offerta Pubblica i risultati della stessa e i risultati riepilogativi dell'Offerta Globale mediante apposito avviso da pubblicarsi su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it. Copia di tale avviso verrà contestualmente trasmessa a CONSOB e a Borsa Italiana, ai sensi dell'art. 13, comma 2 del Regolamento Emittenti.

Revoca e sospensione dell'Offerta Globale

Qualora tra la data della Nota di Sintesi ed il giorno antecedente l'inizio dell'Offerta Pubblica dovessero verificarsi circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale quali, tra l'altro, eventi eccezionali, gravi mutamenti nella situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale o internazionale o altri eventi in grado di pregiudicare la situazione finanziaria, patrimoniale reddituale o manageriale o le prospettive della Società e/o delle sue controllate o comunque accadimenti relativi al Gruppo che siano tali, a giudizio del Coordinatore dell'Offerta Globale, previa consultazione con i Proponenti e sentito l'altro Joint Bookrunner, da pregiudicare il buon esito e/o rendere sconsigliabile l'effettuazione dell'Offerta Globale, ovvero qualora non si dovesse addivenire alla stipula del, ovvero venisse meno il, contratto di collocamento e garanzia relativo all'Offerta Pubblica, il Coordinatore dell'Offerta Globale, previa consultazione con i Proponenti e sentito l'altro Joint Bookrunner, potrà decidere di non dare inizio all'Offerta Pubblica e la stessa dovrà ritenersi annullata. Di tale decisione sarà data tempestiva comunicazione alla CONSOB e al pubblico mediante avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet della Società non oltre il giorno previsto per l'inizio del Periodo di Offerta.

I Proponenti, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale, sentito l'altro Joint Bookrunner, si riservano altresì la facoltà di ritirare, in tutto o in parte, l'Offerta Pubblica e/o il Collocamento Istituzionale, previa tempestiva comunicazione alla CONSOB e al pubblico con avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet della Società www.bologna-airport.it entro la Data di Pagamento qualora (i) al termine del Periodo di Offerta le adesioni pervenute risultassero inferiori al quantitativo offerto nell'ambito della stessa ovvero (ii) nel caso venisse meno, in tutto o in parte, l'impegno di collocamento e/o garanzia previsto nel Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica. L'Offerta Globale sarà comunque ritirata, entro la Data di Pagamento qualora (i) Borsa Italiana non deliberi l'inizio delle negoziazioni e/o revochi il provvedimento di ammissione a quotazione ai sensi dell'art. 2.4.3, comma 7, del Regolamento di Borsa, previa tempestiva comunicazione a CONSOB e successivamente al pubblico con avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale ovvero (ii) il Collocamento Istituzionale venisse meno, in tutto o in parte, per mancata assunzione, in tutto o in parte, o per

	<p>cessazione di efficacia dell'impegno di collocamento e/o garanzia relativo alle Azioni oggetto del Collocamento Istituzionale.</p> <p><i>Prezzo di Offerta</i></p> <p>La determinazione del Prezzo di Offerta delle Azioni avverrà secondo il meccanismo dell'<i>open price</i>, al termine dell'Offerta Globale.</p> <p>I Proponenti, anche sulla base di analisi svolte dal Coordinatore dell'Offerta Globale e dall'altro <i>Joint Bookrunner</i>, al fine esclusivo di consentire la raccolta di manifestazioni di interesse da parte degli Investitori Istituzionali nell'ambito del Collocamento Istituzionale, hanno individuato, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale e l'altro <i>Joint Bookrunner</i>, un intervallo di valorizzazione indicativa del capitale economico della Società ante Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale, compreso tra un minimo non vincolante ai fini della determinazione del Prezzo di Offerta, di Euro 130.240.000 e un massimo vincolante di Euro 153.920.000, pari ad un minimo non vincolante di Euro 4,40 per Azione e un massimo vincolante di Euro 5,20 per Azione, quest'ultimo pari al Prezzo Massimo.</p> <p>Il Prezzo di Offerta, che non potrà essere superiore al Prezzo Massimo, sarà determinato dai Proponenti, sentito il Coordinatore dell'Offerta Globale e l'altro <i>Joint Bookrunner</i>, al termine del Periodo di Offerta tenendo conto, tra l'altro, delle condizioni del mercato mobiliare domestico e internazionale, della quantità e qualità delle manifestazioni di interesse ricevute dagli Investitori Istituzionali, della quantità della domanda ricevuta nell'ambito dell'Offerta Pubblica, dai risultati raggiunti dalla Società e delle prospettive della medesima.</p> <p>Il Prezzo di Offerta sarà il medesimo sia per l'Offerta Pubblica sia per il Collocamento Istituzionale.</p> <p><i>Comunicazione del Prezzo di offerta</i></p> <p>Il Prezzo di Offerta sarà reso noto mediante pubblicazione di apposito avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet della Società www.bologna-airport.it entro due giorni lavorativi dal termine del Periodo di Offerta e trasmesso contestualmente a CONSOB. L'avviso con cui verrà reso noto il Prezzo di Offerta conterrà, inoltre, il controvalore del Lotto Minimo e del Lotto Minimo di Adesione Maggiorato, del Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti e del Lotto Minimo per i Residenti e i dati relativi alla capitalizzazione della Società calcolati sulla base del Prezzo di Offerta e l'indicazione dei moltiplicatori di prezzo della Società calcolato sulla base del Prezzo di Offerta nonché il ricavato complessivo derivante dall'Offerta, riferito al Prezzo di Offerta e al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e al Consorzio per il Collocamento Istituzionale.</p>
E.4	<p>Descrizione di eventuali interessi che sono significativi e/o confliggenti.</p> <p>Nell'ambito dell'Offerta si segnala che il Coordinatore dell'Offerta Globale e lo Sponsor si trovano in una situazione di potenziale conflitto di interessi in quanto percepiranno commissioni in relazione ai ruoli assunti nell'ambito dell'Offerta. Inoltre i rispettivi gruppi bancari di appartenenza potrebbero</p>

	<p>prestare in futuro servizi di <i>lending, advisory, di investment banking e/o corporate finance</i> in via continuativa a favore dell’Emittente e del Gruppo e/o degli Azionisti Venditori e dei loro gruppi di appartenenza. In particolare:</p> <p>(a) Banca IMI S.p.A., società appartenente al gruppo bancario Intesa Sanpaolo, ricopre il ruolo di Coordinatore dell’Offerta Globale, Responsabile del Collocamento nell’ambito dell’Offerta Pubblica, <i>Joint Lead Manager</i> e <i>Joint Bookrunner</i> nell’ambito del Collocamento Istituzionale, e Specialista;</p> <p>(b) Banca IMI S.p.A. garantirà, insieme ad altri intermediari, il collocamento delle azioni oggetto dell’Offerta Globale;</p> <p>(c) Intesa Sanpaolo S.p.A., attraverso una o più società controllate o collegate:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. detiene una partecipazione del 35,31% nel capitale di Aeroporti Holding S.r.l. che detiene, a sua volta, una partecipazione del 7,21% nell’Emittente; ii. è uno dei principali finanziatori dell’Emittente e del suo gruppo di appartenenza; iii. ha in essere rischi indiretti nei confronti dell’Emittente derivanti dal rilascio di garanzie da parte della stessa, a supporto di finanziamenti erogati da una o più società del gruppo bancario Intesa Sanpaolo, a favore di terzi; <p>(d) Intermonte ricopre il ruolo di <i>Joint Lead Manager</i> e <i>Joint Bookrunner</i> del Collocamento Istituzionale e Sponsor dell’Emittente ai fini della quotazione delle Azioni sul MTA. Intermonte garantirà, insieme ad altri intermediari, il collocamento delle azioni oggetto del Collocamento Istituzionale.</p> <p>Fatta eccezione per quanto sopra evidenziato, alla data del Prospetto non vi sono altre persone fisiche o giuridiche che possono avere particolari interessi significativi per l’Offerta.</p>
<p>E.5</p>	<p>Nome della persona fisica o giuridica che offre in vendita lo strumento finanziario. Accordi di lock-up: parti interessate, indicazione del periodo di lock-up.</p> <p>Ciascuno degli Azionisti Venditori assumerà l’impegno nei confronti del Coordinatore dell’Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l’Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del Contratto Istituzionale e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l’attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti</p>

derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale.

Tale impegno riguarderà unicamente la totalità delle azioni della Società possedute da ciascun Azionista Venditore alla data di inizio dell'Offerta Globale fatte salve le Azioni offerte in vendita nell'ambito dell'Offerta Globale.

Ciascun Azionista Venditore si impegnerà, inoltre, per un medesimo periodo, (i) a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione in azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari, ovvero (ii) a non autorizzare il compimento di atti di disposizione su azioni eventualmente detenute dalla Società, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

Ciascuno degli Azionisti Non Venditori assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del relativo accordo di lock up e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

Tale impegno riguarderà unicamente la totalità delle azioni della Società possedute da ciascun Azionista Non Venditore alla data di inizio dell'Offerta Globale.

Si precisa che il summenzionato impegno non troverà, tuttavia, applicazione qualora le azioni oggetto di lock up siano, in tutto o in parte, attribuite o trasferite (nell'accezione più ampia sopra contemplata) a soggetti che siano azionisti della Società alla data immediatamente precedente la Data di Inizio delle Negoziazioni o ai rispettivi soggetti direttamente o indirettamente controllanti o controllati, i quali abbiano preventivamente o contestualmente assunto i medesimi impegni di lock up con riferimento alle azioni oggetto di trasferimento

Ciascun Azionista Non Venditore si impegnerà, inoltre, per un medesimo periodo, (i) a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione in azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari, ovvero (ii) a non autorizzare il compimento di atti di disposizione su azioni

eventualmente detenute dalla Società, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

La Camera di Commercio di Bologna assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del Contratto Istituzionale e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale.

Tale impegno riguarderà unicamente la totalità delle azioni della Società possedute dalla Camera di Commercio di Bologna alla data di inizio dell'Offerta Globale fatte salve, nei limiti del quantitativo effettivamente esercitato, le Azioni eventualmente oggetto dell'Opzione di Over Allotment e dell'Opzione Greenshoe.

La Camera di Commercio di Bologna si impegnerà, inoltre, per un medesimo periodo, (i) a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione in azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari, ovvero (ii) a non autorizzare il compimento di atti di disposizione su azioni eventualmente detenute dalla Società, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

Inoltre, la Società assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del Contratto Istituzionale e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale.

La Società si impegnerà, inoltre, per il medesimo periodo a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione di azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari,

	<p>anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale. Restano in ogni caso salve le operazioni di disposizione eseguite in ottemperanza a obblighi di legge o regolamentari.</p>
E.6	<p>Ammontare e percentuale della diluizione immediata derivante dall'offerta. In caso di offerta di sottoscrizione destinata agli attuali azionisti, ammontare e percentuale della diluizione immediata nel caso essi non sottoscrivano la nuova offerta.</p> <p>In virtù dell'operazione di Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale non può realizzarsi alcun effetto diluitivo, in quanto il prezzo di emissione delle Azioni, così come stabilito dall'assemblea straordinaria della Società in data 20 maggio 2015, sarà determinato dal Consiglio di Amministrazione della Società e non potrà essere inferiore al valore del patrimonio netto della Società, conformemente a quanto previsto dall'art. 2441, sesto comma, del Codice Civile. La vendita delle Azioni offerte da parte degli Azionisti Venditori non comporta l'emissione di azioni della Società e pertanto non comporta alcun effetto di diluizione.</p>
E.7	<p>Spese stimate addebitate all'investitore dall'Emittente</p> <p>Nessun onere o spesa aggiuntiva è prevista a carico degli aderenti all'Offerta.</p> <p>Qualora l'aderente non intrattenga alcun rapporto di clientela con il Collocatore presso il quale viene presentata la richiesta di adesione potrebbe essergli richiesta l'apertura di un conto corrente e/o di un conto titoli ovvero il versamento di un deposito temporaneo infruttifero per un importo pari al controvalore delle Azioni richiesta calcolato sulla base del Prezzo Massimo. Tale versamento verrà restituito all'aderente senza aggravio di commissioni o spese, qualora la richiesta di adesione presentata dallo stesso non venisse soddisfatta.</p>

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE

RELATIVO A AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A., SOCIETÀ DI DIRITTO ITALIANO CON SEDE IN BOLOGNA, LOCALITÀ BORGO PANIGALE, VIA TRIUMVIRATO 84, ISCRITTA PRESSO IL REGISTRO DELLE IMPRESE DI BOLOGNA AL N. 03145140376, CAPITALE SOCIALE PARI A EURO 74.000.000



Il Documento di Registrazione è stato redatto ai sensi del regolamento adottato dalla CONSOB con delibera n. 11971 in data 14 maggio 1999, come successivamente modificato e integrato e dell'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 809/2004 della Commissione Europea del 29 aprile 2004, come successivamente modificato, recante modalità di applicazione della Direttiva 2003/71/CE, come successivamente modificata.

Il Documento di Registrazione è stato depositato presso la Consob in data 26 giugno 2015, a seguito di approvazione comunicata da quest'ultima con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051771/15.

L'adempimento di pubblicazione del Documento di Registrazione non comporta alcun giudizio della Consob sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

Il presente Documento di Registrazione è a disposizione del pubblico gratuitamente presso la sede legale di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., in località Borgo Panigale, Bologna, via Triumvirato 84 nonché sul sito internet www.bologna-airport.it

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

AVVERTENZA

Al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento, i destinatari dell'Offerta Pubblica sono invitati a valutare gli specifici Fattori di Rischio relativi all'Emittente e al Gruppo, al settore di attività e ai mercati in cui operano l'Emittente e il Gruppo, nonché agli strumenti finanziari offerti. In particolare, di seguito, si riporta un elenco delle principali rischiosità connesse all'investimento, mentre per una dettagliata indicazione dei Fattori di Rischio si rinvia al Capitolo IV (*Fattori di Rischio*) del Documento di Registrazione e al Capitolo II (*Fattori di Rischio*) della Nota Informativa sugli strumenti finanziari del presente Prospetto.

- ➔ Alla Data del Prospetto, il procedimento per il rinnovo delle tariffe dell'Aeroporto di Bologna per il periodo 2016-2019 è ancora in corso. La normativa vigente (Decreto Sblocca Italia) prevede che tali tariffe entrino in vigore entro centoventi giorni successivi alla data di inizio della consultazione sulle tariffe con gli utenti aeroportuali, salvo il potere dell'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti (ART) di sospendere tali tariffe a determinate condizioni. La Società inoltre ritiene che l'ART abbia la facoltà di sospendere le tariffe anche in caso di ricorso degli utenti aeroportuali avverso le tariffe approvate. Sebbene tale termine di centottanta giorni scada il 12 settembre 2015, non è possibile per l'Emittente prevedere con certezza quando si concluderà il relativo procedimento, in considerazione dei predetti poteri di sospensione delle tariffe da parte dell'ART. Nel caso in cui le eventuali sospensioni del nuovo sistema tariffario per gli anni 2016-2019 si protraggano oltre la data di entrata in vigore dello stesso (ossia il 1° gennaio 2016), si applicheranno per tutto il periodo di sospensione le tariffe preesistenti al nuovo regime (ossia quelle in vigore nel 2015) maggiorate - nel caso di sospensioni dovute a eventuali ricorsi - del tasso di inflazione programmato per l'anno di riferimento. Inoltre, poiché tale procedimento non si è concluso, non vi è certezza che le tariffe approvate siano uguali a quelle proposte in consultazione dall'Emittente e pertanto le tariffe applicate potrebbero differire in diminuzione così come in incremento da quelle praticate alla Data del Documento di Registrazione e da quelle per gli anni futuri sulla base delle quali sono stati calcolati i flussi di cassa ai fini dell'*impairment test*. Di conseguenza, il procedimento di rinnovo delle tariffe potrebbe avere un effetto sulla analisi di recuperabilità delle attività immateriali e in particolare sui diritti di concessione - pari a Euro 156 milioni al 31 dicembre 2014 (pari rispettivamente al 73,24% sul totale attività e al 124,58% sul totale patrimonio netto al 31 dicembre 2014); tali diritti di concessione saranno sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione di ciascun bilancio. Si veda per maggiori informazioni il Capitolo IV "Fattori di Rischio", Paragrafi 4.1.1. e 4.1.2 del Documento di Registrazione.
- ➔ Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, l'incidenza sui volumi di traffico passeggeri registrati dall'Aeroporto da parte di Ryanair è stata pari al 39%, mentre nel primo trimestre 2015 tale incidenza risulta pari al 42,6%. Inoltre al 31 dicembre 2014, l'incidenza sui ricavi consolidati dei passeggeri dei primi 10 clienti della Business Unit Aviation è stata pari al 92%, di questi il 46% riveniente dai passeggeri del vettore Ryanair, mentre al 31 marzo 2015 l'incidenza sui ricavi consolidati dei passeggeri dei primi 10 clienti della Business Unit Aviation è stata pari al 93,4%, di questi il 49,7% riveniente dai passeggeri del vettore Ryanair. Sebbene Ryanair abbia concluso un accordo quinquennale con il Gruppo con scadenza nell'ottobre 2018 con cui, a fronte di determinati incentivi, si sia impegnata a mantenere specifici obiettivi di mantenimento e crescita del traffico, l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri o i minori introiti derivanti da nuovi accordi, anche sugli incentivi, potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e

finanziaria del Gruppo. Si veda per maggiori informazioni il Capitolo IV “Fattori di Rischio”, Paragrafo 4.1.3 del Documento di Registrazione.

- Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture dell’Aeroporto vengono realizzati, oltre che sulla base degli strumenti di programmazione richiesti dagli enti territoriali, in conformità al disposto di strumenti di programmazione pluriennali previsti della normativa aeroportuale e, in particolare, dal Master Plan e il Piano Quadriennale degli Interventi. Nell’ambito del procedimento di definizione del contratto di programma in fase di rinnovo l’Emittente ha presentato all’ENAC un nuovo Piano Quadriennale degli Interventi per il periodo 2016 - 2019. In considerazione dell’orizzonte pluriennale della programmazione degli interventi da parte della Società, non è possibile escludere che le previsioni di sviluppo dell’Aeroporto e gli investimenti originariamente previsti si realizzino solo in parte. Non è altresì possibile escludere che, al momento di definire la programmazione per il prossimo quadriennio 2020-2023, il ricorso al finanziamento bancario per la realizzazione degli interventi risulti più oneroso di quello che ha supportato il Piano Quadriennale degli Interventi 2016 - 2019, per il mutamento dello scenario del mercato creditizio e/o per effetto dell’aumento dei tassi di interesse, ovvero sia necessario un maggior ricorso all’indebitamento bancario a seguito di mutamenti nei sistemi tariffari, con un possibile effetto negativo sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo. L’esecuzione di tale programma di investimenti dipende dallo sviluppo del traffico dei passeggeri. Non è possibile escludere che lo sviluppo del traffico passeggeri risulti inferiore alle ipotesi della capacità aeroportuale sulla base della quale è stato formulato il Piano degli Interventi. Si veda per maggiori informazioni il Capitolo IV “Fattori di Rischio”, Paragrafo 4.1.9 del Documento di Registrazione.
- L’Emittente effettua gli investimenti nell’Aeroporto sulla base del Master Plan e del Piano degli Interventi approvati dall’ENAC. L’Emittente potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti a causa di eventi imprevedibili o di ritardi nell’iter autorizzativo delle opere da realizzare, con possibili effetti negativi sull’ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione; inoltre i ritardi nell’esecuzione di tali investimenti potrebbero derivare da contestazioni contro la realizzazione delle infrastrutture previste dal Master Plan e dal Piano degli Interventi che cittadini e le comunità territoriali potrebbero avanzare sull’assunto che la relativa costruzione possa generare danni alla salute ovvero all’ambiente naturale circostante, oneri economici addizionali a carico delle comunità limitrofe, nonché il rischio di espropri. Si veda per maggiori informazioni il Capitolo IV “Fattori di Rischio”, Paragrafi 4.1.7 e 4.1.8 del Documento di Registrazione.

DEFINIZIONI

Si riporta di seguito un elenco delle principali definizioni utilizzate all'interno del Documento di Registrazione, in aggiunta a quelle indicate nel testo. Tali definizioni, salvo quanto diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato.

Aeroporto o Aeroporto di Bologna	Infrastruttura attrezzata per il decollo e l'atterraggio di aeromobili, per il transito dei relativi passeggeri e del loro bagaglio, per il ricovero e il rifornimento dei velivoli, situato in località Borgo Panigale (Bologna), codice IATA BLQ. L'Aeroporto di Bologna è affidato in gestione totale all'Emittente al fine di assicurare i servizi aeroportuali dell'intera struttura e percepire tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale, ivi compresi i diritti aeroportuali connessi all'esercizio aeroportuale (diritti di approdo, partenza e sosta aeromobili, i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco merci).
Azioni o Azioni Ordinarie	Le azioni ordinarie dell'Emittente, prive di valore nominale espresso, nominative, indivisibili, con godimento regolare e in forma dematerializzata, da ammettere alla negoziazione sul MTA.
Bilancio Consolidato	Il bilancio consolidato del Gruppo redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014, predisposto anche ai fini dell'inclusione nel Documento di Registrazione, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 febbraio 2015, assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione in data 11 marzo 2015.
Bilancio Consolidato Intermedio	Il bilancio consolidato del Gruppo redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015, predisposto anche ai fini dell'inclusione nel Documento di Registrazione, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2015, assoggettato a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione che ha emesso la propria relazione di revisione limitata in data 18 maggio marzo 2015.
Borsa Italiana	Borsa Italiana S.p.A., con sede legale in Milano, Piazza degli Affari, n. 6.
Camera di Commercio di Bologna	La Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, con sede in Bologna, Piazza della Mercanzia n. 4.
Codice di Autodisciplina	Il Codice di Autodisciplina delle società quotate da ultimo approvato nel luglio 2014 dal Comitato per la <i>Corporate Governance</i> e promosso da Borsa Italiana S.p.A., ABI, Ania, Assogestioni, Assonime e Confindustria e disponibile all'indirizzo internet www.borsaitaliana.it .

CONSOB	La Commissione Nazionale per le Società e la Borsa, con sede in Roma, Via G. B. Martini, n. 3.
Contratto di finanziamento	Accordo con il quale l’Emittente o le società del Gruppo hanno ottenuto dagli istituti finanziari prestiti a medio o lungo periodo finalizzati a fornire provvista per l’attività ordinaria delle stesse ovvero alla realizzazione di investimenti.
Controllate	FFM e TAG.
Data del Documento di Registrazione	La data di approvazione del presente Documento di Registrazione da parte di CONSOB ai sensi dell’art. 94 del TUF.
Data di Inizio delle Negoziazioni	La data in cui le Azioni inizieranno a essere negoziate sul MTA.
D.Lgs. 231/2001	Il Decreto Legislativo dell’8 giugno 2001, n. 231, recante la “Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica” entrato in vigore il 4 luglio 2001 in attuazione dell’art. 11 della Legge Delega del 29 settembre 2000, n. 300.
Decreto Destinazione Italia	Il Decreto Legge n. 145 del 23 dicembre 2013, convertito con modificazioni con Legge 21 febbraio 2014, n. 9.
Decreto Liberalizzazioni	Il Decreto Legge n. 1 del 24 gennaio 2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 27 del 24 marzo 2012.
DM 521/1997	Decreto Ministeriale n. 521 del 12 novembre 1997, regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all’articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui è stata tra l’altro disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti, all’epoca, anche in parte dallo Stato.
Decreto Sblocca Italia	Il Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014, convertito con modificazioni con Legge 11 novembre 2014, n. 164.
Direttiva 2003/87/CE	La direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 ottobre 2003, come successivamente modificata, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Unione Europea e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio.

Direttiva 2008/101/CE	La direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 che modifica la Direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra.
Direttiva Prospetti	La direttiva 2010/73/UE recante modifica della direttiva 2003/71/CE relativa al prospetto da pubblicare per l'offerta pubblica o l'ammissione alla negoziazione di strumenti finanziari.
Documento di Registrazione	Il presente documento di registrazione.
EEA	La <i>European Economic Area</i> o Spazio Economico Europeo, composto, alla Data del Documento di Registrazione, dai 28 Stati membri dell'Unione Europea e dall'Islanda, dal Principato del Liechtenstein e dal Regno di Norvegia.
EFTA	La <i>European Free Trade Association</i> o Associazione Europea di Libero Scambio composta, alla Data del Documento di Registrazione, dall'Islanda, dal Principato del Liechtenstein, dal Regno di Norvegia e dalla Confederazione Svizzera.
Emittente o Società o SAB	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., con sede legale in Bologna, località Borgo Panigale, via Triumvirato, 84, codice fiscale, partita IVA e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di Bologna: n. 03145140376.
ESMA	La European Securities and Markets Authority, organismo istituito con Regolamento (UE) n. 1095/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, che, dal 1° gennaio 2011, ha sostituito il Committee of European Securities Regulators (CESR).
FFM	Fast Freight Marconi S.p.A. con sede in Bologna, località Borgo Panigale, via Triumvirato 84, controllata al 100% dall'Emittente.
Gruppo	L'Emittente e le società da essa controllate ai sensi dell'art. 2359 del codice civile e dell'art. 93 del TUF.

IFRS	Gli “ <i>International Financial Reporting Standards</i> ”, tutti gli “ <i>International Accounting Standards</i> ” (IAS), tutte le interpretazioni dell’International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), precedentemente denominate “ <i>Standing Interpretations Committee (SIC)</i> ” che, alla data di approvazione del Bilancio Consolidato, siano state oggetto di omologazione da parte dell’Unione Europea secondo la procedura prevista dal Regolamento (CE) n. 1606/2002 dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo del 19 luglio 2002.
Legge di Stabilità	Legge del 23 dicembre 2014, n. 190, pubblicata in G.U. del 29 dicembre 2014.
MEF	Ministero dell’Economia e delle Finanze.
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
MTA	Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana.
Monte Titoli	Monte Titoli S.p.A., con sede legale in Milano, Piazza degli Affari, n. 6.
Negative pledge	Impegno assunto dal debitore nei confronti di un creditore di non concedere ad altri finanziatori successivi dello stesso <i>status</i> garanzie migliori e di non concedere privilegi sui beni che formano le sue attività senza offrire analoga tutela al creditore nei confronti del quale esiste una <i>negative pledge clause</i> .
Nuovo Statuto	Lo statuto approvato dall’assemblea dei soci dell’Emittente del 20 maggio 2015, che entrerà in vigore alla Data di Inizio delle Negoziazioni.
Opzione Greenshoe o Greenshoe	L’opzione concessa dalla Camera di Commercio di Bologna al coordinatore dell’offerta pubblica e del collocamento istituzionale (congiuntamente l’“ Offerta Globale ”), anche in nome e per conto dei membri del consorzio per il collocamento istituzionale, per l’acquisto, al prezzo che sarà previsto per l’Offerta Globale, di massime n. 1.404.948 Azioni, pari al 10% del numero massimo di azioni ordinarie dell’Emittente oggetto dell’Offerta Globale.
Orientamenti UE	Gli orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, emanati con Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03.

Parti Correlate

I soggetti definiti come tali nel regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate adottato dalla CONSOB con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successivamente modificato con delibera n. 17389 del 23 giugno 2010.

Patto Parasociale

Il patto parasociale concluso in data 20 maggio 2015 e con effetto dalla Data di Inizio delle Negoziazioni tra i Soci Pubblici e avente a oggetto un sindacato di voto (a cui sono apportate e vincolate tutte le azioni ordinarie della Società post Data di Inizio delle Negoziazioni detenute in costanza del Patto Parasociale) e un sindacato di blocco, a cui sono apportate (i) tutte le azioni ordinarie detenute dalla Camera di Commercio di Bologna post Data di Inizio delle Negoziazioni, escluse quelle oggetto dell'opzione *greenshoe* (pari complessivamente, al massimo, al 37,56%, assumendo l'integrale sottoscrizione dell'aumento di capitale a servizio della ammissione a quotazione, l'integrale vendita delle Azioni poste in vendita dagli Azionisti Venditori e l'esercizio integrale della Opzione *Greenshoe*) e (ii) l'8,38% del capitale sociale dell'Emittente detenuto dagli altri Soci Pubblici post Data di Inizio delle Negoziazioni. Il Patto Parasociale è finalizzato, fermo il rispetto dei dettami fissati dalla Legge di Stabilità 2015 in tema di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie degli enti pubblici, ad assicurare, da un lato, il mantenimento, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni della misura minima della partecipazione al capitale sociale dei soci pubblici pari al 20%, così come prevede lo Statuto della Società in ottemperanza alla previsione di cui all'art. 4 del DM/521/1997, in proporzione alle percentuali di partecipazione al capitale sociale dell'Aeroporto detenute da ciascun ente e, dall'altro, di garantire unità e stabilità di indirizzo della Società.

PMI

Ai sensi dell'articolo 1-w-quater del TUF, piccole e medie imprese, emittenti azioni quotate, che abbiano, in base al bilancio approvato relativo all'ultimo esercizio, anche anteriore all'ammissione alla negoziazione delle proprie azioni, un fatturato fino a 300 milioni di euro, ovvero una capitalizzazione media di mercato nell'ultimo anno solare inferiore ai 500 milioni di euro. Non si considerano PMI gli emittenti azioni quotate che abbiano superato entrambi i predetti limiti per tre esercizi, ovvero tre anni solari, consecutivi. L'Emittente, in ragione del fatto che negli ultimi tre esercizi ha registrato un fatturato inferiore alla soglia sopra riportata ritiene di essere qualificabile come PMI.

Principi Contabili Italiani	I criteri per la redazione del bilancio previsti dalla normativa civilistica italiana, interpretata e integrata dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità.
Regolamento 809/2004/CE	Il Regolamento (CE) n. 809/2004 della Commissione del 29 aprile 2004 recante le modalità di esecuzione della Direttiva 2003/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le informazioni contenute nei prospetti, il modello dei prospetti, l'inclusione delle informazioni mediante riferimento, la pubblicazione dei prospetti e la diffusione di messaggi pubblicitari, vigente alla Data del Documento di Registrazione.
Regolamento di Borsa	Il Regolamento dei Mercati Organizzati e Gestiti da Borsa Italiana, vigente alla Data del Documento di Registrazione.
Regolamento Emittenti	Il Regolamento adottato da CONSOB con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente modificato ed integrato, concernente la disciplina degli emittenti.
Regolamento OPC	Il regolamento approvato dalla CONSOB con Deliberazione n. 17221 in data 12 marzo 2010, come successivamente modificato ed integrato.
Soci Pubblici	Camera di Commercio Bologna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, la Regione Emilia-Romagna, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma.
Società di Revisione o EY	Reconta Ernst & Young S.p.A., con sede legale in Roma, Via Po n. 32, autorizzata e regolata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e registrata presso l'albo speciale delle società di revisione tenuto da detto Ministero.
Statuto Sociale o Statuto	Lo statuto sociale dell'Emittente in vigore alla Data del Documento di Registrazione.
TAG	TAG Bologna S.r.l., con sede legale in Bologna, località Borgo Panigale, via Triumvirato 84, controllata al 51% dall'Emittente.
Testo Unico o TUF	Il Decreto Legislativo del 24 febbraio 1998, n. 58, come successivamente modificato ed integrato.

T.U.I.R.

Il Testo Unico Imposte sui Redditi, di cui al D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917, come successivamente modificato e integrato.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

GLOSSARIO

Si riporta di seguito un elenco dei principali termini utilizzati all'interno del Documento di Registrazione. Tali termini, salvo quanto diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato.

Accordi Bilaterali	Gli accordi tra la Repubblica Italiana e i singoli Paesi diversi dagli Stati membri dell'Unione Europea che regolano su base bilaterale il trasporto aereo tra l'Italia e tali Paesi, definendo di norma la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi Paesi.
ACI o <i>Airports Council International</i>	L'associazione internazionale degli aeroporti che ha come obiettivo primario lo sviluppo e la tutela degli interessi degli aeroporti, sotto il profilo gestionale ed operativo, e della loro rappresentazione presso i governi nazionali e le organizzazioni internazionali.
ACI Europe	<i>Airports Council International Europe</i> , divisione europea di ACI rappresentativa dei gestori aeroportuali europei, comunitari e non comunitari.
<i>Air side</i> o lato aria	L'area del sedime dell'Aeroporto comprendente le infrastrutture necessarie alla movimentazione degli aeromobili (quali piste di atterraggio/decollo, <i>taxi way</i> , piazzole di sosta degli aeromobili, <i>hangar</i> per il ricovero e l'assistenza degli stessi aeromobili, nonché il sistema di controllo del traffico aereo), gli spazi dedicati alle attrezzature e ai servizi impiegati per la movimentazione e l'assistenza a terra degli aeromobili, e le aree dedicate ai servizi per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, bagagli e merci, da e per i <i>terminal</i> passeggeri e/o merci.
<i>Airport Carbon Accreditation</i>	La certificazione promossa da ACI Europe con il supporto tecnico di <i>WSP Environmental</i> (società londinese di consulenza su tematiche ambientali), attestante l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO ₂ da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.
<i>All cargo</i> o cargo	I voli destinati all'esclusivo trasporto di merci.
Anno Base	Ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio certificato e sulla base del quale il gestore aeroportuale abbia presentato all'ENAC la contabilità analitica regolatoria certificata di cui all'art. 11 novies della Legge 248/2005.

Anno Ponte	L'esercizio che si interpone tra l'Anno Base e il primo anno del periodo tariffario in consultazione.
Apparecchiatura Logiscan	Apparecchiature installate presso l'Aeroporto, il cui brevetto è di titolarità dell'Emittente, che consentono il controllo automatico delle dimensioni e del peso dei bagagli a mano in funzione delle specifiche previste dalla varie compagnie per l'accesso in cabina.
Area Schengen	L'area dell'Aeroporto in cui operano i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen ed in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere. Al 31 dicembre 2014 i paesi aderenti agli accordi di Schengen erano: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera e Liechtenstein.
ARPA	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della regione Emilia Romagna.
ART	L'Autorità di regolazione dei trasporti istituita ai sensi dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481. È competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori.
ASQ o Indice ASQ	L'indice di misurazione, rilevato da ACI della soddisfazione dei passeggeri in viaggio negli aeroporti del mondo. La misurazione viene fatta sulla base della valutazione dei passeggeri relativa alla qualità dei servizi aeroportuali, alla comparazione tra i vari aeroporti del mondo sulla base della tipologia e dei volumi di traffico e delle regioni servite.
Assoclearance	L'associazione con personalità giuridica, indipendente e senza fine di lucro, preposta dallo Stato italiano all'esecuzione dei compiti di assegnazione degli <i>Slot</i> ai sensi del Regolamento UE 95/93.

Aviazione generale	Il settore dell'aviazione civile di cui fanno parte tutti i voli che non siano (i) militari, (ii) di linea e/o (iii) <i>charter</i> , quali, a titolo esemplificativo, i voli privati, i voli di turismo, i voli atti ai lanci con il paracadute o i voli scuola.
Beni a uso comune	I beni aeroportuali singolarmente non frazionabili - quali ad esempio le piazzole, la viabilità di piazzale, le aree di sosta breve per gli aeromobili, le hall, le aree di disimpegno e movimentazione dei passeggeri - che sono gestiti centralmente dal gestore aeroportuale, il quale consente l'utilizzo e/o l'accesso a singoli beni o porzioni degli stessi ai diversi utenti e operatori aeroportuali che ne facciano richiesta, in relazione alle proprie necessità.
Beni a uso esclusivo	I beni aeroportuali a utilizzo frazionabile assegnati dal gestore aeroportuale in uso esclusivo a utenti e operatori aeroportuali (quali ad esempio uffici, magazzini, spogliatoi, locali operativi, rimesse per mezzi di rampa, nonché i beni strumentali per l'assistenza a terra quali i banchi <i>check-in</i>).
Beni in concessione o diritti di concessione	Le infrastrutture aeroportuali gestite dalla Società in forza della Concessione e rilevate in bilancio come attività immateriali.
BHS o <i>baggage handling system</i>	Il sistema automatizzato per lo smistamento bagagli che permette la distribuzione automatica delle valigie in arrivo e in partenza attraverso l'uso di lettori ottici.
Bilancio Consolidato	Il bilancio consolidato dell'Emittente, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014.
Bilancio Consolidato Intermedio	Il bilancio consolidato dell'Emittente, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015.
BRS o <i>baggage reconciliation system</i>	Il sistema automatizzato di riconcilio del passeggero con il bagaglio.
Business Unit Aviation	L'area di <i>business</i> o settore operativo del Gruppo che comprende la gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto dedicate alle attività aeronautiche, la prestazione dei servizi aeronautici ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali nonché lo sviluppo delle attività relative a tale area di <i>business</i> e della comunicazione esterna.

Business Unit Non Aviation

L'area di *business* o settore operativo del Gruppo che comprende la gestione e lo sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime dell'Aeroporto (aree commerciali, uffici, locali operativi, parcheggi, spazi pubblicitari), la prestazione di servizi commerciali ai passeggeri e agli utenti aeroportuali e lo sviluppo e il *marketing* delle attività relative a tale area di *business*.

CAGR

Tasso di crescita composto medio annuo.

Capacità aeroportuale

Il limite massimo di unità di servizio (passeggeri, movimenti di aeromobili, tonnellate di merci) processabili presso il *terminal*, in un determinato tempo (in genere rappresentato da una fascia oraria di picco) e secondo un determinato livello di servizio previsto. I parametri utilizzati relativi al tempo e ai livelli di servizio sono indicati all'interno del Manuale IATA (*Airport Development Reference Manual*) n. 10 del 31 dicembre 2014. Tale manuale prevede per ogni sottosistema (banchi *check-in*, varchi *security*, *gate* di imbarco, box controllo passaporti) le equazioni di calcolo dimensionale finalizzate alla determinazione della capacità aeroportuale. Tali equazioni hanno come parametri di riferimento:

- il TPHP (*Typical Peak Hour Passengers*) il cui valore per gli aeroporti italiani (GEN-06 del 31 ottobre 2014) equivale alla trentesima ora di punta dell'anno di riferimento;
- il livello di servizio offerto (A,B,C,D,E,F) che è dato dal rapporto di metri quadrati per passeggero per ciascun sottosistema.

Per individuare la capacità massima di un sistema "aerostazione passeggeri" si fa riferimento ai diversi sotto-sistemi ad esso afferenti (banchi *check-in*, varchi *security*, *gate* di imbarco, box controllo passaporti). Per ogni singolo sotto-sistema, viene poi calcolata la capacità massima in corrispondenza di TPHP in termini di numero di passeggeri. Sulla base delle previsioni di traffico si individua per ogni singolo sottosistema il momento critico in cui si raggiunge la saturazione della capacità massima.

Per l'Aeroporto il livello di servizio è stato stabilito in "C" (*good level of service, condition of stable flow, acceptable delays, good level of comfort* - buon livello di servizio, condizioni di flusso stabile, ritardi accettabili e buon livello di *comfort*).

Capitale Regolatorio

Il Capitale Regolatorio (o RAB - *Regulatory Asset Base*) è il valore del capitale investito netto (come definito dall'art. 17 del Contratto di Programma) che costituisce la base di calcolo per la determinazione dell'equa remunerazione del gestore aeroportuale per le attività soggette a regolamentazione, al fine della determinazione dei ricavi di riferimento.

Carta dei Servizi

Il documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree che ogni società di gestione aeroportuale deve predisporre sulla base di quanto stabilito nel D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e nelle linee guida indicate dall'ENAC con circolare del 31 ottobre 2014 (Circolare ENAC GEN 06).

Catchment area

Termine che indica, a giudizio dell'Emittente, una macro-area geografica corrispondente al bacino di utenza dell'Aeroporto. Nel determinare la *catchment area*, l'Emittente ha ritenuto opportuno prendere in considerazione, oltre al criterio della distanza massima di due ore di percorso in automobile dall'Aeroporto (criterio utilizzato normalmente nel settore, come anche indicato nel Piano Nazionale degli Aeroporti), anche il criterio della distanza da Bologna con l'Alta Velocità contenuta intorno all'ora di viaggio (in considerazione della posizione centrale di Bologna come nodo della relativa rete ferroviaria) e il posizionamento degli aeroporti più prossimi comparabili in termini di volumi di traffico e infrastrutture aeronautiche messe a disposizione degli utenti aeroportuali.

Certificato di Aeroporto

Il certificato rilasciato dopo specifica attività di verifica da parte dei *team* di certificazione nominati dall'ENAC, che attesta, ai sensi di quanto previsto dall'ENAC nella circolare 15 marzo 2004, n. APT-16, la conformità dell'Aeroporto ai requisiti del Regolamento ENAC dello scalo relativamente (i) alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi e alle aree ad esso limitrofe (certificazione delle infrastrutture), e (ii) all'organizzazione aziendale ed operativa del relativo gestore, alle sue dotazioni tecnologiche, ai mezzi, al personale, alle procedure di gestione e a tutti gli altri elementi atti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza, nonché al Manuale di Aeroporto (certificazione del gestore).

Charter	Servizi aerei destinati al trasporto per scopi commerciali di passeggeri o merci operati sulla base di un contratto di noleggio tra un vettore aereo e uno o più noleggiatori. La caratteristica di questi voli definiti anche “a domanda” è la mancanza di una sistematicità di programmazione tipica dei Voli di Linea.
Check-in	L’attività di accettazione dei passeggeri e del loro eventuale bagaglio ai fini di consentirne l’imbarco sul volo per cui hanno un valido titolo di viaggio.
Check-in counter o banchi check-in	I banchi dove viene effettuato il <i>check-in</i> dei passeggeri.
Clientela business	I passeggeri che volano prevalentemente per ragioni d’affari.
Clientela leisure	I passeggeri che volano prevalentemente per turismo e nel tempo libero.
Combi	Gli aeromobili o i voli adibiti al trasporto promiscuo di passeggeri e merci.
Compagnie low cost, low cost o LCC	I vettori aerei che operano voli di linea caratterizzati da tariffe a basso costo e ridotti servizi di assistenza al passeggero.
Concessione	Concessione quarantennale regolata dalla Convenzione n. 98 del 12 luglio 2004, e successivi atti aggiuntivi, fra l’ENAC e la Società, atti approvati con efficacia decorrente dal 28 dicembre 2004 mediante decreto interministeriale Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Ministero dell’Economia e delle Finanze del 15 marzo 2006
Connettività	La capacità di connettere passeggeri tra diverse destinazioni aeroportuali con il minor numero possibile di coincidenze e con i minori tempi di viaggio possibili.
Contabilità analitica regolatoria certificata	La contabilità analitica e relativa certificazione redatte secondo quanto previsto rispettivamente dalle Linee guida dell’ENAC approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008 e dallo schema di certificazione dell’ENAC consultabile sul relativo sito web, riferite a tutti i servizi soggetti a regolazione tariffaria e ai servizi non regolamentati.

Contratto di Programma	Il contratto di programma relativo al periodo 2010-2013 (con anno ponte 2009), sottoscritto in data 27 luglio 2010 tra l’Emittente e ENAC e approvato con D.P.C.M. del 23 dicembre 2010 avente ad oggetto (i) l’individuazione dei servizi aeroportuali soggetti a tariffazione, (ii) l’indicazione del livello iniziale dei corrispettivi regolamentati, (iii) la dinamica dei corrispettivi regolamentati per ciascuna annualità del periodo regolatorio, (iv) le modalità di rilevazione annuale dello stato degli adempimenti gravanti sulla Società.
Convenzione	La convenzione n. 98 del 12 luglio 2004 (comprensiva degli atti aggiuntivi n. 111 e 112 del 27 ottobre 2004 e dell’atto aggiuntivo n. 116 del 17 febbraio 2005) fra ENAC e l’Emittente, disciplinante i rapporti relativi alla gestione totale e allo sviluppo dell’attività aeroportuale dell’Aeroporto, di durata pari alla Concessione.
Courier	L’attività di trasporto posta e merci non voluminose con destinazione a corto raggio (sotto alle tre ore di volo) e con servizio di consegna porta a porta.
Covenant	Nei contratti di finanziamento, clausola contrattuale che impone ad una parte un determinato obbligo di fare o di non-fare.
Cross default	Nei contratti di finanziamento, clausola contrattuale che prevede che, laddove sia dichiarato l’inadempimento di una obbligazione nascente da rapporti diversi dal contratto di finanziamento in cui è contenuta, tale inadempimento determina un inadempimento dello stesso contratto di finanziamento.
Cross selling	Strategia di <i>marketing</i> finalizzata all’aumento del fatturato vendendo prodotti correlati al prodotto base. Nel caso dell’Emittente, strategia mirata all’offerta combinata al pubblico di servizi <i>premium</i> e/o di sosta presso i parcheggi dell’Aeroporto.
Diritti Aeroportuali	I prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti aeroportuali per l’utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all’atterraggio, al decollo, all’illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché all’utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni a uso comune e dei beni a uso esclusivo.

Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria	Il documento elaborato dall'ENAC, in applicazione del Decreto Anticrisi (decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito in Legge 28 gennaio 2009, n. 2), che introduce un sistema di tariffazione pluriennale e modalità di periodico aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto tra ENAC e l'Emittente, allegato al Contratto di Programma.
Dual till	Il sistema di calcolo dei Diritti Aeroportuali che prevede che il conto economico dei gestori aeroportuali sia ripartito in due segmenti separati e distinti: uno relativo alle attività regolamentate (le attività <i>aviation</i>) e uno relativo alle attività non regolamentate (le attività <i>non aviation</i>). In sostanza, viene effettuata una separazione contabile dei ricavi e dei costi dei due citati segmenti, che consente di definire le tariffe aeroportuali regolamentate sulla base dei soli costi relativi alle attività <i>aviation</i> , laddove i corrispettivi per le attività non <i>aviation</i> possono essere definiti nell'ambito di un regime di libero mercato in concorrenza.
Duty free	L'attività di vendita di prodotti in regime di esenzione dal pagamento dell'IVA e delle accise.
EBITDA	<i>Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization</i> , è definito dal <i>management</i> come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Nello specifico coincide pertanto con il Margine Operativo Lordo (MOL). Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi.
EBITDA Gestionale o Rettificato	Misura utilizzata dal <i>management</i> dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA, il margine, calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto.

ENAC	L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, istituita con D.Lgs. del 25 luglio 1997 n. 250. L'ENAC ha competenza in materia di regolazione dell'aviazione civile, di controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, disciplina degli aspetti amministrativo- economici del sistema del trasporto aereo.
ENAV	Enav S.p.A. - Società nazionale per l'assistenza al volo. Società competente per l'assistenza ed il controllo del traffico aereo, nata dalla trasformazione in società per azioni di ENAV - Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo, avvenuta con decreto ministeriale n. 704993 del 22 dicembre 2000, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Feederaggio	Modalità secondo cui nel modello <i>hub&spoke</i> le compagnie aeree volano dagli aeroporti regionali verso i loro <i>hub</i> e consentono ai loro passeggeri di avere negli <i>hub</i> voli in connessione verso destinazioni intercontinentali.
Fondo di Rinnovo	Il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali indica gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture, considerando anche la data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.
<i>Frequent flyer o top flyer</i>	I passeggeri che si servono abitualmente degli aeromobili come mezzo di trasporto.
FTK	<i>Freight tonne kilometres</i> , il prodotto delle tonnellate di merci trasportate su tutte le rotte prese in considerazione per la corrispondente distanza in chilometri.
Gate	I varchi di accesso alle aree destinate all'imbarco dei passeggeri.
Handler	L'operatore che fornisce servizi di <i>handling</i> .

Handling

I servizi di assistenza a terra ossia tutte quelle attività di assistenza a terra ai vettori aerei disciplinate ed elencate nell'Allegato A del D. Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 - che recepisce la Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre 1996 - quali le attività (i) di assistenza alle operazioni di volo in rampa (i servizi prestati in area *air side*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento del carico degli aeromobili, smistamento, movimentazione e riconcilio bagagli) e (ii) di assistenza ai passeggeri a terra (ossia i servizi prestati in area *land side*, fra cui *check-in* e *lost & found*), nonché (iii) di natura amministrativa, di caricamento a bordo di carburante (*re-fueller*) e pasti (*catering*), manutenzione aeromobili, trattamento merci e posta.

Hub

L'aeroporto presso il quale le compagnie aeree tendono a concentrare le proprie attività e che costituisce un nodo centrale per voli nazionali e internazionali e per i passeggeri in transito tra le varie destinazioni.

IATA

International Air Transport Association. Organizzazione internazionale, rappresentativa delle compagnie aeree, con sede in Quebec, Canada.

IATA Summer o Stagione IATA Summer

La stagione IATA che inizia dall'ultimo sabato di marzo e si conclude l'ultimo sabato di ottobre di ciascun anno solare.

IATA Winter o Stagione IATA Winter

La stagione IATA che inizia dall'ultimo sabato di ottobre di ciascun anno solare e si conclude l'ultimo sabato di marzo del relativo anno solare successivo.

ICAO

International Civil Aviation Organization (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale), organizzazione internazionale nata nel corso del 1944 ed avente l'obiettivo di sviluppare i principi e le tecniche dell'aviazione internazionale nonché di aiutare la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Infrastrutture Centralizzate

Le infrastrutture aeroportuali che, per la loro complessità, costo o impatto ambientale non possono essere suddivise o duplicate e la cui gestione deve pertanto essere riservata al gestore aeroportuale.

Interlining

Accordi tra vettori che combinano, su un unico titolo di viaggio, ossia con il medesimo biglietto, più segmenti di volo operati da vettori diversi.

Land side o lato terra

L'area del sedime dell'Aeroporto comprendente le infrastrutture ed i servizi legati all'assistenza dei passeggeri (quali biglietteria, banchi *check-in*, *lost & found*), ivi inclusi i servizi per la ristorazione e i servizi commerciali, e delle merci (tra i quali, parcheggi, aree di carico/scarico, controllo e accettazione merci). Sono inoltre ricompresi nella predetta area, i marciapiedi dei *terminal* e/o l'interfaccia tra il sistema di accesso stradale e ferroviario e il *terminal*, i parcheggi per le autovetture, nonché le aree per i servizi di supporto a tutta l'attività aeronautica (quali gli uffici del gestore aeroportuale, i magazzini, le caserme, gli uffici degli Enti di Stato).

Legacy carrier o compagnie aeree tradizionali

Le compagnie aeree che operano Voli di Linea e che di norma offrono una rete di connessioni, due o più classi di bordo, servizi di cabina, programmi *frequent flyer*, accesso alle *VIP lounge* negli aeroporti.

Linee Guida MIT

Le linee guida emanate dal MIT il 2 ottobre 2014 in materia di incentivi alle compagnie aeree, previo parere dell'ART e dell'ENAC espresso, rispettivamente, con parere n. 1/2014 del 20 marzo 2014 e nota n. 95729/DG del 12 settembre 2014.

Load factor o coefficiente di riempimento

Il coefficiente di riempimento di un aeromobile calcolato come rapporto tra passeggeri effettivamente trasportati e capienza massima dell'aeromobile in termini di numero di passeggeri trasportabili.

Lost & found

L'attività volta alla raccolta di reclami dei passeggeri relativi allo smarrimento o danneggiamento dei bagagli dei medesimi passeggeri durante le operazioni di imbarco/sbarco dei bagagli, nonché al recupero e alla riconsegna dei bagagli ai rispettivi proprietari.

Manuale di Aeroporto

Il documento di riferimento per verificare l'adeguatezza della Società, in qualità gestore dell'Aeroporto, e della sua organizzazione ai fini dell'ottenimento e del mantenimento del Certificato di Aeroporto secondo quanto definito nelle APT 16 e 25 di ENAC e in conformità alle prescrizioni/indicazioni del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

È la fonte documentale che descrive e certifica l'organizzazione della Società, le infrastrutture e le caratteristiche tecniche dell'Aeroporto e le procedure operative in uso, con la finalità di garantire la gestione in sicurezza delle operazioni, sia nelle situazioni ordinarie che in quelle di emergenza.

Il Manuale deve essere aggiornato dall'Emittente in conseguenza delle modifiche apportate alle infrastrutture, alle procedure operative e gestionali, all'organizzazione, al personale responsabile ed ogni volta che modifiche regolamentari o operative hanno impatto sui suoi contenuti. Le revisioni sono soggette alla valutazione ed approvazione del Team di Sorveglianza della Certificazione ENAC.

Master Plan

Lo strumento di pianificazione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo, volto ad assicurare il costante mantenimento dei livelli di sicurezza operativa e di qualità di servizio reso agli utenti aeroportuali, approvato in via tecnica da ENAC.

MBL o Marconi Business Lounge

La *VIP lounge* dell'Aeroporto.

Mercato general cargo o general cargo

Il mercato di tutte le merci il cui carico necessita di un alloggiamento particolare. Tali merci sono in genere imballate o comunque contenute (legate tra loro, disposte in determinato ordine); ne fanno parte i cosiddetti colli, pallet, scatoloni, rotoli, tronchi. La movimentazione in oggetto non può di regola avvenire con pompe o impianti completamente automatizzati, bensì con gru manovrate con supporto di personale di stiva e di banchina ed è pertanto più onerosa che nei trasporti di merci alla rinfusa.

Modelli Tariffari ART

I modelli di regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati dall'ART con Delibera n. 64 del 22 settembre 2014, come descritti nel Capitolo VI, Paragrafo 6.3.2.3.

Movimenti

L'atterraggio o il decollo di un aeromobile, indipendentemente dalla tipologia di carico degli aeromobili. Il numero di movimenti per ora misura la capacità massima di traffico gestibili da ciascun aeroporto.

<i>Narrow body</i>	Gli aeromobili con diametro della fusoliera che va dai 3 ai 4 metri, una larghezza che consente l'allestimento di 5 o 6 posti adiacenti per ogni fila, in classe economica, su corridoio singolo.
Operatori aeroportuali	Tutti i soggetti che prestano servizi nell'ambito del sedime aeroportuale, diversi dagli utenti aeroportuali.
People Mover	Progetto per la realizzazione di un collegamento tra l'Aeroporto e la Stazione Centrale di Bologna per mezzo di una navetta su monorotaia. Questo progetto è promosso dalla società Marconi Express S.p.A., con sede in Bologna, via Marco Emilio Lepido, n. 182/2, controllata da CCC-Consorzio Cooperative Costruzioni.
Piano della Qualità e della Tutela Ambientale	Il piano, allegato al Contratto di Programma, che individua gli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali il gestore aeroportuale si impegna a conseguire, nel corso di ciascun anno del periodo regolatorio, obiettivi di miglioramento delle prestazioni rese.
Piano degli Interventi	Piano degli investimenti per il periodo 2016-2019, con anno ponte 2015, e relativo cronoprogramma, soggetto all'approvazione in via tecnica di ENAC, contenente gli interventi e la tempistica di realizzazione dei singoli interventi previsti dal Master Plan per il relativo periodo.
Piano Quadriennale degli Interventi	Piano degli investimenti e relativo cronoprogramma, approvato in via tecnica dall'ENAC, contenente gli interventi e la tempistica di realizzazione dei singoli interventi previsti dal Master Plan per singoli quadrienni.
<i>Point to point</i>	Modello di traffico aereo caratterizzato dalla presenza di collegamenti destinati a servire, con voli diretti, due scali, senza prevedere la possibilità di prosecuzione verso altre destinazioni con il medesimo biglietto.
Pontili di imbarco	I pontili di imbarco dei passeggeri che collegano direttamente i <i>gate</i> agli aeromobili.
Protocollo di Kyoto	Trattato internazionale in materia ambientale riguardante il riscaldamento globale sottoscritto nella città giapponese di Kyoto l'11 dicembre 1997 da più di 180 Paesi in occasione della Conferenza COP3 della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC). Il trattato è entrato in vigore il 16 febbraio 2005, dopo la ratifica anche da parte della Russia.

Regolamento di Scalo

La raccolta organica delle regole e procedure in vigore presso l'Aeroporto, elaborate per il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti nel rispetto degli obiettivi di sicurezza ed efficacia del servizio, stabilendo le condizioni d'uso dell'Aeroporto. Il regolamento riprende anche le disposizioni contenute nelle ordinanze emanate dal Direttore Aeroportuale, evidenziando gli obblighi che i vari soggetti che operano in aeroporto assumono reciprocamente e nei confronti dell'ENAC e le condizioni in base alle quali sono fornite le differenti prestazioni, nonché le relative sanzioni in caso di inadempienza. Il regolamento è predisposto dall'Emittente sulla base di una impostazione preventivamente concordata e viene adottato dalla Direzione Aeroportuale ENAC locale mediante ordinanza così come ogni aggiornamento e/o modifica.

Retail

L'attività di vendita al dettaglio svolta in punti vendita ubicati all'interno dell'Aeroporto.

Riserva FTA

La riserva di *First Time Adoption* accoglie la totalità degli effetti contabili al netto del relativo impatto fiscale, rilevati alla data di transizione dai principi contabili nazionali ai principi contabili internazionali, ovvero al 1° gennaio 2012.

Riserva OCI

La riserva *Other Comprehensive Income* accoglie gli effetti contabili cumulati delle poste transitate dal prospetto di conto economico complessivo nel corso degli esercizi successivi alla data di transizione ai principi contabili internazionali.

Risultato operativo rettificato

Risultato operativo al netto del margine derivante dai servizi di costruzione.

RPK

Revenue Passenger Kilometers, indica i passeggeri paganti per distanza in chilometri percorsi dagli stessi.

Servizi di fast track o fast track

Passaggi dedicati per l'effettuazione dei controlli di sicurezza che riducono i tempi di attesa e di svolgimento dei controlli permettendo al passeggero che ne beneficia di imbarcarsi in minor tempo a bordo dell'aeromobile.

Servizi premium

I servizi ad alto valore aggiunto offerti all'interno degli aeroporti alla clientela *business* e ai *frequent flyer*, che di norma includono l'accesso alle *VIP lounge* e ad aree *business* e sale riunioni, l'accesso alla connessione internet Wi-Fi, servizi dedicati di informativa sui voli e *check-in* e accessi preferenziali per l'imbarco.

Slot o banda oraria	Il permesso dato a un vettore aereo ad atterrare e decollare e di utilizzare l'intera gamma delle infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto a una specifica data e orario.
Taxiway o vie di rullaggio	Le piste di raccordo tra i piazzali aeromobili e le piste di decollo/atterraggio.
Terminal	L'edificio dell'Aeroporto che permette il trasferimento dei passeggeri dal sistema di trasporto terrestre (<i>land side</i>) a quello aeronautico (<i>air side</i>) e viceversa.
Truck	Il trasporto delle merci su gomma effettuato secondo regimi tariffari e doganali propri dei trasporti aerei.
Utenti aeroportuali	Qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato.
VIP lounge	Le sale di attesa all'interno degli aeroporti dedicate all'ospitalità di passeggeri <i>frequent flyer</i> e <i>business</i> , il cui accesso è consentito ai partecipanti ai programmi fedeltà delle compagnie aeree o di altri operatori commerciali, ai passeggeri di prima classe o di classe <i>business</i> o dietro pagamento e che offrono servizi di accoglienza privilegiati rispetto alle sale di attesa comuni situate negli aeroporti.
Voli di Linea	I voli caratterizzati da regolarità e frequenza con orario pubblicato e qualificati come trasporto pubblico.
Voli low cost	I Voli di Linea caratterizzati da tariffe a basso costo e ridotti servizi di assistenza al passeggero.
WACC	Acronimo di " <i>Weighted Average Cost of Capital</i> " ovvero costo medio ponderato del capitale. Rappresenta il costo medio delle diverse fonti di finanziamento dell'azienda sia sotto forma di debito che di capitale proprio.
Wide body	Gli aeromobili a fusoliera larga che dispongono di un doppio corridoio, prevalentemente usati per i voli di lungo raggio (voli da sei a dodici ore).
WLU	<i>work load unit</i> , unità di misura del traffico corrispondente a un passeggero o a 100 chilogrammi di merce.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

1 PERSONE RESPONSABILI

1.1 Persone responsabili

L'Emittente assume la responsabilità della completezza e veridicità dei dati e delle notizie contenuti nel Documento di Registrazione.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

L'Emittente, responsabile della redazione del Documento di Registrazione, dichiara che, avendo adottato tutta la ragionevole diligenza a tale scopo, le informazioni contenute nel Documento di Registrazione sono, per quanto a propria conoscenza, conformi ai fatti e non presentano omissioni tali da alterarne il senso.

Il Documento di Registrazione è conforme al modello depositato presso la CONSOB in data 26 giugno 2015 a seguito della comunicazione del provvedimento di approvazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051771/15.

2 REVISORI LEGALI DEI CONTI

2.1 Revisori legali dell’Emittente

La società incaricata della revisione legale dei conti dell’Emittente per gli esercizi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 è stata Reconta Ernst & Young S.p.A., con sede legale in Roma, via Po, 32, CAP 00198, autorizzata e regolata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze e registrata presso l’albo speciale delle società di revisione tenuto dal Ministero dell’Economia e delle Finanze (“**Reconta Ernst & Young**”).

L’incarico di revisione contabile dei bilanci di esercizio e consolidato dell’Emittente redatti secondo i Principi Contabili Italiani, nonché la verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili è stato conferito a Reconta Ernst & Young S.p.A. per l’esercizio 2012 con delibera dell’assemblea degli azionisti dell’Emittente 25 giugno 2010, e per gli esercizi 2013, 2014 e 2015, con delibera dell’assemblea degli azionisti dell’Emittente in data 27 maggio 2013, ai sensi dell’articolo 14 del D.Lgs. 39/2010 e degli articoli 2409-*bis* e seguenti del Codice Civile.

Reconta Ernst & Young ha sottoposto a revisione contabile il bilancio consolidato dell’Emittente, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014 (il “**Bilancio Consolidato**”) predisposto anche ai fini dell’inclusione nel presente Documento di Registrazione ed ha emesso la propria relazione di revisione senza rilievi, in data 11 marzo 2015 (per ulteriori informazioni, *cf.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione). Il Bilancio Consolidato è stato approvato dall’assemblea degli azionisti dell’Emittente in data 27 marzo 2015.

Reconta Ernst & Young ha, inoltre, sottoposto a revisione contabile limitata il bilancio consolidato dell’Emittente, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 (il “**Bilancio Consolidato Intermedio**”) predisposto ai fini dell’inclusione nel presente Documento di Registrazione ed ha emesso la propria relazione di revisione limitata senza rilievi, in data 18 maggio 2015 (per ulteriori informazioni, *cf.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1 del Documento di Registrazione). Il Bilancio Consolidato Intermedio è stato predisposto dal Consiglio di Amministrazione dell’Emittente e approvato in data 15 maggio 2015. Si precisa che il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014, inserito a fini comparativi nel Bilancio Consolidato Intermedio, non è stato sottoposto a revisione contabile né completa, né limitata, come riportato nella relazione di revisione contabile limitata emessa da parte di Reconta Ernst & Young in data 15 maggio 2015.

Nell’ambito della procedura di ammissione alle negoziazioni sul MTA delle Azioni dell’Emittente, l’Assemblea ordinaria della Società in data 20 maggio 2015 ha conferito alla medesima Società di Revisione l’incarico di revisione del bilancio di esercizio e consolidato della Società, nonché di revisione contabile limitata delle relazioni semestrali, delle verifiche contabili periodiche su base trimestrale e della regolare tenuta della contabilità per gli esercizi 2015-2023 ai sensi degli artt. 14 e 17 del D. Lgs. N. 39/2010.

In particolare, in data 20 maggio 2015, l’Assemblea ordinaria della Società ha deliberato di conferire alla società Reconta Ernst & Young S.p.A., subordinatamente al deposito presso Borsa Italiana della domanda di ammissione alle negoziazioni delle Azioni Ordinarie della Società sul MTA e con effetto dall’inizio delle negoziazioni medesime l’incarico di revisione legale per gli esercizi 2015-2023.

L'Emittente ha considerato la relazione professionale con il revisore e l'indipendenza dello stesso e ritiene che la delibera così come formulata sia compatibile con i recenti orientamenti espressi da Consob nella Comunicazione n. 0057066 del 7 luglio 2014.

Le relazioni della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato e sul Bilancio Consolidato Intermedio sono riportate al Capitolo XX del Documento di Registrazione.

2.2 Informazioni sui rapporti con la Società di Revisione

Fino alla Data del Documento di Registrazione non è intervenuta alcuna revoca dell'incarico conferito dall'Emittente a Reconta Ernst & Young né Reconta Ernst & Young si è dimessa dall'incarico stesso, si è rifiutata di emettere un giudizio o ha espresso un giudizio con rilievi sui bilanci dell'Emittente.

3 INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE

Nel presente Capitolo si riportano le informazioni finanziarie selezionate del Gruppo relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 ed ai periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

I dati consolidati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 sono tratti dal Bilancio Consolidato dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi, emessa in data 11 marzo 2015, è riportata al Capitolo XX del presente Documento di Registrazione. Si segnala che l'Emittente ha adottato i principi contabili IAS/IFRS su base volontaria per la redazione dei bilanci consolidato e separato al 31 dicembre 2014, mentre, a fini di comparazione, i dati consolidati e separati relativi agli esercizi 2013 e 2012 sono stati rielaborati e riesposti sulla base dei medesimi principi contabili. I bilanci consolidati e di esercizio approvati e depositati ai sensi di legge in relazione agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 sono stati redatti secondo i principi contabili italiani.

I dati consolidati relativi ai tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 sono tratti dal Bilancio Consolidato Intermedio dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato Intermedio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 15 maggio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi, emessa in data 18 maggio 2015, è riportata al Capitolo XX del presente Documento di Registrazione.

Si precisa che il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014, inserito a fini comparativi nel Bilancio Consolidato Intermedio, non è stato sottoposto a revisione contabile né completa, né limitata, come riportato nella relazione di revisione contabile limitata emessa da parte di Reconta Ernst & Young in data 15 maggio 2015.

L'Emittente ha ritenuto di non includere le informazioni finanziarie selezionate riferite ai dati del bilancio separato della Società, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati di Gruppo.

Il presente capitolo include, inoltre, taluni indicatori finanziari e non finanziari di performance estratti dal Bilancio Consolidato ed elaborazioni della Società effettuate sulla base delle risultanze della contabilità generale e delle risultanze gestionali.

Le informazioni finanziarie selezionate riportate nel seguito del presente Capitolo devono essere lette unitamente ai Capitoli 9, 10 e 20 del Documento di Registrazione.

3.1 Informazioni economiche, finanziarie e patrimoniali selezionate relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

3.1.1 Dati selezionati economici del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

Di seguito sono forniti i dati economici consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni cfr. Capitolo IX del Documento di Registrazione.

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre				2014 vs 2013		2013 vs 2012			
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	53,50%	39.959	45,99%	39.826	47,94%	1.175	2,94%	133	0,33%
Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	38,98%	26.810	30,85%	25.397	30,57%	3.158	11,78%	1.413	5,56%
Ricavi per servizi di costruzione	4.800	6,24%	19.146	22,03%	16.758	20,17%	(14.346)	(74,93%)	2.388	14,25%
Altri ricavi e proventi della gestione	987	1,28%	977	1,12%	1.095	1,32%	10	1,02%	(118)	(10,78%)
Ricavi	76.889	100,00%	86.892	100,00%	83.076	100,00%	(10.003)	(11,51%)	3.816	4,59%
Materiali di consumo e merci	(1.992)	(2,59%)	(2.020)	(2,32%)	(2.149)	(2,59%)	28	(1,39%)	129	(6,00%)
Costi per servizi	(18.215)	(23,69%)	(19.220)	(22,12%)	(19.665)	(23,67%)	1.005	(5,23%)	445	(2,26%)
Costi per servizi di costruzione	(4.572)	(5,95%)	(18.234)	(20,98%)	(15.960)	(19,21%)	13.662	(74,93%)	(2.274)	14,25%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.079)	(7,91%)	(5.766)	(6,64%)	(5.580)	(6,72%)	(313)	5,43%	(186)	3,33%
Oneri diversi di gestione	(2.608)	(3,39%)	(2.699)	(3,11%)	(2.715)	(3,27%)	91	(3,37%)	16	(0,59%)
Costo del personale	(22.053)	(28,68%)	(21.366)	(24,59%)	(21.332)	(25,68%)	(687)	3,22%	(34)	0,16%
Costi operativi	(55.519)	(72,21%)	(69.305)	(79,76%)	(67.401)	(81,13%)	13.786	(19,89%)	(1.904)	2,82%
Margine Operativo Lordo (EBITDA*)	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%
Ammortamento diritti di concessione	(5.040)	(6,55%)	(4.586)	(5,28%)	(4.250)	(5,12%)	(454)	9,90%	(336)	7,91%
Ammortamento altre attività immateriali	(565)	(0,73%)	(618)	(0,71%)	(632)	(0,76%)	53	(8,58%)	14	(2,22%)
Ammortamento beni materiali	(1.402)	(1,82%)	(1.330)	(1,53%)	(1.323)	(1,59%)	(72)	5,41%	(7)	0,53%
Ammortamenti e svalutazioni	(7.007)	(9,11%)	(6.534)	(7,52%)	(6.205)	(7,47%)	(473)	7,24%	(329)	5,30%
Accantonamento rischi su crediti	310	0,40%	(429)	(0,49%)	(959)	(1,15%)	739	(172,26%)	530	(55,27%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.514)	(3,27%)	(2.101)	(2,42%)	(1.828)	(2,20%)	(413)	19,66%	(273)	14,93%
Accantonamento/Rilascio fondi rischi e oneri	353	0,46%	(270)	(0,31%)	261	0,31%	623	(230,74%)	(531)	(203,45%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(1.851)	(2,41%)	(2.800)	(3,22%)	(2.526)	(3,04%)	949	(33,89%)	(274)	10,85%
Totale costi	(64.377)	(83,73%)	(78.639)	(90,50%)	(76.132)	(91,64%)	14.262	(18,14%)	(2.507)	3,29%
Risultato operativo	12.512	16,27%	8.253	9,50%	6.944	8,36%	4.259	51,61%	1.309	18,85%
Proventi finanziari	175	0,23%	234	0,27%	720	0,87%	(59)	(25,21%)	(486)	(67,50%)
Oneri finanziari	(1.726)	(2,24%)	(1.680)	(1,93%)	(3.742)	(4,50%)	(46)	2,74%	2.062	(55,10%)
Risultato ante imposte	10.961	14,26%	6.807	7,83%	3.922	4,72%	4.154	61,03%	2.885	73,56%
Imposte dell'esercizio	(3.980)	(5,18%)	(2.866)	(3,30%)	(1.216)	(1,46%)	(1.114)	38,87%	(1.650)	135,69%
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0,00%	0	0,00%	(503)	(0,61%)	0	0,00%	503	(100,00%)
Utile netto d'esercizio	6.981	9,08%	3.941	4,54%	2.203	2,65%	3.040	77,14%	1.738	78,89%
Utile di terzi	108	0,14%	17	0,02%	(20)	(0,02%)	91	535,29%	37	(185,00)
Utile di Gruppo	6.873	8,94%	3.924	4,52%	2.223	2,68%	2.949	75,15%	1.701	76,52%

* L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Di seguito sono forniti i dati economici consolidati del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

in migliaia di Euro	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	53,01%	8.531	55,28%	(201)	(2,36%)
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	43,86%	6.518	42,24%	374	5,74%
Ricavi per servizi di costruzione	241	1,53%	146	0,95%	95	65,07%
Altri ricavi e proventi della gestione	250	1,59%	236	1,53%	14	5,93%
Ricavi	15.713	100%	15.431	100,00%	282	1,83%
Materiali di consumo e merci	(476)	(3,03%)	(461)	(2,99%)	(15)	3,25%
Costi per servizi	(4.709)	(29,97%)	(4.703)	(30,48%)	(6)	0,13%
Costi per servizi di costruzione	(230)	(1,46%)	(139)	(0,90%)	(91)	65,47%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.318)	(8,39%)	(1.265)	(8,20%)	(53)	4,19%
Oneri diversi di gestione	(785)	(5,00%)	(796)	(5,16%)	11	(1,38%)
Costo del personale	(5.843)	(37,19%)	(5.377)	(34,85%)	(466)	8,67%
Costi operativi	(13.361)	(85,03%)	(12.741)	(82,57%)	(620)	4,87%
Margine Operativo Lordo (EBITDA*)	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)
Ammortamento diritti di concessione	(1.287)	(8,19%)	(1.250)	(8,10%)	(37)	2,96%
Ammortamento altre attività immateriali	(110)	(0,70%)	(117)	(0,76%)	7	(5,98%)
Ammortamento beni materiali	(351)	(2,23%)	(304)	(1,97%)	(47)	15,46%
Ammortamenti e svalutazioni	(1.748)	(11,12%)	(1.671)	(10,83%)	(77)	4,61%
Accantonamento rischi su crediti	(117)	(0,74%)	(144)	(0,93%)	27	(18,75%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	(3,39%)	(628)	(4,07%)	96	(15,29%)
Accantonamento/Rilascio fondi rischi e oneri	(50)	(0,32%)	14	0,09%	(64)	(457,14%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(699)	(4,45%)	(758)	(4,91%)	59	(7,78%)
Totale costi	(15.808)	(100,60%)	(15.170)	(98,31%)	(638)	4,21%
Risultato operativo	(95)	(0,60%)	261	1,69%	(356)	(136,40%)
Proventi finanziari	45	0,29%	30	0,19%	15	50,00%
Oneri finanziari	(357)	(2,27%)	(425)	(2,75%)	68	(16,00%)
Risultato ante imposte	(407)	(2,59%)	(134)	(0,87%)	(273)	203,73%
Imposte dell'esercizio	94	0,60%	(140)	(0,91%)	234	(167,14%)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Utile netto d'esercizio	(313)	(1,99%)	(274)	(1,78%)	(39)	14,23%
Utile di terzi	1	0,01%	(1)	(0,01%)	2	(200,00%)
Utile di Gruppo	(314)	(2,00%)	(273)	(1,77%)	(41)	15,02%

* L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

3.1.2 Dati selezionati patrimoniali e finanziari del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015

Si riportano di seguito i dati patrimoniali del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*: Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	incidenza % su totale attività	al 31.12.2013	incidenza % su totale attività	al 31.12.2012	incidenza % su totale attività
Diritti di concessione	156.584	73,24%	157.102	72,76%	142.341	67,65%
Altre attività immateriali	899	0,42%	1.024	0,47%	994	0,47%
Attività immateriali	157.483	73,66%	158.126	73,24%	143.335	68,13%
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.745	4,56%	9.178	4,25%	8.836	4,20%
Investimenti immobiliari	4.732	2,21%	4.732	2,19%	4.705	2,24%
Attività materiali	14.477	6,77%	13.910	6,44%	13.541	6,44%
Partecipazioni	147	0,07%	142	0,07%	5.333	2,53%
Altre attività finanziarie non correnti	948	0,44%	1.864	0,86%	2.449	1,16%
Imposte differite attive	7.293	3,41%	7.138	3,31%	7.333	3,49%
Altre attività non correnti	1.315	0,62%	1.356	0,63%	1.320	0,63%
Altre attività non correnti	9.703	4,54%	10.499	4,86%	16.435	7,81%
ATTIVITÀ NON CORRENTI	181.663	84,97%	182.535	84,55%	173.311	82,37%
Rimanenze di magazzino	487	0,23%	548	0,25%	595	0,28%
Crediti commerciali	10.720	5,01%	12.459	5,77%	10.139	4,82%
Altre attività correnti	7.120	3,33%	7.520	3,48%	6.673	3,17%
Attività finanziarie correnti	6.774	3,17%	4.898	2,27%	3.219	1,53%
Cassa e altre disponibilità liquide	7.021	3,28%	2.764	1,28%	16.456	7,82%
ATTIVITÀ CORRENTI	32.122	15,03%	28.189	13,06%	37.082	17,63%
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	0	0,00%	5.166	2,39%	0	0,00%
TOTALE ATTIVITÀ	213.785	100,00%	215.890	100,00%	210.393	100,00%

<i>in migliaia di euro</i>	al	incidenza	al	incidenza	al	incidenza
	31.12.2014	% su	31.12.2013	% su totale	31.12.2012	% su totale
		totale		passività		passività
		passività				
Capitale sociale	74.000	34,61%	74.000	34,28%	74.000	35,17%
Riserve	44.809	20,96%	41.413	19,18%	38.988	18,53%
Risultato dell'esercizio	6.873	3,21%	3.924	1,82%	2.223	1,06%
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.682	58,79%	119.337	55,28%	115.211	54,76%
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	0,17%	249	0,12%	231	0,11%
TOTALE PATRIMONIO NETTO	126.037	58,96%	119.586	55,39%	115.442	54,87%
TFR e altri fondi relativi al personale	4.922	2,30%	4.234	1,96%	4.581	2,18%
Imposte differite passive	2.347	1,10%	2.343	1,09%	1.077	0,51%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.533	4,93%	11.237	5,20%	10.879	5,17%
Fondi per rischi e oneri	1.412	0,66%	3.133	1,45%	2.944	1,40%
Passività finanziarie non correnti	21.252	9,94%	28.619	13,26%	30.855	14,67%
Altri debiti non correnti	167	0,08%	210	0,10%	209	0,10%
PASSIVITÀ NON CORRENTI	40.633	19,01%	49.776	23,06%	50.545	24,02%
Debiti commerciali	12.312	5,76%	17.240	7,99%	18.297	8,70%
Altre passività	19.755	9,24%	15.470	7,17%	13.415	6,38%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.960	1,85%	2.389	1,11%	0	0,00%
Fondi per rischi e oneri	1.004	0,47%	0	0,00%	0	0,00%
Passività finanziarie correnti	10.084	4,72%	11.429	5,29%	12.694	6,03%
PASSIVITÀ CORRENTI	47.115	22,04%	46.528	21,55%	44.406	21,11%
TOTALE PASSIVITÀ	87.748	41,04%	96.304	44,61%	94.951	45,13%
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	213.785	100,00%	215.890	100,00%	210.393	100,00%

Si riportano di seguito i dati patrimoniali del Gruppo al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di euro</i>	al	incidenza % su totale	al	incidenza % su totale
	31.03.2015	attività	31.12.2014	attività
Diritti di concessione	155.538	72,85%	156.584	73,24%
Altre attività immateriali	945	0,44%	899	0,42%
Attività immateriali	156.483	73,30%	157.483	73,66%
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.575	4,48%	9.745	4,56%
Investimenti immobiliari	4.732	2,22%	4.732	2,21%
Attività materiali	14.307	6,70%	14.477	6,77%
Partecipazioni	147	0,07%	147	0,07%
Altre attività finanziarie non correnti	948	0,44%	948	0,44%
Imposte differite attive	7.459	3,49%	7.293	3,41%
Altre attività non correnti	1.300	0,61%	1.315	0,62%
Altre attività non correnti	9.854	4,62%	9.703	4,54%
ATTIVITÀ NON CORRENTI	180.644	84,61%	181.663	84,97%
Rimanenze di magazzino	447	0,21%	487	0,23%
Crediti commerciali	12.110	5,67%	10.720	5,01%
Altre attività correnti	8.563	4,01%	7.120	3,33%
Attività finanziarie correnti	3.801	1,78%	6.774	3,17%
Cassa e altre disponibilità liquide	7.926	3,71%	7.021	3,28%
ATTIVITÀ CORRENTI	32.847	15,39%	32.122	15,03%
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	0	0,00%	0	0,00%
TOTALE ATTIVITÀ	213.491	100,00%	213.785	100,00%

<i>in migliaia di euro</i>	al	incidenza % su totale	al	incidenza % su totale
	31.03.2015	passività	31.12.2014	passività
Capitale sociale	74.000	34,66%	74.000	34,61%
Riserve	51.546	24,14%	44.809	20,96%
Risultato dell'esercizio	(314)	(0,15%)	6.873	3,21%
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.232	58,66%	125.682	58,79%
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	0,17%	355	0,17%
TOTALE PATRIMONIO NETTO	125.587	58,83%	126.037	58,96%
TFR e altri fondi relativi al personale	5.060	2,37%	4.922	2,30%
Imposte differite passive	2.365	1,11%	2.347	1,10%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.157	5,23%	10.533	4,93%
Fondi per rischi e oneri	1.463	0,69%	1.412	0,66%
Passività finanziarie non correnti	19.258	9,02%	21.252	9,94%
Altri debiti non correnti	168	0,08%	167	0,08%
PASSIVITÀ NON CORRENTI	39.471	18,49%	40.633	19,01%
Debiti commerciali	13.022	6,10%	12.312	5,76%
Altre passività	21.541	10,09%	19.755	9,24%
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.994	1,87%	3.960	1,85%
Fondi per rischi e oneri	933	0,44%	1004	0,47%
Passività finanziarie correnti	8.943	4,19%	10.084	4,7%
PASSIVITÀ CORRENTI	48.433	22,69%	47.115	22,04%
TOTALE PASSIVITÀ	87.904	41,17%	87.748	41,04%
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	213.491	100,00%	213.785	100,00%

Si riporta di seguito il prospetto del patrimonio netto di Gruppo e di terzi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	2014 vs 2013		2013 vs 2012	
				Var.	Var. %	Var.	Var. %
Capitale Sociale	74.000	74.000	74.000	0	0,00%	0	0,00%
Altre Riserve	44.809	41.413	38.988	3.396	8,20%	2.425	6,22%
Risultato del Periodo	6.873	3.924	2.223	2.949	75,15%	1.701	76,52%
Totale Patrimonio Netto	125.682	119.337	115.211	6.345	5,32%	4.126	3,58%

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	2014 vs 2013		2013 vs 2012	
				Var.	Var. %	Var.	Var. %
Capitale sociale – Terzi	155	155	155	0	0,00%	0	0,00%
Riserve – Terzi	92	78	94	14	17,95%	(16)	(17,02%)
Utile/perdita dell'esercizio – Terzi	108	16	(18)	92	575,00%	34	(188,89%)
Totale Patrimonio Netto di Terzi	355	249	231	106	42,57%	18	7,79%

Si riporta di seguito il prospetto del patrimonio netto di Gruppo e di terzi al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	2015 vs 2014	
			Var.	Var. %
Capitale Sociale	74.000	74.000	0	0,00%
Altre Riserve	51.546	44.809	6.737	15,03%
Risultato del Periodo	(314)	6.873	(7.187)	(104,55%)
Totale Patrimonio Netto	125.232	125.682	(450)	(0,36%)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	2015 vs 2014	
			Var.	Var. %
Capitale sociale – Terzi	155	155	0	0,00%
Riserve – Terzi	199	92	107	116,30%
Utile/perdita dell'esercizio – Terzi	1	108	(107)	(99,07%)
Totale Patrimonio Netto di Terzi	355	355	0	0,00%

Si riporta di seguito la composizione delle Altre riserve al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cfr*: Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	al	2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	14.350	0	0,00%	0	0,00%
Riserva legale	4.335	4.205	4.119	130	3,09%	86	2,09%
Riserva straordinaria	28.172	25.702	23.952	2.470	9,61%	1.750	7,31%
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	(3.222)	0	0,00%	0	0,00%
Utili/perdite portati a nuovo	2.153	829	442	1.324	159,71%	387	87,56%
Riserva OCI	(979)	(451)	(653)	(528)	117,07%	202	(30,93%)
Totale Altre Riserve	44.809	41.413	38.988	3.396	8,20%	2.425	6,22%

Si riporta di seguito la composizione delle Altre riserve al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cfr*: Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	2015 vs 2014	
	31.03.2015	31.12.2014	Var.	Var. %
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	0	0,00%
Riserva legale	4.679	4.335	344	7,94%
Riserva straordinaria	34.606	28.172	6.434	22,84%
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0	0,00%
Utili/perdite portati a nuovo	2.248	2.153	95	4,41%
Riserva OCI	(1.115)	(979)	(136)	13,89%
Totale Altre Riserve	51.546	44.809	6.737	15,03%

Si riporta di seguito la composizione della riserva OCI al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cfr*: Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	al	2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.355)	(623)	(904)	(732)	117,50%	281	(31,08%)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	372	171	249	201	117,54%	(78)	(31,33%)
RISERVA OCI	(983)	(452)	(655)	(531)	117,48%	203	(30,99%)
di cui di terzi	(4)	(1)	(2)	(3)	300,00%	1	(50,00%)
di cui del gruppo	(979)	(451)	(653)	(528)	117,07%	202	(30,93%)

Si riporta di seguito la composizione della riserva OCI al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*: Capitolo XX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	2015 vs 2014	
	31.03.2015	31.12.2014	Var.	Var. %
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.539)	(1.351)	(188)	14%
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	424	372	52	14%
RISERVA OCI	(1.115)	(979)	(136)	14%
di cui di terzi	0	0	0	0,00%
di cui del gruppo	0	0	0	0,00%

Si riporta di seguito il prospetto riclassificato fonti ed impieghi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*: Capitolo X del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di euro</i>	al	al	al
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012
Immobilizzazioni (*)	181.663	182.535	173.311
Capitale Circolante Netto (**)	(18.704)	(9.406)	(14.305)
Fondi ed altre passività non correnti	(19.381)	(21.157)	(19.690)
Capitale Investito Netto (***)	143.578	151.971	139.316
Indebitamento finanziario netto (****)	17.541	32.385	23.874
Patrimonio Netto	126.037	119.586	115.442
Totale Risorse Finanziarie	143.578	151.971	139.316

(*) Le immobilizzazioni rappresentano la somma delle attività immateriali, attività materiali e altre attività non correnti.

(**) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(***) Il capitale investito netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Ai sensi di quanto stabilito dalla comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che l'indebitamento finanziario netto è stato determinato in conformità a quanto stabilito nella Raccomandazione ESMA/2013/319 del 20 marzo 2013.

Si riporta di seguito il prospetto riclassificato fonti ed impieghi al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo X del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Immobilizzazioni (*)	180.644	181.663
Capitale Circolante Netto (**)	(18.370)	(18.704)
Fondi ed altre passività non correnti	(20.213)	(19.381)
Capitale Investito Netto (***)	142.061	143.578
Indebitamento finanziario netto (****)	16.474	17.541
Patrimonio Netto	125.587	126.037
Totale Risorse Finanziarie	142.061	143.578

(*) Le immobilizzazioni rappresentano la somma delle attività immateriali, attività materiali e altre attività non correnti.

(**) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(***) Il capitale investito netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Ai sensi di quanto stabilito dalla comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che l'indebitamento finanziario netto è stato determinato in conformità a quanto stabilito nella Raccomandazione ESMA/2013/319 del 20 marzo 2013.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione del capitale circolante netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Crediti commerciali	10.720	12.459	10.139
Debiti commerciali	(12.312)	(17.240)	(18.297)
Rimanenze di magazzino	487	548	595
Capitale Circolante Commerciale (*)	(1.105)	(4.233)	(7.563)
Altri crediti (**)	7.120	12.686	6.673
Altri debiti (***)	(24.719)	(17.859)	(13.415)
Capitale Circolante Netto (****)	(18.704)	(9.406)	(14.305)

(*) Il capitale circolante commerciale non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(**) La voce altri crediti rappresenta la somma delle altre attività non correnti e delle attività destinate alla vendita.

(***) La voce altri debiti rappresenta la somma delle altre passività e della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi ed oneri.

(****) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione del capitale circolante netto al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Crediti commerciali	12.110	10.720
Debiti commerciali	(13.022)	(12.312)
Rimanenze di magazzino	447	487
Capitale Circolante Commerciale (****)	(465)	(1.105)
Altri crediti (*)	8.563	7.120
Altri debiti (**)	(26.468)	(24.719)
Capitale Circolante Netto (***)	(18.370)	(18.704)

(*) La voce altri crediti rappresenta la somma delle altre attività non correnti e delle attività destinate alla vendita.

(**) La voce altri debiti rappresenta la somma delle altre passività e della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi ed oneri.

(***) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Il capitale circolante commerciale non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

3.1.3 Liquidità/Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015

La seguente tabella riporta la composizione della liquidità/indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo X del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso 31.12.2014		per l'esercizio chiuso 31.12.2013		per l'esercizio chiuso 31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	22	0	22	0	24	0
(B) Altre disponibilità liquide	6.999	0	2.742	0	16.432	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.766	0	2.682	0	2.595	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	9.787	0	5.446	0	19.051	0
(E) Crediti finanziari correnti	4.008	898	2.217	887	623	586
(F) Debiti finanziari correnti	(1.069)	0	(3.111)	(2.000)	(5.116)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.382)	0	(6.245)	0	(6.088)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(2.633)	0	(2.073)	0	(1.490)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(10.084)	0	(11.429)	(2.000)	(12.694)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	3.711	898	(3.766)	(1.113)	6.980	586
(K) Debiti bancari non correnti	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(17.541)	898	(32.385)	(1.113)	(23.875)	586

La seguente tabella riporta la composizione della liquidità/indebitamento finanziario netto al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014 secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo X del Documento di Registrazione.

in migliaia di Euro	per il trimestre chiuso 31.03.2015		per l'esercizio chiuso 31.12.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	24	0	22	0
(B) Altre disponibilità liquide	7.902	0	6.999	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.786	0	2.766	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	10.712	0	9.787	0
(E) Crediti finanziari correnti	1.015	909	4.008	898
(F) Debiti finanziari correnti	(1.020)	0	(1.069)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.454)	0	(6.382)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(1.469)	0	(2.633)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(8.943)	0	(10.084)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	2.784	909	3.711	898
(K) Debiti bancari non correnti	(19.258)	0	(21.252)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(19.258)	0	(21.252)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(16.474)	909	(17.541)	898

Si segnala che l'unico finanziamento a medio lungo termine soggetto al rispetto di *covenant* è quello contratto nell'esercizio 2014 dal Gruppo con Intesa Sanpaolo.

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori. Per maggiori dettagli *cf.* Capitolo XX del Documento di Registrazione

La seguente tabella, redatta conformemente a quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004, riporta la composizione dell'indebitamento del Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Debiti finanziari correnti	(1.069)	(3.111)	(5.116)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.382)	(6.245)	(6.088)
Altri debiti finanziari correnti	(2.633)	(2.073)	(1.490)
Indebitamento finanziario corrente	(10.084)	(11.429)	(12.694)
Debiti bancari non correnti	(21.252)	(28.619)	(30.855)
Obbligazioni emesse	0	0	0
Altri debiti non correnti	0	0	0
Indebitamento finanziario non corrente	(21.252)	(28.619)	(30.855)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Garantito			
Non Garantito	(10.084)	(11.429)	(12.694)
Indebitamento finanziario corrente	(10.084)	(11.429)	(12.694)
Garantito			
Non Garantito	(21.252)	(28.619)	(30.855)
Indebitamento finanziario non corrente	(21.252)	(28.619)	(30.855)

La seguente tabella, redatta conformemente a quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004, riporta la composizione dell'indebitamento del Gruppo al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Debiti finanziari correnti	(1.020)	(1.069)
Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.454)	(6.382)
Altri debiti finanziari correnti	(1.469)	(2.633)
Indebitamento finanziario corrente	(8.943)	(10.084)
Debiti bancari non correnti	(19.258)	(21.252)
Obbligazioni emesse	0	0
Altri debiti non correnti	0	0
Indebitamento finanziario non corrente	(19.258)	(21.252)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Garantito		
Non Garantito	(8.943)	(10.084)
Indebitamento finanziario corrente	(8.943)	(10.084)
Garantito		
Non Garantito	(19.258)	(21.252)
Indebitamento finanziario non corrente	(19.258)	(21.252)

3.1.4 Analisi dei flussi di cassa per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e al 31 marzo 2015

Si forniscono di seguito le informazioni sintetiche relative ai flussi di cassa generati ed assorbiti dalle attività operative, di investimento e di finanziamento nel corso degli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*r: Capitolo X del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Flussi di cassa generato dall'attività operativa netto	16.027	12.212	10.802
Flussi di cassa assorbito dall'attività di investimento	(2.525)	(21.790)	(8.822)
Flussi di cassa assorbito dall'attività di finanziamento	(9.245)	(4.114)	(5.978)
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità Liquide inizio periodo	2.764	16.456	20.453
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità Liquide fine periodo	7.021	2.764	16.456

Si forniscono di seguito le informazioni sintetiche relative ai flussi di cassa generati ed assorbiti dalle attività operative, di investimento e di finanziamento nel corso dei tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*r: Capitolo X del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al
	31.03.2015	31.03.2014
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa netto	393	(1.593)
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	2.431	6.524
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	(1.919)	(3.877)
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità Liquide inizio periodo	7.021	2.674
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità Liquide fine periodo	7.926	3.818

3.2 Altre informazioni finanziarie

3.2.1 Principali indicatori economici e finanziari al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015

La tabella di seguito riportata presenta i valori dei principali indici economici/patrimoniali per il Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015. Per l'analisi delle principali variazioni cfr. Capitolo IX del Documento di Registrazione.

PRINCIPALI INDICI		Per il trimestre	Per l'esercizio		
		chiuso al 31 marzo 2015	chiuso al 31 dicembre 2014	2013	2012
ROE	Utile (perdita) di esercizio/ Patrimonio Netto Medio (a)	n.s.	5,7%	3,4%	1,9%
ROI	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Capitale Investito Netto Medio (c)	n.s.	8,3%	5,0%	4,7%
ROS	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Ricavi rettificati (d)	n.s.	17,0%	10,8%	9,3%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	0,7	0,7	0,7	0,8
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrimonio netto+Passività non correnti)/ Attività non correnti	0,9	0,9	0,9	1
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,6	0,6	0,6	0,5
Indice di rotazione dei crediti commerciali	Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	5,8	7,9	7,4	6,8
Giorni medi di incasso dei crediti commerciali	365 * Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	61,8	46,4	49,2	53,5
Indice di rotazione dei debiti commerciali	Debiti commerciali medi (g)/ Costi commerciali (h)	3	3,5	3,4	3,3
Giorni medi pagamento dei debiti commerciali	365 * Debiti commerciali medi (g) / Costi commerciali (h)	119,2	104,1	106,1	109,5
Utile per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni medie in circolazione (i)	n.s.	0,2	0,1	0,1
Utile diluito per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni teoriche medie in circolazione (l)	n.s.	0,2	0,1	0,1
Indebitamento finanziario netto/EBITDA rettificato	Indebitamento finanziario netto (m) / EBITDA rettificato (n)	n.s.	0,8	1,9	1,6
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,1	0,1	0,3	0,2
Attività Immateriali/Totale Attività	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,7	0,7	0,7	0,7
Attività Immateriali/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	1,2	1,2	1,3	1,2

(a) Per patrimonio netto medio si intende la media del patrimonio netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento

(b) Per risultato operativo rettificato si intende il risultato operativo al netto del margine derivante dai servizi di costruzione

- (c) Per capitale investito netto medio si intende la media del capitale investito netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento
- (d) Per ricavi rettificati si intendono il totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione
- (e) Per crediti commerciali medi si intende la voce crediti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2
- (f) Per ricavi commerciali si intendono i ricavi rettificati al lordo degli incentivi
- (g) Per debiti commerciali medi si intende la voce debiti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2
- (h) Per costi commerciali si intendono i costi totali cui si sommano gli incentivi, gli investimenti realizzati, gli interventi rilevati ad utilizzo fondo di ripristino e si deducono il costo del personale, i costi per servizi di costruzione, i costi per canoni di concessione e servizi di sicurezza e costi per contributo servizio dei vigili del fuoco
- (i) Per Numero di Azioni medie in circolazione si intende la media ponderata delle azioni in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento tenuto conto delle nuove emissioni e riacquisti
- (l) Per Numero di Azioni teoriche medie in circolazione si intende il numero medio di azioni teoriche in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento (a fronte di stock option, warranties, ecc.)
- (m) L'indebitamento finanziario netto è definito secondo quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004
- (n) Per EBITDA rettificato si intende l'EBITDA come definito al paragrafo 3.3.1 al netto del margine derivante da servizi di costruzione

Gli indici sopra riportati non sono da considerarsi come misure contabili né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea. I criteri di determinazione applicati dall'Emittente potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altri Gruppi e, pertanto, i saldi ottenuti dall'Emittente potrebbero non essere comparabili con quelli determinati da questi ultimi

3.3 Informazioni economiche per settore operativo (Business Unit)

3.3.1 EBITDA consolidato, EBITDA gestionale (o EBITDA rettificato) ed EBITDA per settore operativo (Business Unit)

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale (o EBITDA rettificato²) per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 evidenziando le incidenze sui ricavi complessivi; limitatamente all'EBITDA gestionale è mostrata anche l'incidenza sui ricavi rettificati (al netto dei ricavi per servizi di costruzione). Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Risultato operativo	12.512	16,27%	8.253	9,50%	6.944	8,36%	4.259	51,61%	1.309	18,85%
Ammortamenti e svalutazioni	7.007	9,11%	6.534	7,52%	6.205	7,47%	473	7,24%	329	5,30%
Accantonamenti al netto dei rilasci	1.851	2,41%	2.800	3,22%	2.526	3,04%	(949)	(33,89%)	274	10,85%
EBITDA	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%

² Misura utilizzata dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA, il margine, calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione che il Gruppo realizza in qualità di gestore dell'Aeroporto.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%
Ricavi per servizi di costruzione	(4.800)	(6,24%)	(19.146)	(22,03%)	(16.758)	(20,17%)	14.346	(74,93%)	(2.388)	14,25%
Costi per servizi di costruzione	4.572	5,95%	18.234	20,98%	15.960	19,21%	(13.662)	(74,93%)	2.274	14,25%
EBITDA gestionale	21.142	27,50%	16.675	19,19%	14.877	17,91%	4.467	26,79%	1.798	12,09%

<i>in migliaia di Euro</i>	2014	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre				2014 vs 2013		2013 vs 2012		
		% su totale ricavi rettificati	2013	% su totale ricavi rettificati	2012	% su totale ricavi rettificati	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA gestionale	21.142	29,33%	16.675	24,61%	14.877	22,43%	4.467	26,79%	1.798	12,09%

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 evidenziando le incidenze sui ricavi complessivi; limitatamente all'EBITDA gestionale è mostrata anche l'incidenza sui ricavi rettificati (al netto dei ricavi per servizi di costruzione). Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Risultato operativo	(95)	0,60%	261	1,69%	(356)	(136,40%)
Ammortamenti e svalutazioni	1.748	11,12%	1.671	10,83%	77	4,61%
Accantonamenti al netto dei rilasci	699	4,45%	758	4,91%	(59)	(7,78%)
EBITDA	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
EBITDA	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)
Ricavi per servizi di costruzione	(241)	(1,53%)	(146)	(0,95%)	(95)	65,07%
Costi per servizi di costruzione	230	1,46%	139	0,90%	91	65,47%
EBITDA gestionale	2.341	14,90%	2.683	17,39%	(342)	(12,75%)

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi rettificati	2014	% su totale ricavi rettificati	Var.	Var. %
EBITDA gestionale	2.341	15,09%	2.683	17,50%	(342)	(12,75%)

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (margine operativo lordo), l'EBIT (risultato operativo), l'EBITDA *margin* e l'EBIT *margin* per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.*: Capitolo IX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2014
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	45.967	30.922	0	76.889
Costi	(39.096)	(16.644)	221	(55.519)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	6.871	14.278	221	21.370
Ammortamenti e Svalutazioni	(4.721)	(2.286)	0	(7.007)
Accantonamenti	(1.281)	(570)	0	(1.851)
EBIT (Risultato Operativo)	869	11.422	0	12.512
EBITDA <i>margin</i>	14,95%	46,17%	0%	27,79%
EBIT <i>margin</i>	1,89%	36,94%	0%	16,27%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2013
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	56.854	30.038	0	86.892
Costi	(48.107)	(21.154)	(44)	(69.305)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	8.747	8.884	(44)	17.587
Ammortamenti e Svalutazioni	(4.631)	(1.903)	0	(6.534)
Accantonamenti	(2.184)	(616)	0	(2.800)
EBIT (Risultato Operativo)	1.932	6.365	0	8.253
EBITDA <i>margin</i>	15,39%	29,58%	0%	20,24%
EBIT <i>margin</i>	3,40%	21,19%	0%	9,50%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	54.847	28.229	0	83.076
Costi	(46.906)	(20.495)	0	(67.401)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	7.941	7.734	0	15.675
Ammortamenti e Svalutazioni	(4.428)	(1.777)	0	(6.205)
Accantonamenti	(1.964)	(562)	0	(2.526)
EBIT (Risultato Operativo)	1.549	5.395	0%	6.944
EBITDA <i>margin</i>	14,48%	27,40%	0%	18,87%
EBIT <i>margin</i>	2,82%	19,11%	0%	8,36%

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (margine operativo lordo) l'EBIT (risultato operativo), l'EBITDA *margin* e l'EBIT *margin* per settori operativi per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2015
	Aviation	Non Aviation		
Ricavi	8.826	6.887	0	15.713
Costi	(9.799)	(3.562)	0	(13.361)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	(973)	3.325	0	2.352
Ammortamenti e Svalutazioni	(1.132)	(616)	0	(1.748)
Accantonamenti	(523)	(176)	0	(699)
EBIT (Risultato Operativo)	(2.628)	(2.533)	0	(95)
EBITDA <i>margin</i>	(11,02%)	48,28%	0%	14,97%
EBIT <i>margin</i>	(29,78%)	36,78%	0%	(0,60%)

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2014
	Aviation	Non Aviation		
Ricavi	8.929	6.502	0	15.431
Costi	(9.019)	(3.722)	0	(12.741)
EBITDA (Margine Operativo Lordo)	(90)	2.780	0	2.690
Ammortamenti e Svalutazioni	(1.091)	(580)	0	(1.671)
Accantonamenti	(573)	(185)	0	(758)
EBIT (Risultato Operativo)	(1.754)	2.015	0	261
EBITDA <i>margin</i>	(1,01%)	42,76%	0%	17,43%
EBIT <i>margin</i>	19,64%	30,99%	0%	1,69%

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (Margine operativo lordo) rettificato, l'EBIT rettificato, l'EBITDA e l'EBIT *margin* rettificato per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31.12.2014, 2013 e 2012 e per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2014
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi rettificati	42.319	29.770	0	72.089
Costi rettificati	(35.620)	(15.547)	221	(50.946)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	6.699	14.223	221	20.922
Ammortamenti e svalutazioni	(4.721)	(2.286)	0	(7.007)
Accantonamenti	(1.281)	(570)	0	(1.851)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	697	11.367	-	12.064
EBITDA <i>margin</i> rettificato	15,83%	47,78%	0,00%	29,02%
EBIT <i>margin</i> rettificato	1,65%	38,18%	0,00%	16,73%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2013
Ricavi rettificati	40.976	26.769	0	67.745
Costi rettificati	(32.986)	(18.040)	(44)	(51.070)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	7.990	8.729	(44)	16.719
Ammortamenti e svalutazioni	(4.631)	(1.903)	0	(6.534)
Accantonamenti	(2.184)	(616)	0	(2.800)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	1.175	6.210	0	7.385
EBITDA margin rettificato	19,50%	32,61%	0,00%	24,68%
EBIT margin rettificato	2,87%	23,20%	0,00%	10,90%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Ricavi rettificati	40.838	25.481	0	66.319
Costi rettificati	(33.564)	(17.878)	0	(51.442)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	7.274	7.603	0	14.877
Ammortamenti e svalutazioni	(4.428)	(1.777)	0	(6.205)
Accantonamenti	(1.964)	(562)	0	(2.526)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	882	5.264	0	6.146
EBITDA margin rettificato	17,81%	29,84%	0,00%	22,43%
EBIT margin rettificato	2,16%	20,66%	0,00%	9,27%

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2015
Ricavi rettificati	8.629	6.842	0	15.471
Costi rettificati	(9.612)	(3.520)	0	(13.132)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	(983)	3.322	0	2.339
Ammortamenti e svalutazioni	(1.132)	(616)	0	(1.748)
Accantonamenti	(523)	(176)	0	(699)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	(2.638)	2.530	0	(108)
EBITDA margin rettificato	(11,4%)	48,6%	0,0%	15,1%
EBIT margin rettificato	(30,6%)	37,0%	0,0%	(0,7%)

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Ricavi rettificati	8.831	6.454	0	15.285
Costi rettificati	(8.925)	(3.677)	0	(12.602)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	(94)	2.777	0	2.683
Ammortamenti e svalutazioni	(1.091)	(580)	0	(1.671)
Accantonamenti	(573)	(185)	0	(758)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	(1.758)	2.012	0	254
EBITDA margin rettificato	(1,1%)	43,0%	0,0%	17,6%
EBIT margin rettificato	(19,9%)	31,2%	0,0%	1,7%

L'EBITDA e l'EBITDA gestionale sono indicatori alternativi di performance utilizzati dal management dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA e l'EBITDA gestionale, non sono una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e possono non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non devono essere considerate come misure alternative per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

3.3.2 Ricavi per settori operativi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, suddivisi per settori operativi. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% sul totale ricavi	2013	% sul totale ricavi	2012	% sul totale ricavi	Variazione	Variazione %	Variazione	Variazione %
Vettori	17.184	22,35%	17.051	19,62%	16.535	19,90%	133	1%	516	3,12%
Operatori	3.108	4,04%	2.836	3,26%	2.917	3,51%	272	10%	(81)	(2,78%)
Passeggeri	39.624	51,53%	35.942	41,36%	34.780	41,87%	3.682	10%	1.162	3,34%
Incentivi	(19.109)	(24,85%)	(16.044)	(18,46%)	(14.523)	(17,48%)	(3.065)	19%	(1.521)	10,47%
Ricavi per servizi di costruzione	3.645	4,74%	15.877	18,27%	14.009	16,86%	(12.232)	(77%)	1.868	13,33%
Altri ricavi	1.515	1,97%	1.192	1,37%	1.129	1,36%	323	27%	63	5,58%
Ricavi aviation	45.967	59,78%	56.854	65,43%	54.847	66,02%	(10.887)	(19%)	2.007	3,66%
Retail & Advertising	10.255	13,34%	8.008	9,22%	7.001	8,43%	2.247	28%	1.007	14,38%
Parcheggi	12.092	15,73%	11.121	12,80%	10.541	12,69%	971	9%	580	5,50%
Real Estate	2.208	2,87%	2.141	2,46%	2.005	2,41%	67	3%	136	6,78%
Passenger Services	3.698	4,81%	3.613	4,16%	4.011	4,83%	85	2%	(398)	(9,92%)
Altri Ricavi	1.514	1,97%	1.887	2,17%	1.922	2,31%	(373)	(20%)	(35)	(1,82%)
Ricavi per Servizi di costruzione	1.155	1,50%	3.268	3,76%	2.749	3,31%	(2.113)	(65%)	519	18,88%
Ricavi non aviation	30.922	40,22%	30.038	34,57%	28.229	33,98%	884	3%	1.809	6,41%
Totale ricavi	76.889	100%	86.892	100%	83.076	100%	(10.003)	(12%)	3.816	5%

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce ricavi per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014, suddivisi per settori operativi. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

in migliaia di Euro	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Vettori	3.783	24,08%	3.853	24,97%	(70)	(1,81%)
Operatori	678	4,32%	662	4,29%	16	2,45%
Passeggeri	8.069	51,35%	7.550	48,93%	519	6,87%
Incentivi	(4.253)	(27,07%)	(3.575)	(23,16%)	(678)	19,01%
Ricavi per servizi di costruzione	197	1,25%	99	0,64%	98	101,02%
Altri ricavi	352	2,24%	340	2,20%	12	3,53%
Ricavi aviation	8.826	56,17%	8.929	57,86%	(103)	(1,16%)
Retail & Advertising	2.351	14,96%	2.143	13,89%	208	9,71%
Parcheggi	2.559	16,29%	2.544	16,49%	15	0,59%
Real Estate	546	3,47%	537	3,48%	9	1,68%
Passenger Services	912	5,80%	812	5,26%	100	12,31%
Altri Ricavi	473	3,01%	417	2,70%	56	13,42%
Ricavi per Servizi di costruzione	46	0,29%	49	0,32%	(3)	(6,12%)
Ricavi non aviation	6.887	43,83%	6.502	42,14%	385	5,92%
Totale ricavi	15.713	100%	15.431	100%	282	2,00%

3.4 Indicatori non finanziari di performance

Si riporta di seguito la composizione del traffico UE ed extra UE passeggeri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*: Capitolo IX del Documento di Registrazione.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variatz. % 2014-2013	Variatz. % 2013-2012
Passeggeri Av. Commerciale	6.572.484	6.186.565	5.950.999	6,24%	3,96%
Passeggeri UE	5.682.232	5.399.835	5.278.154	5,23%	2,31%
Passeggeri Extra UE	890.252	786.730	672.845	13,16%	16,93%
Passeggeri Aviazione Generale	7.997	7.218	7.396	10,79%	(2,41%)
TOTALE PASSEGGERI	6.580.481	6.193.783	5.958.395	6,24%	3,95%

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Passeggeri Av. Commerciale	1.350.006	1.291.799	4,5%
Passeggeri UE	1.168.521	1.088.664	7,3%
Passeggeri Extra UE	181.485	203.135	(10,7%)
Passeggeri Aviazione Generale	1.787	1.355	31,9%
TOTALE PASSEGGERI	1.351.793	1.293.154	4,5%

Si riporta di seguito la composizione del traffico passeggeri per categoria di operatori per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*: Capitolo VI del Documento di Registrazione.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Legacy carrier	2.949.200	2.932.099	2.841.097	0,6%	3,2%
Vettori low cost	3.394.950	2.974.178	2.674.944	14,1%	11,2%
Altro	236.331	287.506	442.354	(17,8%)	(35%)
TOTALE PASSEGGERI	6.580.481	6.193.783	5.958.395	6,24%	3,95%

	primo trimestre 2015	% sul totale	primo trimestre 2014	% sul totale
PASSEGGERI di cui	1.351.793	100,0%	1.293.154	100,0%
Legacy carrier	578.850	42,8%	633.265	49,0%
Vettori low cost	744.892	55,1%	622.165	48,1%
Altro /charter	28.051	2,1%	37.724	2,9%

Si riporta di seguito il numero dei movimenti degli aeromobili per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Movimenti Aviazione Commerciale	60.278	61.281	63.322	(1,64%)	(3,22%)
Movimenti UE	52.913	54.328	57.350	(2,60%)	(5,27%)
Movimenti Extra UE	7.365	6.953	5.972	5,93%	16,43%
Movimenti Aviazione Generale	4.780	4.111	4.205	16,27%	(2,24%)
TOTALE MOVIMENTI	65.058	65.392	67.527	(0,51%)	(3,16%)

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Movimenti Aviazione Commerciale	12.770	13.469	(5,2%)
Movimenti UE	11.250	11.781	(4,5%)
Movimenti Extra UE	1520	1688	(10,0%)
Movimenti Aviazione Generale	941	811	16,0%
TOTALE MOVIMENTI	13.711	14.280	(4,0%)

Si riporta di seguito il tonnellaggio degli aeromobili per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cf.* Capitolo IX del Documento di Registrazione.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Tonnellaggio	3.821.096	3.827.477	3.817.349	(0,17%)	0,27%
Linea Tradizionale	2.013.308	2.085.776	2.079.769	(3,47%)	0,29%
Linea Low Cost	1.499.232	1.363.972	1.273.506	9,92%	7,10%
Charter	259.796	337.401	423.478	(23,00%)	(20,33%)
Aviazione Generale	48.760	40.328	40.596	20,91%	(0,66%)

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var primo trimestre 2015/2014
Tonnellaggio	811.809	837.242	(3,0%)
Linea Tradizionale	424.200	468.339	(9,4%)
Linea Low Cost	336.975	301.054	11,9%
Charter	40.629	59.961	(32,2%)
Aviazione Generale	10.005	7.888	26,8%

Si riporta di seguito la composizione del traffico merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni *cfr*: Capitolo IX del Documento di Registrazione.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Merci (Kg.)	41.789.414	44.148.630	40.650.901	(5,34%)	8,60%
Via Aerea (inclusa Posta)	32.167.001	33.556.816	30.582.534	(4,14%)	9,73%
Via Superficie	9.622.413	10.591.814	10.068.367	(9,15%)	5,20%

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var primo trimestre 2015/2014
Merci (Kg) di cui	9.649.735	10.961.471	(12%)
Via Aerea (inclusa Posta)	7.190.077	8.566.091	(16,1%)
Via Superficie	2.459.658	2.395.380	2,7%

Si riporta di seguito la composizione dell'organico medio *full time equivalent* (FTE) per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variaz. 2014-2013	Variaz. 2013-2012
Dirigenti	10	10	11	0,00%	(9,00%)
Quadri	29	25	25	16,00%	0,00%
Impiegati	284	279	286	2,00%	(2,00%)
Operai	67	60	60	12,00%	0,00%
Organico medio FTE	390	374	382	4,00%	(2,00%)

	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variaz. 2015-2014
Dirigenti	10	10	0
Quadri	28	29	(1)
Impiegati	280	284	(4)
Operai	83	67	16
Organico medio FTE	401	390	11

4 FATTORI DI RISCHIO

Il presente Capitolo del Documento di Registrazione descrive gli elementi di rischio relativi all'Emittente e al settore di attività in cui esso opera.

I fattori di rischio descritti di seguito devono essere letti congiuntamente alle informazioni contenute nel Documento di Registrazione.

I rinvii a Capitoli e Paragrafi si riferiscono ai Capitoli e ai Paragrafi del Documento di Registrazione.

4.1 Fattori di rischio relativi all'Emittente e al Gruppo

4.1.1 *Rischi connessi al rinnovo del Contratto di Programma e alla definizione del nuovo sistema tariffario*

L'Emittente non può escludere che il protrarsi del procedimento in corso per il rinnovo del contratto di programma per il quadriennio 2016-2019 e la definizione del nuovo sistema tariffario applicabile per lo stesso periodo possa generare incertezze sul programma degli investimenti, sugli obiettivi di qualità e tutela ambientale e sul sistema tariffario applicabili all'Aeroporto di Bologna.

In Italia, gli aeroporti sono affidati in gestione attraverso concessioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della durata massima di quaranta anni. I rapporti con lo Stato e i gestori aeroportuali sono regolati attraverso convenzioni di gestione totale e contratti di programma stipulati con l'ENAC. Le convenzioni di gestione totale, di pari durata delle concessioni, disciplinano gli aspetti attinenti la gestione dei beni demaniali e non demaniali che insistono sul sedime aeroportuale, i criteri di accesso all'infrastruttura e le modalità di fornitura dei servizi agli utenti. I contratti di programma, rinnovati di norma ogni quattro anni, disciplinano per ogni infrastruttura la realizzazione del piano degli investimenti previsti e indicano gli obiettivi di qualità e tutela ambientale per il relativo periodo di riferimento. Il sistema tariffario applicabile ai singoli aeroporti è invece determinato sulla base della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali e, quindi, della disciplina introdotta dal Decreto Liberalizzazioni, che prevede che i Diritti Aeroportuali siano definiti sulla base di una consultazione tra gestori e utenti aeroportuali in base a modelli tariffari emanati dalla nuova *authority* in materia di regolazione dei trasporti ("ART"). La normativa italiana di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, che ha modificato il precedente sistema di definizione delle tariffe con l'ENAC nell'ambito dei contratti di programma, è di fatto entrata in vigore solo a seguito dell'approvazione da parte dell'ART dei Modelli Tariffari ART il 22 settembre 2014.

L'Emittente è il gestore dell'Aeroporto di Bologna fino al 2044 sulla base della Concessione, regolata dalla Convenzione e il 27 luglio 2010 ha sottoscritto con l'ENAC il Contratto di Programma relativo all'Aeroporto per il quadriennio 2010-2013, con cui è stata definita, tra l'altro, la dinamica tariffaria per il periodo 2010-2013 con decorrenza 28 marzo 2011. Il Contratto di Programma è stato successivamente prorogato per tutto il 2014, adeguando conseguentemente le tariffe rispetto a quelle del 2010-2013. Sebbene alla Data del Documento di Registrazione tale contratto sia scaduto, per effetto di quanto stabilito dall'art. 1, comma 11-*quater* del Decreto Sblocca Italia, le tariffe 2014 ivi previste saranno applicabili per il 2015 con una maggiorazione dello 0,60%, pari all'inflazione programmata dal Governo per il medesimo anno.

FATTORI DI RISCHIO

Si segnala che nell'ottobre 2014 la Società ha avviato la procedura per la definizione del nuovo contratto di programma 2016-2019 e del sistema tariffario per il relativo periodo. Questa procedura prevede una fase di definizione e approvazione da parte dell'ENAC del nuovo piano degli investimenti e di quello della qualità e tutela ambientale, la predetta fase di consultazione con gli utenti aeroportuali sul nuovo sistema tariffario sotto la supervisione dell'ART, una fase d'istruttoria per la conclusione del nuovo contratto di programma con l'ENAC e una fase di approvazione da parte del MIT (sentito il MEF). Il 6 maggio 2015 l'ENAC, nell'ambito del procedimento per il rinnovo del contratto di programma, ha comunicato alla Società l'approvazione del piano degli investimenti e della qualità e tutela ambientale, propedeutico all'avvio della consultazione con gli utenti aeroportuali per la definizione delle tariffe. Inoltre, l'8 maggio 2015 la Società ha notificato all'ART l'apertura della procedura di consultazione degli utenti aeroportuali, relativa alla proposta di aggiornamento del livello dei Diritti Aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2016-2019. La procedura ha avuto inizio il 15 maggio 2015. Il 17 giugno 2015 si è tenuta l'audizione pubblica nell'ambito della fase di consultazione con gli utenti aeroportuali.

L'art. 1, comma 11-*bis* del Decreto Sblocca Italia ha previsto che, al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, i nuovi sistemi tariffari siano definiti entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'ART per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini, le nuove tariffe aeroportuali entrano in vigore, fatti salvi i poteri dell'ART di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del Decreto Liberalizzazioni. La Società ritiene inoltre che, secondo quanto previsto dalla procedura stabilita nei Modelli Tariffari ART per la risoluzione delle controversie tra gestori e utenti in materia tariffaria, l'ART abbia mantenuto anche il potere di sospendere il nuovo regime tariffario in pendenza di eventuali ricorsi da parte degli utenti aeroportuali.

Sebbene la procedura per la consultazione con gli utenti aeroportuali per il rinnovo delle tariffe 2016-2019 sia stata avviata il 15 maggio 2015 e, pertanto, la Società ritenga che la stessa possa essere definita entro i centoventi giorni successivi previsti dal Decreto Sblocca Italia (ossia entro il 12 settembre 2015), non è possibile per l'Emittente prevedere con certezza quando si concluderà il relativo procedimento, in considerazione dei poteri di sospensione delle tariffe da parte dell'ART ai sensi delle due richiamate discipline. Nel caso in cui le eventuali sospensioni del nuovo sistema tariffario per gli anni 2016-2019 si protraggano oltre la data di entrata in vigore dello stesso (ossia il 1° gennaio 2016), si applicheranno per tutto il periodo di sospensione le tariffe preesistenti al nuovo regime (ossia quelle in vigore nel 2015) maggiorate - nel caso di sospensioni dovute a eventuali ricorsi - del tasso di inflazione programmato per l'anno di riferimento. Tale mancata applicazione delle nuove tariffe potrebbe avere un effetto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Si segnala inoltre che la normativa applicabile non definisce i rapporti tra il procedimento di approvazione dei nuovi contratti di programma e quello di definizione dei nuovi sistemi tariffari, permanendo delle incertezze in merito alla necessità di far approvare all'ENAC anche i nuovi sistemi tariffari come parte dei nuovi contratti di programma. Tuttavia, le interpretazioni dei gestori aeroportuali e dell'associazione di categoria che li rappresenta, nonché i primi precedenti applicativi, portano la Società a ritenere che i diritti aeroportuali saranno fissati dai gestori previa consultazione degli utenti aeroportuali sulla base dei Modelli Tariffari ART mentre al contratto di programma tra ENAC e gestori aeroportuali sarà affidata solo l'individuazione del livello degli investimenti e degli obiettivi di qualità e tutela ambientale.

FATTORI DI RISCHIO

Inoltre, non è possibile prevedere con certezza quando sarà definito il nuovo contratto di programma 2016-2019 poiché alcune delle attività richieste per la sua approvazione dipendono, in parte, da decisioni degli enti pubblici preposti (ENAC) e sono, dunque, fuori dal controllo della Società.

Sebbene la Società non ritenga che, allo stato, ci siano motivi che possano ritardare il rinnovo del contratto di programma per il periodo 2016-2019 e che, in passato, a fronte di ritardi nella definizione di tali contratti sono sempre intervenute proroghe legislative, non è possibile escludere che, in assenza di tali proroghe, il mancato rinnovo del contratto di programma per cause imputabili alla Società possa determinare - ai sensi di quanto previsto dalla Convenzione in caso di inadempimenti da parte del gestore aeroportuale - l'applicazione di sanzioni alla Società o, nei casi più gravi (ai sensi del combinato disposto degli articoli 4 e 14 della Convenzione), la decadenza della Concessione, con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sul sistema delle tariffe e sul Contratto di Programma e il suo rinnovo *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3.3 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.1.2 del Documento di Registrazione.

4.1.2 Rischi relativi alla procedura di consultazione per la determinazione delle tariffe e alla definizione del sistema tariffario

Il procedimento per l'approvazione delle tariffe aeroportuali potrebbe andare incontro a ritardi dovuti all'istaurarsi di controversie sulle nuove tariffe definite dalla Società.

Il procedimento per l'approvazione delle tariffe aeroportuali recentemente introdotto dal Decreto Liberalizzazioni e dai Modelli Tariffari ART prevede, tra l'altro, che il sistema tariffario sia rivisto a ogni scadenza dei contratti di programma quadriennali attraverso una procedura di consultazione tra i gestori e gli utenti aeroportuali per la definizione dell'ammontare delle stesse.

L'Emittente non può inoltre escludere che il protrarsi del procedimento relativo all'approvazione del nuovo sistema tariffario oltre il termine di proroga delle tariffe previsto dal Decreto Sblocca Italia (ossia entro il 2015), senza ulteriori interventi legislativi, possa generare in futuro incertezze sul sistema tariffario applicabile per l'Aeroporto di Bologna o che, all'esito dello stesso, le tariffe approvate per l'Aeroporto siano, in tutto o in parte, diverse da quelle previste dai documenti di programmazione del Gruppo, causando un volume di ricavi diverso da quello atteso e una minore remunerazione del capitale investito. Inoltre, il protrarsi dell'assenza di un nuovo contratto di programma approvato potrebbe causare ripercussioni negative sulla pianificazione e realizzazione degli investimenti contemplati nel Piano degli Interventi. Tutte queste circostanze potrebbero avere un effetto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

In caso di mancata intesa tra i gestori e gli utenti aeroportuali in merito alla proposta tariffaria del gestore in sede di consultazione, ciascuna delle parti può rivolgersi all'ART per definire la controversia entro venti giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva di tariffa sul sito del gestore aeroportuale. È previsto che l'ART si pronunci almeno in via provvisoria sulla controversia entro quattro settimane dalla data di ricevimento dell'istanza e che la decisione finale sulla controversia sia resa nel termine ordinario di quattro mesi dal ricevimento dell'istanza, prorogabile di ulteriori due mesi. Il sistema delle tariffe proposto dal gestore non ha efficacia fino alla risoluzione della controversia – ove non diversamente stabilito con decisione provvisoria

FATTORI DI RISCHIO

dell’Autorità – e se la decisione definitiva dell’ART è formalizzata dopo la data prevista per l’applicazione dei nuovi diritti, nelle more della medesima i diritti esigibili dal gestore restano quelli in vigore nel corso della consultazione, adeguati al tasso di inflazione a partire dalla suddetta data di applicazione dei nuovi diritti. Il gestore deve provvedere tempestivamente ad adeguare il sistema dei diritti tenendo conto di quanto deciso dall’ART. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale di competenza.

Si segnala, tuttavia, che il Decreto Sblocca Italia prevede che la procedura per la risoluzione di controversie tra il gestore e gli utenti aeroportuali non può essere promossa quando riguarda il piano di investimento approvato dall’ENAC e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulta già approvato dalle competenti amministrazioni.

La ridefinizione delle tariffe al termine del contratto di programma definito per l’Aeroporto di Bologna potrebbe determinare l’applicazione di una dinamica tariffaria diversa e più svantaggiosa per il Gruppo rispetto a quella prevista nel contratto di programma precedente. Inoltre, l’Emittente non può escludere che il protrarsi di eventuali controversie originate dalle consultazioni possa ritardare l’applicazione delle nuove tariffe e che le stesse, pur incrementate ai sensi dei Modelli Tariffari ART, non raggiungano i livelli previsti dai documenti di programmazione del Gruppo o non siano in grado di sostenere i costi e gli investimenti dei relativi periodi.

Le circostanze sopra descritte potrebbero avere, anche alla luce dell’incertezza del nuovo quadro normativo di riferimento, nel loro insieme o singolarmente, un effetto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sui modelli tariffari applicabili al Gruppo e sulla procedura per la definizione del sistema tariffario, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3.3 del Documento di Registrazione.

4.1.3 Rischi relativi all’incidenza dei rapporti con Ryanair sui volumi di traffico gestiti dall’Emittente

A causa della alta incidenza sul volume passeggeri totali dell’Aeroporto del vettore Ryanair, il Gruppo è esposto al rischio relativo alla contrazione o venir meno dell’operatività del vettore medesimo sullo scalo.

L’attività del Gruppo è legata in misura significativa ai rapporti intercorrenti con alcuni tra i principali vettori che operano presso l’Aeroporto e ai quali il Gruppo offre i propri servizi, tra i quali, in particolare, si segnala Ryanair. Nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, l’incidenza sui volumi di traffico passeggeri registrati dall’Aeroporto da parte di Ryanair è stata pari al 39%, mentre nel primo trimestre 2015 tale incidenza risulta pari al 42,6%. Inoltre al 31 dicembre 2014, l’incidenza sui ricavi consolidati dei passeggeri dei primi 10 clienti della *Business Unit Aviation* è stata pari al 92%, di questi il 46% riveniente dai passeggeri del vettore Ryanair, mentre al 31 marzo 2015 l’incidenza sui ricavi consolidati dei passeggeri dei primi 10 clienti della *Business Unit Aviation* è stata pari al 93,4%, di questi il 49,7% riveniente dai passeggeri del vettore Ryanair.

Sebbene Ryanair abbia concluso un accordo quinquennale con il Gruppo con scadenza nell’ottobre 2018 con cui, a fronte di determinati incentivi, si sia impegnata a mantenere specifici volumi di traffico presso l’Aeroporto, a perseguire determinati obiettivi di crescita del traffico e a non stabilire nuove sedi entro una certa distanza prestabilita dall’Aeroporto e, sebbene l’Aeroporto di Bologna rivesta, a giudizio della Società, una rilevanza strategica per questo vettore, non è possibile escludere che Ryanair possa decidere di variare le

FATTORI DI RISCHIO

tratte operate, ridurre significativamente la propria presenza o cessare i voli sull'Aeroporto ovvero che, alla scadenza, il predetto accordo possa non esser rinnovato in tutto o in parte ovvero contenere condizioni meno favorevoli per il Gruppo.

L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte del predetto vettore ovvero la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri o i minori introiti derivanti da nuovi accordi potrebbero avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Alla luce dell'interesse dimostrato dai vettori *low cost* per lo scalo di Bologna e dell'evoluzione del traffico sull'Aeroporto in generale, la Società ritiene che il Gruppo potrebbe ragionevolmente far fronte all'eventuale interruzione o limitazione dei voli da parte di Ryanair in virtù della possibile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'Aeroporto e della capacità dello scalo di attrarre nuovi vettori. Non può tuttavia escludersi che, qualora trascorresse un lasso di tempo significativo fra il momento della interruzione dei voli e quello della loro parziale o totale sostituzione da parte di altri vettori ovvero l'avvicendamento si rivelasse più difficile del previsto o non fosse in tutto o in parte realizzabile, tale interruzione o riduzione dei voli possa avere un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sull'accordo con Ryanair, *cf.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione.

4.1.4 Rischio relativo all'influenza degli incentivi sulla marginalità dei ricavi

L'Emittente è esposta al rischio della diminuzione del margine sui ricavi della *Business Unit Aviation* in caso di aumento dei volumi di traffico da parte dei vettori che beneficiano degli incentivi.

La Società, nel rispetto della propria *policy* di incentivazione finalizzata allo sviluppo del traffico e delle rotte sull'Aeroporto, riconosce ad alcuni vettori, sia *legacy carrier* sia *low cost*, incentivi legati al volume di traffico passeggeri e di nuove rotte che saranno operate sullo scalo. La suddetta *policy* prevede che gli incentivi non possano in nessun caso superare una misura tale per cui non vi sia un margine positivo di ricavi per il Gruppo con riferimento alle attività di ciascun vettore; tuttavia, ove il traffico passeggeri e le rotte operate dai vettori che godono degli incentivi si incrementassero nel tempo, il margine positivo registrato dalla *Business Unit Aviation* potrebbe ridursi proporzionalmente, con un impatto negativo, anche significativo, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sulla normativa in materia di contributi e sussidi corrisposti dai gestori aeroportuali ai vettori e sulla *policy* di incentivazione, *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3.2.5 del Documento di Registrazione.

4.1.5 Rischi relativi al regime concessorio in cui opera l'Emittente

L'Emittente opera quale gestore totale sulla base di Concessione quarantennale, disciplinata dalla Convenzione stipulata con ENAC, con scadenza il 28 dicembre 2044 e in relazione alle quali può essere dichiarata dall'ENAC la revoca o la decadenza al verificarsi di determinati inadempimenti da parte della Società.

FATTORI DI RISCHIO

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente gestisce l'Aeroporto in forza della Concessione e della Convenzione nonché del Contratto di Programma, ancorché scaduto - sebbene prorogato al 2015 per gli effetti economici - che regolano la gestione, manutenzione e sviluppo dell'Aeroporto, con particolare riferimento alla gestione, sistema tariffario, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

Alla scadenza della Concessione, ovvero nell'ipotesi di recesso unilaterale dell'ENAC o di risoluzione di diritto della Convenzione, lo Stato italiano rientrerà nella piena proprietà (libera da pesi e limitazioni) dei cespiti demaniali pertinenti all'Aeroporto di Bologna e acquisirà gratuitamente tutte le opere e le infrastrutture costruite dall'Emittente su tali complessi. L'Emittente sarà pertanto tenuta a riconsegnare allo Stato italiano i cespiti di proprietà statale unitamente alle opere e le infrastrutture realizzate dalla Società, trattenendo unicamente, in quanto di sua proprietà i beni mobili e le attrezzature acquistate dall'Emittente nel periodo di gestione dell'Aeroporto, salvo il diritto dell'ENAC di acquisirli in tutto o in parte al valore corrente di mercato da determinarsi secondo le procedure vigenti. Ai sensi della Convenzione, tuttavia, anche nel caso di aree entrate a far parte della struttura aeroportuale e delle eventuali opere ivi realizzate, ovvero a seguito di intervenuto ampliamento del sedime aeroportuale, è dovuto da parte dello Stato un indennizzo all'Emittente per perfezionarne l'acquisizione. La misura e le modalità di calcolo del predetto indennizzo o il ricavo derivante dall'eventuale vendita di cespiti a quello che sarà il valore di mercato alla scadenza della concessione sono, tuttavia, nell'un caso, non chiaramente espressi e, nell'altro, difficilmente determinabili.

Per maggiori informazioni sulla Concessione e la Convenzione e, in particolare, per la descrizione delle ipotesi che legittimano l'ENAC all'esercizio del diritto di recesso unilaterale o determinano la risoluzione di diritto della Convenzione, *cf.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1.1 del Documento di Registrazione.

4.1.6 *Rischio relativo all'iter autorizzativo del Master Plan*

Alla Data del Documento di Registrazione, non si è ancora completato l'iter di approvazione del Master Plan da parte delle autorità competenti e, alla medesima data, non è possibile per la Società prevedere quando lo stesso si concluderà.

Il Master Plan è lo strumento di programmazione a lungo termine dell'adeguamento e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali. In particolare, il Master Plan, sulla base delle analisi di previsione di sviluppo dell'Aeroporto (in funzione, ad esempio, del traffico, del tipo di voli e delle necessità del territorio), individua e descrive lo scenario generale di riferimento a lungo termine dell'Aeroporto, fornisce la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e definisce le infrastrutture da realizzare, individuandone il grado di priorità temporale. All'interno di tale arco temporale e in coerenza con il Master Plan, l'Emittente ha definito e definisce i propri piani quadriennali di interventi.

Il Master Plan dell'Aeroporto attualmente in vigore è relativo al periodo dal 2009 al 2023 ed è stato elaborato nel rispetto sia delle linee guida fissate dall'ENAC, sia di quanto previsto dal D.L. 28 giugno 1995 n. 251, convertito in Legge n. 351 del 3 agosto 1995 oltre che da quanto disposto dall'atto di indirizzo relativo alla "Programmazione, approvazione e autorizzazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale" definito di concerto tra il MIT e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("**Ministero dell'Ambiente**").

FATTORI DI RISCHIO

Tra gli interventi previsti nel Master Plan si segnalano l'ampliamento della aerostazione esistente e la costruzione di un nuovo molo partenze; interventi di sistemazione *land side* su parcheggi, viabilità e intermodalità; interventi di sistemazione *air side*, ampliamento piazzali, nuovo edificio per lo smistamento dei bagagli, riqualificazione delle aree di deposito dei carburanti, spostamento degli hangar elicotteri di Vigili del Fuoco e Polizia di Stato; espropri e acquisizioni di beni immobili funzionali all'implementazione degli investimenti previsti.

L'iter approvativo dei Master Plan aeroportuali consta dei seguenti passaggi procedurali: (i) l'approvazione in linea tecnica da parte dell'ENAC; (ii) il rilascio della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA); (iii) il rilascio della Conformità Urbanistica; e (iv) l'approvazione finale da parte dell'ENAC.

Nel novembre del 2009 il Master Plan, ha ricevuto l'approvazione in via tecnica da parte di ENAC ed è stato oggetto di procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) concluso positivamente con provvedimento del Ministero dell'Ambiente n. 29 del 25 febbraio 2013, modificato con provvedimento DM-0000183 del 3 luglio 2014. Il procedimento per il rilascio della Conformità Urbanistica è iniziato presso il Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche per l'Emilia-Romagna e le Marche nel gennaio 2014 e il 22 giugno 2015 si è concluso con parere favorevole con prescrizioni. Tali prescrizioni includono la sottoscrizione di un accordo di decarbonizzazione che rappresenta uno strumento attuativo delle prescrizioni della VIA relativa al Master Plan. Alla Data del Documento di Registrazione, non è possibile prevedere con precisione quando saranno concluse le attività relative alle suddette prescrizioni e, per l'effetto quando vi sarà la definitiva approvazione da parte dell'ENAC del Master Plan.

4.1.7 Rischi relativi all'attuazione del Piano degli Interventi

L'Emittente effettua gli investimenti nell'Aeroporto sulla base del Piano degli Interventi approvato dall'ENAC. L'Emittente potrebbe incontrare difficoltà nel porre in essere nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili o di ritardi nell'iter autorizzativo delle opere da realizzare, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione.

Il Piano degli Interventi è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui *driver* principale è l'andamento del traffico aereo. Il Piano degli Interventi prevede una spesa complessiva di circa Euro 126 milioni nel quadriennio.

Sono di seguito riportati gli investimenti previsti nel Piano degli Interventi. Si fa presente che i tempi di realizzo e gli importi relativi all'ammontare di ciascun investimento si riferiscono a quanto preventivato e stimato dall'Emittente in sede di preparazione del Piano degli Interventi e, in ragione della loro natura di dato legato ad attività che coinvolgono soggetti terzi e poiché si pongono in un arco temporale di medio periodo, potrebbero variare anche sensibilmente. Tale eventuale variazione non comporta una violazione da parte dell'Emittente degli obblighi assunti verso ENAC o verso gli utenti aeroportuali.

FATTORI DI RISCHIO

Intervento	Descrizione	Periodo di realizzo	Esborso					Ammontare dell'investimento nel periodo 2015-2019
			2015	2016	2017	2018	2019	
Nuovo molo partenze	Realizzazione primo stralcio del nuovo molo partenze che sarà connesso all'aerostazione esistente, dotato di pontili mobili	2017-2020	150.000	228.000	2.250.000	4.030.000	4.030.000	10.688.000
Pontili di imbarco aerostazione esistente	Il progetto consiste nella realizzazione di cinque pontili di imbarco per l'accesso diretto agli aeromobili	2015-2016	700.000	839.856				1.539.856
Interventi su Terminal esistente	Interventi mirati a supportare la crescita del traffico negli anni futuri. Il progetto comprenderà l'ampliamento della sala imbarchi delle aree Schengen e extra Schengen	2017-2020	200.000	370.000	3.610.000	6.550.000	6.550.000	17.280.000
Ristrutturazione Parcheggio Express Park	Ristrutturazione di una parte del Parcheggio denominato "Express Park". Attualmente nell'area è presente un parcheggio a raso. Il progetto ha l'obiettivo di sopraelevare l'attuale area per la creazione di nuovi posti auto.	2016-2017	30.000	1.170.000	766.746	-		1.966.746
Contributo per People Mover	Contributo per la realizzazione del collegamento su rotaia "Stazione Centrale di Bologna – Aeroporto" opera denominata People Mover oltre a oneri di realizzazione di un collegamento pedonale dalla stazione di arrivo al terminal.	2015-2016	923.866	2.000.000	-	-		2.923.866
Ampliamento piazzale aeromobili I° Lotto	Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo piazzale ad incremento del piazzale esistente nei pressi dell'area Arrivi Extra-Schengen dell'Aeroporto	2017-2018	-	20.000	1.776.971	372.000		2.168.971
Riqualifica Piazzale "Aeroclub"	Riqualifica di una parte del piazzale denominato "Apron 2".	2015-2016	200.000	4.213.313				4.413.313
Piazzale aeromobili per base operativa (III° Lotto)	Realizzazione di un nuovo piazzale tra il piazzale denominato "Apron 3" e il piazzale di Aviazione Generale" principalmente per l'operatività di un primario Courier.	2017-2018	20.000	80.000	2.000.000	3.530.625		5.630.625
Riprotezione enti di Stato	Nuova caserma Vigili del Fuoco Nuova base elicotteristi Polizia di Stato Viabilità e parcheggi Vigili del Fuoco Nuove piazzole elicotteristi Piazzale Vigili del Fuoco e raccordi con piazzale aeromobili e viabilità esterna Realizzazione di nuove sedi adibite a basi degli Enti di Stato presenti oggi in Aeroporto, tali sedi verranno trasferite a nord della pista di volo e direttamente collegate all'area di manovra.	2017-2019	175.000	225.000	5.979.656	9.369.750	8.362.035	24.111.441
Piazzola De-icing ed Edificio	Realizzazione di una piazzola per l'attività di de-icing agli aeromobili con sistema di "spruzzaggio" a braccio semiautomatico e sarà dimensionata per aeromobili di classe fino alla Eco.	2016-2017	100.000	3.500.000	1.739.709			5.339.709
Edificio Cargo I° Modulo	Ampliamento, richiesto da parte di un courier con un magazzino di oltre 4000 metri quadrati e un piazzale pavimentato di circa 10.000 metri quadrati.	2017-2019	50.000	200.000	2.000.000	3.000.000	2.062.500	7.312.500
Totale			2.548.866	12.846.169	20.123.082	26.852.375	21.004.535	83.375.027

La Società prevede inoltre di porre in essere ulteriori investimenti, inseriti nel Piano degli Interventi, che mirano a rendere più efficiente l'operatività aeroportuale, sviluppare il *business* commerciale, promuovere progetti di innovazione tecnologica, migliorare gli *standard* di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica e incrementare il livello qualitativo dei servizi offerti al passeggero. In particolare, sono previsti (i) interventi sulla viabilità e parcheggi per un investimento totale nel periodo di circa Euro 1,3 milioni; (ii) *Interventi vari e di manutenzione straordinaria* per un investimento totale nel periodo di circa Euro 31 milioni; (iii) *interventi*

FATTORI DI RISCHIO

da Piano *Qualità* per un investimento totale nel periodo di circa Euro 1,4 milioni; (iv) *interventi da Piano Ambiente* per un investimento totale nel periodo di circa Euro 2 milioni; (v) *interventi Security* - interventi necessari per l'adeguamento alla normativa e per la gestione di tutto il sistema dei controlli di sicurezza per un investimento totale nel periodo di circa Euro 1,3 milioni (vi) *interventi per Espropri e Acquisizioni* per un investimento totale nel periodo di circa Euro 350.000; (vii) *People Mover*, relativo a ulteriori investimenti per tale progetto, come specificato al Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del presente Documento di Registrazione.

L'Emittente ha posto, e porrà, in essere gli investimenti descritti nel presente paragrafo finanziandoli in parte mediante utilizzo di fondi propri e in parte ricorrendo all'indebitamento verso banche.

Per maggiori informazioni in merito ai Master Plan ed ai documenti sulla cui base sono stati definiti i principali investimenti futuri per l'Aeroporto si veda il Capitolo V, Paragrafo 5.2 del presente Documento di Registrazione.

4.1.8 Rischio relativo a eventuali opposizioni da parte di soggetti locali alla realizzazione del Master Plan e del Piano degli Interventi

I cittadini e le comunità territoriali potrebbero avanzare contestazioni contro la realizzazione delle infrastrutture previste dal Master Plan e dal Piano degli Interventi, sull'assunto che la relativa costruzione possa generare danni alla salute ovvero all'ambiente naturale circostante, oneri economici addizionali a carico delle comunità limitrofe, nonché il rischio di espropri (c.d. effetto "Nimby", dall'acronimo "Not in my Back Yard"). Sebbene non siano note all'Emittente contestazioni, esposti o reclami pendenti alla Data del Documento di Registrazione, un effetto "Nimby" relativo alle infrastrutture previste dal Master Plan e dal Piano degli Interventi potrebbe esser fonte di forti contrapposizioni da parte dei cittadini e degli enti locali coinvolti, da cui deriverebbero inevitabilmente rallentamenti nella conclusione dell'iter autorizzativo di tali infrastrutture e, dunque, la necessità di revisioni progettuali, ritardi nell'affidamento dei lavori, slittamento della conclusione dei lavori e posticipi dei ricavi conseguibili dall'incremento del traffico passeggeri. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe avere un impatto negativo sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

Per ulteriori informazioni sul Master Plan e sul Piano degli Interventi *cfi*: Capitolo V, Paragrafo 5.2 del presente Documento di Registrazione.

4.1.9 Rischi relativi alla programmazione pluriennale dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto vengono realizzati, oltre che sulla base degli strumenti di programmazione richiesti dagli enti territoriali, in conformità al disposto di strumenti di programmazione pluriennali previsti della normativa aeroportuale e, in particolare, dal Master Plan e il Piano Quadriennale degli Interventi.

Il Master Plan dell'Aeroporto, elaborato nel rispetto delle linee guida fissate dall'ENAC per il periodo 2009-2023, è lo strumento di programmazione a lungo termine dell'adeguamento e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, che - sulla base delle analisi di previsione di sviluppo dell'Aeroporto (in funzione, ad esempio, del traffico passeggeri atteso, della tipologia di aeromobili, dei flussi operativi all'interno dell'aerostazione, delle ore di picco delle attività) - individua e descrive lo scenario generale di riferimento dell'Aeroporto. Il

FATTORI DI RISCHIO

Master Plan prevede investimenti complessivi pianificati pari a circa Euro 371 milioni, di cui circa Euro 54 milioni già realizzati al 31 dicembre 2014. Il Master Plan viene attuato mediante il Piano Quadriennale degli Interventi, che definisce gli specifici interventi da realizzare nell'ambito di quelli previsti nel Master Plan per singoli periodi di quattro anni ed eventualmente posticipando gli interventi la cui realizzazione non dovesse essere necessaria per motivi non prevedibili al momento della pianificazione. La Società, pertanto, pianifica in dettaglio gli interventi su base quadriennale, programmando per ciascun periodo la previsione di sviluppo dell'Aeroporto e le risorse finanziarie a supporto degli investimenti. In particolare, tali risorse rivengono in parte dai proventi dell'attività operativa (e, in particolare, dalle tariffe per le attività aeronautiche, calcolate tenendo conto degli investimenti programmati e i ricavi delle attività commerciali) e, in parte, dal ricorso a finanziamenti bancari.

Nell'ambito del procedimento di definizione del contratto di programma in fase di rinnovo alla data del Documento di Registrazione, negli ultimi mesi del 2014 l'Emittente ha presentato all'ENAC un nuovo piano quadriennale degli interventi per il periodo 2016-2019 con anno ponte 2015 (il "**Piano degli Interventi**"). Il Piano degli Interventi prevede investimenti per un totale di circa Euro 126,2 milioni, di cui è già previsto l'intero finanziamento attraverso mezzi propri e il ricorso all'indebitamento bancario. L'esecuzione di tale programma di investimenti dipende dallo sviluppo del traffico dei passeggeri. Non è possibile escludere che lo sviluppo del traffico passeggeri risulti inferiore alle ipotesi della capacità aeroportuale sulla base della quale è stato formulato il Piano degli Interventi.

In considerazione dell'orizzonte pluriennale della programmazione degli interventi da parte della Società, non è possibile escludere che le previsioni di sviluppo dell'Aeroporto e gli investimenti originariamente previsti si realizzino solo in parte. Non è altresì possibile escludere che, al momento di definire la programmazione per il prossimo quadriennio 2020-2023 (ultimo periodo previsto dal Master Plan), il ricorso al finanziamento bancario per la realizzazione degli interventi risulti più oneroso di quello che ha supportato il Piano degli Interventi, per il mutamento dello scenario del mercato creditizio e/o per effetto dell'aumento dei tassi di interesse, ovvero sia necessario un maggior ricorso all'indebitamento bancario a seguito di mutamenti nei sistemi tariffari, con un possibile effetto negativo sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sugli investimenti effettuati dall'Emittente alla Data del Documento di Registrazione, *cf.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.1 del Documento di Registrazione.

4.1.10 Rischi connessi alle ipotesi di rimborso anticipato dei finanziamenti messi a disposizione del Gruppo

I contratti di finanziamento del Gruppo prevedono alcune ipotesi di rimborso anticipato al verificarsi di determinati eventi e/o di cross default riferite al Gruppo; pertanto, al ricorrere di tali eventi il Gruppo potrebbe essere obbligato a rimborsare integralmente e immediatamente i relativi finanziamenti.

Al 31 marzo 2015, l'ammontare totale dell'indebitamento finanziario nei confronti del sistema bancario è pari a Euro 26,7 milioni circa, di cui Euro 3,8 milioni rappresentati da debiti verso banche, diversi da quelli relativi a contratti di finanziamento, che si riferiscono interamente alla passività iscritta a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dal Gruppo a SEAF S.p.A. (per maggiori informazioni su tali debiti, *cf.* Capitolo XX, Paragrafo 20.2.6.17 del Documento di Registrazione).

FATTORI DI RISCHIO

I relativi contratti di finanziamento prevedono espressamente che, al verificarsi di determinati eventi di inadempimento (mancato rispetto di taluni impegni di non fare - come dettagliatamente descritti nel Capitolo XXII, Paragrafi 22.5.1, 22.5.2, 22.5.3, 22.5.4 e 22.5.5 del Documento di Registrazione) o di *cross default* (inadempimento a obbligazioni di natura finanziaria o creditizia nei confronti di creditori diversi dalle controparti dei relativi contratti di finanziamento), i soggetti finanziatori possano, dandone comunicazione scritta alla relativa società prenditrice, in sintesi, (i) cancellare le linee di credito messe a disposizione della relativa società prenditrice, e (ii) pretendere che il relativo finanziamento (unitamente ai relativi interessi, interessi di mora, spese e costi) sia rimborsato per la sua interezza da parte della società prenditrice.

Inoltre, relativamente ad un unico contratto di finanziamento - segnatamente Contratto di Finanziamento Banca Intesa sottoscritto in data 10 giugno 2014, per un importo massimo pari a Euro 23.000.000 - sono previsti taluni *covenant* finanziari (per maggiori informazioni, *cf.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.5.3 del Documento di Registrazione). Qualora i *covenant* (da calcolarsi al momento dell'approvazione dei dati finanziari annuali) non fossero rispettati, l'istituto finanziatore avrebbe titolo, dandone comunicazione scritta alla Società, per pretendere che il finanziamento (unitamente ai relativi interessi, interessi di mora, spese e costi) sia rimborsato nella sua interezza. Alla Data del Documento di Registrazione tali *covenant* risultano rispettati.

Il Gruppo non può escludere che in futuro possa verificarsi uno o più di detti eventi di inadempimento previsti dai documenti finanziari, che potrebbero legittimare la richiesta da parte delle banche finanziatrici di immediato rimborso delle somme erogate, con possibili effetti negativi sull'operatività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della singola società prenditrice e del Gruppo nel suo complesso.

4.1.11 Rischio relativo alla rilevanza delle attività immateriali sul totale dell'attivo patrimoniale e del patrimonio netto del Gruppo

Il Bilancio Consolidato del Gruppo nelle attività non correnti include tra l'altro Diritti di Concessione per Euro 156 milioni al 31 dicembre 2014, Euro 157 milioni al 31 dicembre 2013 ed Euro 142 milioni al 31 dicembre 2012. L'incidenza complessiva sul totale delle attività è pari al 73,24% al 31 dicembre 2014, al 72,76% al 31 dicembre 2013, al 67,65% al 31 dicembre 2012. L'incidenza complessiva dei Diritti di Concessione sul patrimonio netto di Gruppo è pari rispettivamente a circa il 124,58% al 31 dicembre 2014, a circa il 131,64% al 31 dicembre 2013 e al 123,54% al 31 dicembre 2012.

Tali importi esprimono i valori dei Diritti di Concessione così come determinati, nel processo di conversione dei bilanci dai principi contabili italiani ai principi contabili IAS/IFRS, in applicazione dell'interpretazione IFRIC Interpretation 12 - Service Concession Arrangements (“IFRIC 12”) a tutti i beni gratuitamente devolvibili ricevuti dall'ENAC nel 2004. I Diritti di Concessione sono stati assoggettati ad *impairment test* in conformità a quanto previsto dallo IAS 36; in particolare il test è stato effettuato confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari (“Cash Generating Unit” o “CGU”) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la CGU (valore d'uso). Dai risultati degli *impairment test* non sono emersi elementi tali da richiedere una rettifica del valore dei Diritti di Concessione.

FATTORI DI RISCHIO

Ai fini dell'esecuzione dell'analisi sopra citata sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione della Società. La tematica relativa al test di *impairment* e le modalità di effettuazione di tale test sono state oggetto di adeguata trattazione da parte del Consiglio di Amministrazione, anche se non è stata oggetto di specifica approvazione da parte dello stesso. Si evidenzia che le tariffe utilizzate a base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment test* sono state le tariffe applicate dal Gruppo alla Data del Documento di Registrazione e per gli anni 2015-2019, mentre per gli anni successivi i flussi di cassa medesimi sono basati sulle tariffe maggiorate dell'inflazione per gli anni rimanenti fino al termine della Concessione. Di conseguenza, il procedimento di rinnovo delle tariffe potrebbe avere un effetto sulla analisi di recuperabilità delle attività immateriali e in particolare sui diritti di concessione - pari a Euro 156 milioni al 31 dicembre 2014 (pari rispettivamente al 73,24% sul totale attività e al 124,58% sul totale patrimonio netto al 31 dicembre 2014); tali diritti di concessione saranno sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione di ciascun bilancio.

Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, nonché di stime elaborate sulla base dei principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza. Al riguardo si evidenzia che:

- (i) tali obiettivi e assunzioni hanno come riferimento i risultati annuali, che incorporano quindi gli andamenti infrannuali della Società e tengono conto anche degli andamenti dei risultati storici all'interno dell'anno. Per il primo trimestre 2015, si segnala, rispetto allo stesso periodo del 2014, come nonostante il positivo andamento dei ricavi ci sia stata una marginalità operativa in contrazione e un risultato netto negativo; detti risultati si scostano inoltre rispetto al *trend* definito all'interno delle previsioni di piano, le quali, costruite su un orizzonte annuale, tengono conto dell'andamento di tutti i trimestri (*cf.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.3 del Documento di Registrazione);
- (ii) tali previsioni pluriennali sono state elaborate sulla base di obiettivi di crescita e di miglioramento rispetto ai risultati storici e pertanto sono connotati da caratteristiche di incertezza e possono essere considerati sfidanti;
- (iii) gli studi di settore a cui l'Emittente ha fatto riferimento per le predette previsioni pluriennali tengono conto sia del traffico intra-europeo sia di quello mondiale. L'Aeroporto ha un traffico prevalentemente Europeo e di recente sta sviluppando rotte intercontinentali, pertanto gli studi non rappresentano una situazione puntualmente aderente a un aeroporto come quello dell'Emittente.

Il test di *impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per gli esercizi 2014, 2013 e 2012 e, conseguentemente, non sono state effettuate in passato svalutazioni di tali attività. L'eccedenza dei *recoverable amount* al 31 dicembre 2014 rispetto al capitale investito netto è stata pari a Euro 41.443 migliaia, mentre il differenziale al 31 dicembre 2014 tra i *recoverable amount* e le attività immateriali è stato pari a Euro 27.538 migliaia.

La Società ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti dalla variazione dei seguenti parametri ritenuti significativi: *EBITDA margin* e

FATTORI DI RISCHIO

WACC, analizzando gli impatti che tale variazione ha in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto (“CIN”) e con la voce Attività Immateriali, come indicato nelle seguenti tabelle.

		<i>Recoverable amount</i>	<i>Recoverable amount</i> vs. CIN	<i>Recoverable amount</i> vs. Attività Immateriali
	32,2%	253.921	110.343	96.438
	31,2%	236.696	93.118	79.213
	30,2%	219.471	75.893	61.988
	29,2%	202.246	58.668	44.763
EBITDA margin%	28,2%	185.021	41.443	27.538
	27,2%	167.796	24.218	10.313
	26,2%	150.571	6.993	(6.912)
	25,2%	133.346	(10.232)	(24.137)
	24,2%	116.121	(27.457)	(41.362)

Il valore dell’EBITDA *margin* che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è pari al 25,84%.

		<i>Recoverable amount</i>	<i>Recoverable amount</i> vs. CIN	<i>Recoverable amount</i> vs. Attività Immateriali
	5,0%	245.172	101.594	87.688
	5,5%	222.885	79.307	65.402
	6,0%	202.923	59.345	45.440
WACC%	6,5%	185.021	41.443	27.538
	7,0%	168.949	25.371	11.466
	7,5%	154.502	10.924	(2.981)
	8,0%	141.501	(2.077)	(15.982)

Il valore del WACC che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 7,93%.

La Società non ha ritenuto necessario l’ottenimento di *fairness opinion* specifiche sull’*impairment test* effettuato sui Diritti di Concessione iscritti tra le Attività Immateriali, anche in considerazione del criterio di contabilizzazione sulla base dei costi sostenuti e non sulla base di specifici valori di mercato o *fair value* di tali immobilizzazioni immateriali.

Qualora il Gruppo evidenziasse in futuro un peggioramento della capacità di generare flussi finanziari e i risultati economici sensibilmente diversi e peggiorativi rispetto alle previsioni ed alle stime su cui si basa l’*impairment test*, lo stesso potrebbe richiedere rettifiche al valore contabile dei Diritti di Concessione iscritti nel bilancio consolidato dell’Emittente, con conseguente necessità di contabilizzare a conto economico delle svalutazioni con effetti negativi sulla situazione economica e patrimoniale del Gruppo.

Per ulteriori informazioni, *cf.* Capitolo XX, Paragrafo 20.1.11.1 del presente Documento di Registrazione.

FATTORI DI RISCHIO

4.1.12 *Rischi associati a inattese interruzioni di attività, a rallentamenti e/o al non corretto funzionamento in generale delle strutture aeroportuali del Gruppo e/o delle infrastrutture gestite da terzi dovuti a eventi straordinari quali incendi, inondazioni, esplosioni o disfunzioni tecniche*

Qualora si verificassero eventi che abbiano come conseguenza il danneggiamento o il non corretto funzionamento delle infrastrutture dell'Aeroporto, il Gruppo potrebbe dover limitare o interrompere l'attività svolta sullo scalo.

L'attività del Gruppo dipende dal funzionamento delle infrastrutture aeroportuali. Qualora le stesse (ivi inclusi i sistemi informatici gestiti dal Gruppo e/o dagli enti preposti che presiedono alle attività di controllo e gestione del traffico aereo) dovessero subire danneggiamenti dovuti a eventi straordinari (quali incendi, inondazioni, esplosioni) ovvero guasti, malfunzionamenti o disfunzioni tecniche, ciò potrebbe influire sulla qualità ed efficienza di tali strutture e sistemi nonché dei servizi offerti, potendo determinare, nei casi più gravi, anche un'interruzione temporanea dell'attività del Gruppo. Inoltre, eventi naturali, atmosferici e/o metereologici eccezionali potrebbero causare la chiusura temporanea, totale o parziale, del traffico aereo.

Seppur nei tre anni precedenti la Data del Documento di Registrazione non si sia verificato alcun fatto eccezionale che abbia impedito o limitato l'operatività dell'Aeroporto (ad eccezione di chiusure temporanee dovute a fenomeni metereologici), non si può escludere, in considerazione anche dello specifico settore in cui opera la Società, che in futuro il verificarsi di eventi imprevedibili o di particolare rilevanza possa causare danni non integralmente risarcibili in base alle polizze assicurative in essere, che a giudizio della Società sono adeguate in termini di rischi coperti e importi assicurati alla luce dell'attività svolta dal Gruppo (fermo restando che tali polizze non coprono il mancato guadagno dovuto all'interruzione dell'attività aeroportuale per in caso di incendi, inondazioni, allegamenti, eventi socio-politici, terrorismo, furti, terremoti che impediscano o limitino l'operatività dell'Aeroporto).

Tutte queste circostanze potrebbero avere possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

4.1.13 *Rischi relativi al processo di definizione e revisione degli Accordi Bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra UE del trasporto aereo*

Le rotte verso Paesi diversi dagli Stati Membri della Unione Europea e dai Paesi nord americani sono oggetto di accordi bilaterali tra gli Stati interessati; pertanto il Gruppo non ha il potere di incidere sul mantenimento di tali rotte ovvero sulla apertura di nuove tratte.

Il Gruppo ha adottato nel corso degli anni una strategia di crescita incentrata, tra l'altro, sull'ampliamento della connettività dell'Aeroporto di Bologna, allo scopo di sviluppare il traffico passeggeri e merci sia attraverso i vettori già operanti sullo scalo, sia attraendo nuove compagnie aeree, anche su rotte intercontinentali o da e verso Paesi europei o extra UE.

La normativa in vigore rende possibile attivare nuove rotte e ampliare il numero delle frequenze e destinazioni operabili verso o da paesi extra UE diversi dai Paesi nord americani attraverso Accordi Bilaterali tra i due Stati interessati. Tali accordi definiscono, di norma, la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti

FATTORI DI RISCHIO

offerta), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi Paesi.

In attesa del perfezionamento delle intese con gli Stati interessati a nuovi Accordi Bilaterali e/o alla revisione di quelli già esistenti, l'ENAC è autorizzata a rilasciare ai vettori autorizzazioni provvisorie per operare sugli scali italiani, al fine di garantire la massima accessibilità allo Stato italiano. In particolare, l'ENAC è tenuta a rilasciare autorizzazioni provvisorie relative a voli diretti, su semplice richiesta dei soggetti interessati (Stati e/o vettori) e, per prassi consolidata, può rilasciare autorizzazioni provvisorie relative al traffico intermedio o di prosecuzione, ove tali autorizzazioni siano rispondenti agli interessi complessivi dei soggetti coinvolti (Stati e operatori). Non è, tuttavia, possibile escludere che il mancato perfezionamento di nuovi Accordi Bilaterali (come quello del luglio 2014 tra la Repubblica Italiana e la Repubblica di Turchia, che, da una parte, ha confermato le tratte tra Bologna e Istanbul operate mediante il regime autorizzativo provvisorio precedente e, dall'altra, permette di attivare nuove frequenze sui due aeroporti della capitale turca) o la mancata revisione di quelli esistenti (come la revisione del 2007 di quello tra la Repubblica Italiana e la Federazione Russa, che ha permesso di attivare la rotta Bologna - Mosca), o comunque il ritardo nella definizione dei medesimi, possa comunque incidere, ancorché in misura temporanea o limitata, sulla possibilità per i vettori di accedere o incrementare la propria presenza sull'Aeroporto di Bologna, limitando la possibilità per il Gruppo di perseguire in maniera efficace nuove opportunità commerciali, con conseguenze negative sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

Per ulteriori informazioni sugli Accordi Bilaterali, *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Documento di Registrazione.

4.1.14 Rischi relativi alla politica dei dividendi dell'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha definito una politica di distribuzione dei dividendi.

Con riferimento agli utili realizzati dall'Emittente nel proprio bilancio di esercizio relativamente agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 pari, rispettivamente a Euro 6.576.515, Euro 3.767.046 e Euro 2.049.552, l'Emittente ha deliberato di non distribuire dividendi e di accantonare l'intero utile a riserva legale, nei limiti richiesti dalla legge, ed a riserva straordinaria per la restante parte. Alla Data del Documento di Registrazione, la riserva legale ex articolo 2430 del codice civile dell'Emittente non ha raggiunto il limite previsto pari al 5% del capitale sociale.

Non è possibile assicurare che in futuro la Società, ove ve ne sia la possibilità, distribuisca dividendi, decidendo di non effettuare distribuzioni a favore degli azionisti con la finalità di investire tali risorse per crescere ed ampliare le proprie attività.

4.1.15 Rischi legati al sistema di governo societario dell'Emittente alle disposizioni vigenti e all'applicazione differita di determinate previsioni statutarie

Il sistema di governo societario dell'Emittente sarà adeguato alle norme richieste per l'ammissione sul MTA, eventualmente segmento STAR, a partire dalla Data di Inizio delle Negoziazioni. Il sistema di governo societario dei gestori aeroportuali è inoltre regolato da norme speciali.

FATTORI DI RISCHIO

L'assemblea straordinaria della Società del 20 maggio 2015 ha approvato il testo del nuovo statuto sociale (il “**Nuovo Statuto**”), la cui entrata in vigore è condizionata all’inizio delle negoziazioni delle Azioni sul MTA, al fine di adeguare il sistema di governo societario della Società alle norme di legge applicabili in tema di società quotate, nonché ai principi contenuti nel Codice di Autodisciplina.

Il Nuovo Statuto sociale prevede, tra l’altro, un meccanismo del voto di lista richiesto per la nomina dei componenti del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale.

A tal proposito, si segnala che l’art. 24.2 del Nuovo Statuto dell’Emittente stabilisce che il MIT e il MEF hanno diritto di nominare, ciascuno, un sindaco effettivo, e che il sindaco nominato dal MEF assume la funzione di Presidente del Collegio sindacale. Tale clausola del Nuovo Statuto dell’Emittente, già presente nello statuto dell’Emittente in vigore sino alla Data di Inizio delle Negoziazioni, riflette il disposto degli artt. 4 della Legge 8 maggio 1971 n. 420 e 11 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521 che disciplinano l’attività di vigilanza sulle società di gestione aeroportuale. Si segnala inoltre che l’art. 148, comma 2-*bis*, del TUF prevede, invece, che nelle società italiane con azioni negoziate in mercati regolamentati il Presidente del collegio sindacale sia scelto tra i sindaci eletti dalla minoranza. La Società ritiene, anche in considerazione dell’interpretazione e della prassi seguita da altri gestori aeroportuali totali con azioni quotate sul MTA, la prevalenza della disciplina di cui alle predette disposizioni speciali sul disposto dell’art. 148, comma 2 bis, del TUF, in base (i) al connotato pubblicistico degli interessi sottesi alla predetta normativa, che prevede la nomina di due sindaci da parte dello Stato e la conseguente assunzione della funzione di Presidente del Collegio sindacale da parte del sindaco nominato dal MEF e (ii) alla considerazione che, essendo il Presidente del Collegio di nomina ministeriale, lo stesso, per sua natura, non può essere espressione dei soci di maggioranza, con la conseguenza che la disposizione di cui al decreto ministeriale, *mutatis mutandis*, sarebbe in ogni caso coerente con le finalità cui è preordinato il predetto art. 148, comma 2-*bis*, del TUF di garantire, statutariamente, che il Presidente dell’organo di controllo non sia espressione della maggioranza.

Si segnala, inoltre, che alla data del 27 aprile 2015 i membri del Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione - la cui scadenza era originariamente prevista alla data dell’assemblea di approvazione del bilancio relativo all’esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2016 - avevano rassegnato le proprie dimissioni dalla carica con effetto dalla Data di Inizio delle Negoziazioni. In data 20 maggio 2015, l’assemblea ordinaria della Società ha nominato un nuovo Consiglio di Amministrazione, che entrerà in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni e scadrà con l’approvazione del bilancio relativo all’esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2015. Il Collegio Sindacale dell’Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione scadrà anch’esso alla data dell’assemblea di approvazione del bilancio relativo all’esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2015. Ne consegue, pertanto, che soltanto nel momento in cui si renderà necessario procedere al rinnovo del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale dell’Emittente le suddette disposizioni in tema di voto di lista troveranno applicazione. Si precisa tuttavia che l’Emittente, con Assemblea straordinaria del 27 giugno 2014, ha già adottato nel proprio Statuto vigente alla Data del Documento di Registrazione le disposizioni volte ad assicurare l’equilibrio tra i generi nel Consiglio di Amministrazione e nel Collegio Sindacale ai sensi del DPR 30 novembre 2012, n. 251 (che disciplina la parità di accesso agli organi di amministrazione e controllo delle società non quotate in mercati regolamentari controllate dalla Pubblica Amministrazione). Inoltre, la medesima disposizione è stata introdotta nel Nuovo Statuto approvato dall’assemblea straordinaria della Società il 20 maggio 2015. Pertanto, gli organi sociali dell’Emittente

FATTORI DI RISCHIO

presentano, già alla Data di Inizio delle Negoziazioni, la composizione di cui agli art. 147-ter, comma 1-ter, e 148, 1-bis, del TUF.

Si segnala altresì che, ai sensi del D.L. 16 maggio 1994, n. 293 (che disciplina la proroga dei componenti degli organi sociali di società a prevalente controllo pubblico), lo Statuto dell'Emittente prevede che il Consiglio di Amministrazione scaduto si intende prorogato in carica per non più di quarantacinque giorni decorrenti dalla data dell'assemblea per l'approvazione del bilancio in cui ha avuto termine il mandato. In questo periodo, l'attività del Consiglio è limitata all'ordinaria amministrazione e agli atti urgenti e indifferibili.

Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo XVI del Documento di Registrazione.

4.1.16 Rischi relativi alla dipendenza da personale chiave

I risultati del Gruppo dipendono anche dal contributo di soggetti che rivestono ruoli rilevanti e che hanno significativa esperienza professionale e, in particolare, dall'Ing. Nazareno Ventola, Direttore Generale della Società. Qualora l'Ing. Ventola dovesse interrompere il rapporto professionale con il Gruppo e non fosse possibile sostituirlo in maniera adeguata e tempestiva con soggetti di pari esperienza e competenza, la capacità competitiva del Gruppo potrebbe risultare diminuita, con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Nel triennio 2012 - 2014, non vi sono state dimissioni o licenziamenti di figure chiave fatta eccezione per le dimissioni nel marzo 2013 del precedente Direttore Generale, assunto nel 2007.

Per ulteriori informazioni, *cfr.* Capitolo XIV, Paragrafo 14.1.3 del Documento di Registrazione.

4.1.17 Rischi inerenti alla mancata attuazione dei programmi e delle strategie del Gruppo

La capacità del Gruppo di aumentare i ricavi e migliorare la redditività dipende, tra l'altro, dal successo nella realizzazione delle strategie industriali e commerciali da esso elaborate in funzione delle diverse aree di *business* in cui opera (*cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.4 del Documento di Registrazione).

Tali strategie si fondano, tra l'altro, su assunzioni quali, ad esempio, con riferimento all'area di attività *aviation*, l'attrattività e le potenzialità di crescita della *catchment area* dell'Aeroporto di Bologna e, con riferimento al comparto *non aviation*, il raggiungimento di accordi con importanti operatori di tale settore e lo sviluppo delle aree commerciali all'interno dell'infrastruttura aeroportuale.

La mancata realizzazione di tutte o parte delle strategie del Gruppo, nonché anche solo di alcuni degli interventi previsti nell'ambito di tali strategie, anche a causa di fattori non controllabili dall'Emittente (quali eventi macroeconomici, modifiche nelle politiche commerciali e industriali dei vettori, evoluzioni tecnologiche o cause di forza maggiore), potrebbe determinare effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. In conseguenza di quanto precede, la strategia del Gruppo potrebbe non essere realizzabile, in tutto o in parte nei tempi previsti, ovvero generare un minor ritorno economico rispetto a quello programmato, con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 e Capitolo VI, Paragrafo 6.4 del Documento di Registrazione.

FATTORI DI RISCHIO

4.1.18 *Rischi legati all'assetto azionario*

Si segnala che ai sensi dell'articolo 4, lettera c) del Decreto Ministeriale 12 novembre 1997, n. 521 l'atto costitutivo delle società di gestione aeroportuale deve indicare specificamente “*la misura minima della partecipazione dei soci pubblici al capitale sociale non inferiore al quinto, al fine di assicurarne il diritto di chiedere la convocazione dell'assemblea*”. In relazione a tale quadro normativo e regolamentare, l'articolo 8 dello Statuto dell'Emittente stabilisce che “*almeno un quinto del capitale sociale deve essere posseduto, in qualsiasi momento, da enti o Soci pubblici*”. In osservanza della normativa citata anche il Nuovo Statuto, da approvarsi ai fini della ammissione a quotazione delle Azioni, conterrà la medesima previsione.

Alla Data del Documento di Registrazione, il capitale della Società è detenuto per l'87,06% dai Soci Pubblici e, segnatamente dalla Camera di Commercio di Bologna (per il 50,55%), dal Comune di Bologna (per il 16,75%), dalla Città Metropolitana di Bologna (per il 10,00%), dalla Regione Emilia-Romagna (per l'8,80%) e dalle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Ferrara, Reggio Emilia e Parma (per, rispettivamente, lo 0,36%, lo 0,27%, lo 0,19% e lo 0,14%). Pertanto la Camera di Commercio di Bologna esercita il controllo di diritto sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza.

Per maggiori informazioni, *cfr.* Capitolo XXI, Paragrafo 21.2.6 del Documento di Registrazione.

4.1.19 *Rischi legati a limitazioni di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali*

Esistono limitazioni di legge al volo notturno, anche se una recente sentenza del TAR Lazio ha annullato il provvedimento normativo presupposto, ritenendo che fissasse un divieto illegittimo in quanto indiscriminato. Il 23 giugno 2015 il Consiglio di Stato ha sospeso l'efficacia di tale sentenza. Qualora tali restrizioni al volo notturno dovessero essere ritenute applicabili o venissero emanate nuove restrizioni, si potrebbero verificare degli effetti negativi sui volumi di traffico dell'Aeroporto.

Il DPR 4 novembre 1999, n. 476 (il “**DPR 476/99**”) prevede il divieto di volo notturno su tutti gli aeroporti civili italiani dalle ore 23 alle ore 6, salvo per i voli di Stato, sanitari e di emergenza e salvo specifiche autorizzazioni per voli postali o in ritardo. Sono, inoltre, previste particolari autorizzazioni in via generale al volo notturno in funzione dell'impatto acustico e della sicurezza dell'intorno aeroportuale. L'Aeroporto di Bologna, analogamente a tutti gli altri scali italiani, non ha ricevuto autorizzazione generale al volo notturno. Tale divieto risulta, peraltro, di fatto non applicato e non applicabile da parte degli aeroporti italiani (incluso quello di Bologna), nell'assenza dei previsti regolamenti ministeriali attuativi, mai emanati dal competente Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il 1 ottobre 2014 il TAR del Lazio ha annullato il DPR 476/99 con la sentenza n. 10119/2014, ritenendo che la norma fissi un divieto indiscriminato di volo notturno esteso a realtà territoriali e ambientali disomogenee senza considerare singole situazioni di effettivo inquinamento acustico e di effettivo danno o pericolo per la salute e di interesse ambientale protetto. Pertanto, per effetto di questa pronuncia la normativa in materia o la sua applicazione potrebbe essere rivista in futuro, eliminando il generico divieto normativo di operare voli notturni. Il 23 giugno 2015 il Consiglio di Stato ha sospeso l'efficacia di tale sentenza, rinviando per la trattazione nel merito al 15 dicembre 2015. Ove la sentenza n. 10119/2014 del TAR del Lazio dovesse essere riformata e le disposizioni del DPR 476/99 dovessero tornare in vigore e essere pienamente attuate dagli organi preposti, ovvero in futuro fossero emanate disposizioni che introducono nuove restrizioni, le limitazioni al

FATTORI DI RISCHIO

volo notturno potrebbero incidere negativamente sui volumi di traffico dell'Aeroporto e sulle sue strategie di sviluppo della connettività, con possibili effetti negativi sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

4.1.20 Rischi correlati a dichiarazioni di preminenza, dati previsionali, stime ed elaborazioni interne

Il Documento di Registrazione contiene dichiarazioni di preminenza basate su stime, sulla dimensione del mercato di riferimento e sul posizionamento competitivo del Gruppo, nonché valutazioni di mercato e comparazioni con i concorrenti formulate, ove non diversamente specificato, dall'Emittente sulla base della propria esperienza, della specifica conoscenza del settore di appartenenza e dell'elaborazione di dati reperibili sul mercato che non sono stati sottoposti a verifica indipendente.

Non è possibile garantire che tali dichiarazioni di preminenza, stime e dati previsionali possano essere confermati.

Il Documento di Registrazione contiene altresì valutazioni previsionali formulate dall'Emittente con riferimento all'andamento dei settori in cui esso opera. Tali valutazioni previsionali potrebbero non trovare conferma nel futuro a causa di rischi noti e ignoti, incertezze e altri fattori enunciati, tra l'altro, nei presenti fattori di rischio e, in generale, nel Documento di Registrazione.

4.1.21 Rischi connessi al tasso di interesse

Al 31 marzo 2015 la quota dei debiti finanziari del Gruppo a tasso variabile ammonta ad Euro 21.863 migliaia, pari all'81,79% del totale dell'indebitamento finanziario lordo del Gruppo in pari data (al 31 dicembre 2014, Euro 22.230 migliaia, pari al 77,45% del totale dell'indebitamento finanziario lordo del Gruppo in pari data). Si precisa che è politica del Gruppo gestire il rischio di fluttuazione del tasso di interesse mediante l'adozione di una politica di bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, senza fare ricorso a strumenti finanziari derivati. A tale proposito il Gruppo ha stipulato nel 2014 un contratto di finanziamento a tasso fisso per un importo pari ad Euro 23 milioni che è stato interamente erogato nel mese di giugno 2015. Alla data, quindi, del Documento di Registrazione il Gruppo ha bilanciato la composizione del proprio indebitamento in termini di tasso, riducendo al 43,96% la quota a tasso variabile sul totale indebitamento, e quindi riequilibrando in ottica prospettica la suddivisione delle forme di indebitamento in termini di tassi di interesse applicati.

Qualora tale politica si dovesse dimostrare insufficiente a gestire gli effetti di eventuali aumenti dei tassi di interesse, gli aumenti degli oneri finanziari relativi all'indebitamento a tasso variabile potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni, *cf.* Capitolo X, Paragrafo 10.7 del presente Documento di Registrazione

4.1.22 Rischio relativo alla mancata sottoposizione a revisione contabile del trimestre chiuso al 31 marzo 2014 e incluso nel Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo 2015.

Nel presente Documento di Registrazione sono contenuti dati economico, patrimoniali e finanziari consolidati del Gruppo relativi ai tre mesi al 31 marzo 2014 e al 31 marzo 2015.

FATTORI DI RISCHIO

Al riguardo, si segnala che il Bilancio Consolidato Intermedio è stato oggetto di revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione. Inoltre, il Gruppo non aveva pubblicato un bilancio consolidato intermedio relativo ai tre mesi chiusi al 31 marzo 2014 poiché tale adempimento non era richiesto dalla normativa applicabile alle società non quotate. I dati al 31 marzo 2014 relativi al conto economico, al rendiconto finanziario e ai movimenti di patrimonio netto consolidati riferiti al periodo di tre mesi, esposti a fini comparativi nel Bilancio Consolidato Intermedio e riportati nel presente Documento di Registrazione, sono stati adeguati al fine di rappresentare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria consolidata del Gruppo a quella data secondo principi contabili omogenei a quelli adottati al 31 marzo 2015. Si evidenzia tuttavia che i dati comparativi al 31 marzo 2014, per la loro natura meramente comparativa, non sono stati sottoposti a giudizio di conformità da parte della società di revisione e non sono stati oggetto di revisione neanche limitata.

Per un'analisi dettagliata del Bilancio Consolidato Intermedio *cf.* Capitolo XX, Paragrafo 20.2. del presente Documento di Registrazione.

4.1.23 Rischio relativo alla stagionalità dei ricavi

L'andamento del traffico aereo passeggeri presso l'Aeroporto di Bologna, così come per la maggior parte degli aeroporti italiani, è strettamente influenzato da fenomeni di stagionalità.

Si precisa che il primo trimestre di ogni esercizio risente particolarmente della stagionalità dei flussi di traffico che trovano in questo periodo dell'anno i mesi con i livelli di attività più bassa.

Come per ogni attività legata al turismo, anche il traffico di passeggeri in Aeroporto registra degli scostamenti nelle stagioni dell'anno in cui normalmente si concentrano i viaggi di passeggeri italiani e stranieri. Tuttavia la forte componente di traffico *business* (principale motivazione del viaggio) compensa i picchi stagionali dell'attività turistica e il Gruppo registra una affluenza dei passeggeri più correlata ai calendari di lavoro e alle manifestazioni fieristiche in città e all'estero determinando pertanto una stagionalità per l'Aeroporto inferiore rispetto alla media degli aeroporti italiani. Dato il posizionamento geografico dell'Aeroporto, l'estate registra i massimi volumi, poiché vede aggiungersi all'attività corrente voli addizionali per le destinazioni tipicamente *leisure*, sia in termini di numero rotazioni effettuate, sia in termini di capacità degli aeromobili impiegati.

Pertanto, i dati economici e finanziari relativi a periodi infrannuali potrebbero non essere rappresentativi della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo su base annua.

Per maggiori dettagli sulla stagionalità dei volumi si rimanda al Capitolo VI, Paragrafo 6.9 del Documento di Registrazione.

4.2 Fattori di rischio relativi al settore di attività e ai mercati in cui operano l'Emittente ed il Gruppo

4.2.1 Rischi derivanti dall'evoluzione competitiva del settore del trasporto aereo e da possibili mutamenti nella struttura dei costi delle compagnie aeree

Come nel caso di numerosi altri operatori aeroportuali italiani ed europei concorrenti, lo sviluppo futuro delle attività del Gruppo dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree che saranno dettate dall'evoluzione competitiva del settore.

FATTORI DI RISCHIO

Nel prossimo futuro le strategie di natura industriale o commerciale adottate dalle compagnie aeree nell'ambito delle rispettive scelte di posizionamento competitivo potrebbero portare alla decisione da parte di una o più di esse di avvalersi di altre strutture aeroportuali, in competizione con quelle gestite dall'Emittente. Nonostante l'Aeroporto di Bologna operi con un *mix* diversificato di vettori, non si può escludere che tali decisioni - in difetto di un tempestivo intervento volto a neutralizzarne o quantomeno contenerne gli effetti - possano determinare effetti negativi sull'operatività del Gruppo e sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

Inoltre, le scelte operate dalle compagnie aeree potrebbero risentire di eventuali cambiamenti nella loro struttura dei costi, a sua volta fortemente influenzata dal prezzo del petrolio (la cui volatilità potrebbe determinare mutamenti nelle strategie tariffarie e di sviluppo delle compagnie aeree medesime) e potenzialmente, ad avviso della Società, dagli obblighi derivanti dai limiti all'emissione di CO₂ fissati dal Protocollo di Kyoto e dalle Direttive 2003/87/CE e 2008/101/CE. Per effetto di tale normativa, in particolare, dal 1° gennaio 2012 il settore aereo è stato incluso nel programma europeo ETS (*Emission Trading Scheme*), che prevede la compravendita di permessi di emissione da parte delle compagnie aeree che effettuino voli in partenza o in arrivo all'interno dell'Unione Europea, con una attribuzione legata alle emissioni storiche e allocazione dei permessi mediante un meccanismo di asta competitiva. Si segnala tuttavia che l'Unione Europea, con Decisione 377/2013/UE del 24 aprile 2013 (c.d. decisione "stop the clock"), ha temporaneamente sospeso l'applicazione di tale normativa per i voli da e verso aeroporti internazionali situati in Paesi extra UE che non siano membri dell'EFTA, dell'EEA o nei paesi firmatari del trattato di adesione all'Unione Europea.

L'operatività del Gruppo e la sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria potrebbero risentire negativamente delle scelte compiute dalle compagnie aeree in funzione della variazione della loro struttura dei costi.

4.2.2 Rischi competitivi inerenti all'evoluzione tecnologica nel settore del trasporto aereo e dei mezzi di trasporto ad esso alternativi

Il Gruppo potrebbe non essere in grado di far fronte con i propri servizi e le proprie infrastrutture all'evoluzione tecnologica tipica del settore in cui opera.

Il continuo sviluppo tecnologico che interessa il trasporto aereo porta all'utilizzo di più evoluti modelli di aeromobili che richiedono la disponibilità di strutture aeroportuali adeguate, in particolare per le fasi di decollo e di atterraggio. Al riguardo, l'Aeroporto di Bologna è dotato di un sistema di infrastrutture aeroportuali in grado di accogliere tra le più avanzate tipologie di aeromobili, ivi inclusi i c.d. *Wide body* (escluso l'Airbus A380). Tuttavia, non si può escludere che la continua evoluzione tecnologica nel settore richieda in futuro un ulteriore ammodernamento e ampliamento delle strutture aeroportuali gestite dal Gruppo e che gli investimenti necessari per tali interventi - per eventuali difficoltà nel reperire i fondi necessari, ostacoli nell'ottenimento dei permessi necessari o per eventi ad oggi non prevedibili - siano ritardati o non realizzabili in tutto o in parte, con possibili effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Inoltre, la crescita del volume del traffico aereo è legata, tra l'altro, all'andamento e sviluppo di mezzi di trasporto alternativi. L'Aeroporto di Bologna è, infatti, collegato a numerose destinazioni raggiungibili anche per mezzo di rotaia (in particolare, attraverso la rete dell'Alta Velocità) nonché attraverso il sistema viario nazionale ed europeo, incluso quello autostradale.

FATTORI DI RISCHIO

Sebbene la posizione di Bologna all'interno di un primario nodo infrastrutturale nazionale ed Europeo consenta al Gruppo, secondo la Società, di beneficiare di un ampio bacino di utenza e quindi rappresenti un'opportunità di sviluppo dell'Aeroporto, non è possibile escludere che, in futuro, quote significative di passeggeri possano ricorrere a mezzi di trasporto alternativi a quello aereo per raggiungere le destinazioni servite dall'Aeroporto di Bologna, causando una riduzione dei volumi di traffico aereo sullo stesso, con conseguenti effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

4.2.3 *Rischi inerenti alla normativa ambientale*

Le attività del Gruppo sono soggette alla normativa di legge e regolamentare in materia ambientale sia italiana sia comunitaria.

Al fine di conformarsi alla vigente normativa ambientale, l'Emittente si è dotata, tra l'altro, di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) ai sensi del regolamento UNI EN ISO 14001. L'SGA identifica le procedure da seguire per assicurare il rispetto delle vigenti norme e, in particolare, le misure e le azioni da porre in essere per monitorare lo svolgimento delle attività potenzialmente dannose per l'ambiente (rumore, inquinanti, rifiuti), da parte del Gruppo e degli altri operatori aeroportuali, al fine di prevenire e contenere eventuali impatti ambientali che possano derivare dalle predette attività, nonché, ove necessario, porre rimedio ad eventuali pregiudizi.

Il rispetto del SGA è contrattualmente imposto a tutti gli operatori aeroportuali che utilizzano spazi gestiti dall'Emittente o che comunque svolgono la propria attività all'interno del sedime aeroportuale; nel caso di mancato rispetto del SGA da parte di un operatore aeroportuale, l'Emittente ha la facoltà di risolvere il relativo contratto.

Con particolare riferimento, al tema dell'inquinamento acustico, la normativa applicabile (Legge 26 ottobre 1995, n. 447) prevede che gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, nel caso di superamento dei valori limite fissati dai relativi piani di zonizzazione, debbano predisporre e presentare al Comune un piano di contenimento e abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con proprio decreto. Il piano di zonizzazione applicabile all'Aeroporto è stato definito dalla Commissione Aeroportuale, presieduta da ENAC e composta dal Comune di Calderara sul Reno, Area Metropolitana di Bologna e da rappresentanti di ENAV, ARPA e dell'Emittente. L'Aeroporto di Bologna è inoltre certificato al Livello 2 del programma internazionale di accreditamento *Airport Carbon Accreditation* promosso da ACI.

L'Emittente non ha provveduto ad accantonare in bilancio un fondo specifico per l'attuazione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore ma, pur non avendo mai superato le soglie di rumorosità, ha effettuato numerosi interventi infrastrutturali volti a ridurre l'impatto acustico dell'Aeroporto tra i quali il più rilevante è il prolungamento della pista di volo del 2004. Nel Master Plan sono inoltre previsti ulteriori interventi di mitigazione ambientale in linea con le prescrizioni del Decreto di VIA (DVADEC-2013-000029) del 25 febbraio 2013, modificato con provvedimento DM0000183 del 03 luglio 2014.

Sebbene l'Emittente (i) ritenga che l'attività del Gruppo sia svolta in conformità alle leggi e ai regolamenti in vigore, (ii) si sia dotata di un SGA che prevede procedure per contenere e/o porre rimedio ad eventuali danni che dovessero verificarsi in conseguenza di eventi pregiudizievoli per l'ambiente, anche accidentali, (iii) abbia

FATTORI DI RISCHIO

ottenuto la certificazione ISO 14001 e l'*Airport Carbon Accreditation*, non può comunque escludersi che in futuro il Gruppo, anche a seguito di violazioni riscontrate, di cause di forza maggiore o di eventuali modifiche della disciplina normativa, possa essere chiamato a sostenere costi o investimenti significativi o possa essere assoggettato a responsabilità di natura ambientale in relazione alle attività svolte, con possibili effetti negativi sulla propria situazione economica, patrimoniale o finanziaria.

Per maggiori informazioni, *cf.* Capitolo VIII del Documento di Registrazione.

4.2.4 Rischi connessi all'accentuata regolamentazione delle attività aeroportuali (con particolare riferimento all'assegnazione dei c.d. Slot), alle incertezze derivanti dall'evoluzione del quadro normativo e regolamentare di riferimento, nonché alla normativa italiana e comunitaria in materia di incentivi, contribuzioni e sussidi concessi alle compagnie aeree

Il Gruppo opera in un settore di attività altamente regolamentato, ed è soggetto a normative comunitarie, nazionali e locali che incidono sulle modalità di svolgimento delle proprie attività.

In particolare, si segnala che, ai sensi del Regolamento CE/95/93 che disciplina l'assegnazione degli *slot*, l'Aeroporto è classificato come "aeroporto a orari facilitati", in quanto esiste il rischio di congestione in alcune fasce orarie della giornata, in alcuni giorni della settimana e in alcuni periodi dell'anno, contingenze risolubili tramite cooperazione tra i vettori aerei e il facilitatore degli orari (Assoclearance). Tutte le compagnie aeree di aviazione commerciale che intendono operare sullo scalo devono quindi coordinare con Assoclearance gli orari di arrivo e partenza e l'assegnazione degli *Slot* a vettori comunitari. L'assegnazione degli *Slot* viene data valutando le movimentazioni massime consentite per fascia oraria, la disponibilità di parcheggi in base al tipo di aeromobili (per esempio, *narrow body*, *wide body*), la disponibilità delle aree di sosta per gli aeromobili e le capacità ricettive dell'area partenze (banchi *check-in*, controlli di sicurezza, sale d'imbarco) e dell'area arrivi. Tale attività di facilitazione o una possibile futura qualificazione dell'Aeroporto come "aeroporto coordinato" (per i quali gli *slot* sono decisi in autonomia da Assoclearance) potrebbe rendere meno agevole per le compagnie aeree l'utilizzo dell'Aeroporto (per esempio, perché gli orari assegnati non sono in linea con le rispettive pianificazioni orarie) e porsi quindi di ostacolo allo sviluppo dell'operatività dell'Aeroporto, con possibili ripercussioni negative sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

La regolamentazione a cui il Gruppo è soggetto è suscettibile di evoluzioni future non facilmente prevedibili nonché - anche in ragione della sua complessità - di interpretazioni e/o orientamenti che potrebbero avere effetti pregiudizievoli sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Parimenti, l'introduzione di norme più restrittive da parte del legislatore nazionale o comunitario in materia di sicurezza potrebbe indurre alcuni vettori a ridurre e/o modificare la propria operatività sull'Aeroporto di Bologna, così come sugli altri aeroporti italiani o comunitari, oppure determinare un significativo incremento dei costi dell'Emittente per investimenti mirati e l'adozione di ulteriori misure di sicurezza.

Pertanto, eventuali mutamenti futuri nel quadro regolamentare del settore in cui opera il Gruppo a livello comunitario, nazionale o locale, potrebbero comportare effetti negativi sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

5 INFORMAZIONI SULL'EMITTENTE

5.1 Storia ed evoluzione dell'Emittente

5.1.1 Denominazione legale e commerciale dell'Emittente

La denominazione sociale dell'Emittente è “Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.”

5.1.2 Estremi di iscrizione nel registro delle imprese

L'Emittente è iscritto presso il Registro delle Imprese di Bologna con il numero di iscrizione, codice fiscale e Partita IVA n. 03145140376.

5.1.3 Data di costituzione e durata dell'Emittente

L'Emittente è stato costituito il 5 ottobre 1981 e ha durata fino al 31 dicembre 2050.

5.1.4 Domicilio e forma giuridica dell'Emittente, legislazione in base alla quale opera, Paese di costituzione, indirizzo e numero di telefono della sede sociale

L'Emittente è una società per azioni di diritto italiano, costituita in Italia e operante in base alla legislazione italiana.

L'Emittente ha sede legale in località Borgo Panigale, Bologna, via Triumvirato 84, tel. 0516479680.

5.1.5 Fatti importanti nell'evoluzione dell'attività del Gruppo

I primi anni di attività dell'Aeroporto di Bologna

I lavori di costruzione di una parte dell'odierno Aeroporto di Bologna iniziarono alla fine del 1929, con lo spostamento di un precedente impianto non più adatto al traffico aereo indirizzato verso Bologna. Tali lavori interessarono un'area espropriata dal Comune di Bologna a vantaggio del demanio statale. Il campo di volo venne inaugurato il 1° novembre 1931 con i primi voli dimostrativi e due anni dopo iniziarono i primi voli regolari verso Milano e Rimini in corrispondenza delle coincidenze per Zurigo, Parigi, Londra, Innsbruck, Monaco e Berlino.

Durante la seconda guerra mondiale le strutture dell'Aeroporto furono distrutte ma la pista rimase utilizzabile, consentendo la ripresa del traffico aereo a partire dal 1945, quando la Regia Aeronautica subentrò nella gestione del campo volo agli Alleati che intanto avevano abbandonato l'impianto.

Dopo il Trattato di Pace del 10 febbraio 1947 e la successiva ammissione dell'Italia nell'ICAO si susseguirono continui lavori finalizzati al miglioramento e ripristino degli scali ancora in efficienza.

Nei primi anni cinquanta, anche in ragione delle mutate normative applicabili, iniziarono a esser erogati dei finanziamenti e dei contributi di capitali dagli enti locali che partecipavano alla gestione dell'Aeroporto di Bologna mentre la crescente attività di Compagnia Alitalia e Linee Aeree Italiane, compagnia fondata nel 1942 contribuirono ad aumentare il traffico aereo civile in Italia.

La fase del primo sviluppo attraverso l'intervento degli Enti Locali

Nel 1961 venne costituita su iniziativa della Camera di Commercio di Bologna la società Aeroporto Civile di Bologna S.p.A. - che vide tra i suoi soci il Comune di Bologna, l'Ente Turismo Bologna, l'Aeroclub di Bologna, alcune associazioni di categoria e alcuni istituti bancari bolognesi - con lo scopo di realizzare un aeroporto civile accanto allo scalo esistente. Il 6 luglio 1962 il Ministero della Difesa-Aeronautica e la società Aeroporto Civile di Bologna S.p.A. firmarono la convenzione per la concessione dell'area demaniale che oggi costituisce gran parte del sedime dell'Aeroporto per un periodo minimo di quindici anni.

Il rinnovo della pista di 1.200 metri con la realizzazione di pavimentazione flessibile nel tratto centrale e rigida sulle testate, inaugurata nell'ottobre del 1962, permise l'inizio di una linea regolare tra Bologna e Roma operata da Itavia.

Nel 1970, ormai esaurita l'attività di ricostruzione e rilancio dello scalo che si era prefissa la società Aeroporto Civile di Bologna S.p.A., i soci ne deliberano la liquidazione. Venne contemporaneamente fondata dalla Camera di Commercio di Bologna, con la partecipazione della Cassa di Risparmio di Bologna, l'Azienda Speciale per l'Aeroporto di Bologna, o ASAB, che continuerà l'attività di gestione dello scalo sotto il controllo della Camera di Commercio di Bologna. Nel decennio successivo, grazie al finanziamento da parte della Camera di Commercio di Bologna, furono realizzate opere determinanti per lo sviluppo del traffico dell'Aeroporto, quali l'aerostazione passeggeri e merci, la viabilità interna, gli impianti elettrici e idrici, mentre il MIT costruì il nuovo piazzale per la sosta degli aeromobili antistante alla aerostazione, completò il sistema delle radioassistenze e degli apparati luminosi e l'allungamento della pista di volo fino a 2.150 metri.

Nel giugno del 1976, l'Aeroporto venne intitolato a Guglielmo Marconi. Nel 1979 lo Stato, mediante apposita convenzione, affidò per venti anni all'ASAB la gestione e lo sviluppo dell'aerostazione passeggeri e concesse la facoltà ad ASAB di gestire in via esclusiva, direttamente o a mezzo di società specializzate, i servizi relativi all'*handling*, nonché alle attività commerciali. La concessione di gestione fu stipulata in data 19 marzo 1979 con scadenza il 30 settembre 1999.

Nel 1980, ASAB cambiò la propria ragione sociale in Azienda Speciale Aeroporti Emilia Romagna (ASAER), partecipata oltre che dalla Camera di Commercio di Bologna, dalla Cassa di Risparmio di Bologna anche dall'Unione Regionale delle Camere di Commercio.

Nel 1982 ASAER assunse i quasi cinquanta dipendenti di Itavia che fornivano servizio di assistenza a terra per conto della stessa Itavia, divenendo pertanto unico ente di gestione di tutti i servizi aeroportuali.

Nel 1983, la ASAER venne incorporata mediante fusione nell'Emittente, società di nuova costituzione e partecipata in maggioranza dalla Camera di Commercio di Bologna, Comune e Provincia di Bologna, Unione Regionale delle Camere di Commercio dell'Emilia Romagna e alcuni istituti di credito regionali (Cassa di Risparmio di Bologna, Credito Romagnolo, Banca del Monte di Bologna e Ravenna e altri), e venne contestualmente deliberato e versato dai soci del tempo un aumento di capitale da Lire 200 milioni a Lire 4 miliardi.

Nel 1986 entrò nella compagine sociale la Regione Emilia-Romagna mediante il versamento, in aumento di capitale, di un miliardo di Lire, porzione di un aumento di capitale da Lire 4 miliardi a Lire 5,5 miliardi deliberato e sottoscritto dai soci quell'anno. In questi anni, mediante alcuni interventi di ricapitalizzazione,

L'Emittente promosse la realizzazione di nuovi investimenti sull'Aeroporto rilanciando il traffico aereo su questo scalo dopo periodi di traffico altalenanti dovuti ad accadimenti storici e a riorganizzazioni regolamentari del traffico aereo. Anche grazie a tali interventi finanziari, nella seconda metà degli anni ottanta vennero approntate le sale VIP e venne rinnovata l'intera pista di atterraggio. In questo decennio, alcuni eventi storici quali, ad esempio, la battaglia della Sirte destabilizzarono il traffico aereo e crearono delle discontinuità nella crescita del traffico aereo nazionale e locale. Il 1989 si chiuse con la sottoscrizione da parte dei soci dell'Emittente di un ulteriore aumento di capitale da Lire 5,5 miliardi a Lire 8,5 miliardi.

Sotto il profilo del volume di traffico, nel corso degli anni '80 si registrò l'incremento dei voli delle principali linee aeree nazionali (Alisarda, Ati, Itavia) da e per l'Aeroporto per tutta la penisola e per destinazioni europee³.

Nel 1990, l'Aeroporto di Bologna registrò un traffico pari a 19.013 aerei, 1.272.319 passeggeri e circa 4.971 tonnellate di merci⁴.

L'assunzione da parte dell'Emittente del ruolo di gestore unico dell'Aeroporto di Bologna e la fase dello sviluppo della connettività

Negli anni '90, in funzione del crescere del traffico sull'Aeroporto di Bologna vennero poste in essere varie opere di sviluppo, quali i silos per i parcheggi auto, le nuove aree per gli arrivi internazionali, un piano aggiuntivo per le partenze nazionali e un nuovo *terminal* per le partenze internazionali.

Nel giugno del 1992 venne deliberato un ulteriore aumento di capitale da Lire 8,5 miliardi a Lire 12,75 miliardi interamente sottoscritti e versato dai soci del tempo.

Nel 1993 venne emanata la Legge 537/93 che prevedeva, nell'ambito delle privatizzazioni delle attività aeroportuali direttamente gestite dallo Stato e del progressivo passaggio delle stesse a società di capitali controllate dallo Stato e dagli enti locali, che per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato debbano essere costituite apposite società di capitali, liberamente partecipate anche dalle regioni e gli enti locali interessati. A tali società di gestione doveva essere affidata in concessione la gestione delle infrastrutture aeroportuali per un periodo di quaranta anni. L'Emittente nel 1998 presentò quindi l'istanza per l'affidamento in concessione della gestione totale dell'Aeroporto di Bologna, poi concessa nel 2001 per una durata provvisoriamente fissata in tre anni.

I primi anni '90 furono caratterizzati dai lavori di realizzazione della nuova aerostazione (attuale terminal), la cui prima fase di lavori si concluse nel 1994 e la successiva nel 2000. Nei primi anni 2000 si avviarono gli altrettanto importanti lavori di interrimento della ferrovia propedeutici al prolungamento della pista volo conclusi nel 2004.

Nel 1997, al fine di massimizzare l'opportunità di incrementare il traffico aereo in Emilia Romagna e di sfruttarne la sinergia con l'Aeroporto di Bologna, l'Emittente acquisì il 60% del capitale sociale di SEAF, società di gestione dell'aeroporto di Forlì e, anche al fine di finanziare tale acquisizione, l'Emittente deliberò

³ Enrico Ruffini, Gli aeroporti di Bologna, 2011.

⁴ Enrico Ruffini, Gli aeroporti di Bologna, 2011.

un aumento di capitale sociale mediante imputazione di riserve a capitale da Lire 12,75 miliardi a Lire 25,5 miliardi.

La legislazione comunitaria che entrò in vigore nel 1999 stabilì che il mercato del *handling* dovesse essere oggetto di un mercato di libera concorrenza, non regolamentato e che non dovesse più far parte del *core business* delle società di gestione aeroportuale, divenendo un mercato separato ma contiguo rispetto all'attività principale delle predette società. La normativa italiana di recepimento introdusse inoltre la separazione contabile tra le attività principali dei gestori aeroportuali e le attività di *handling*.

Nel 2000 l'Aeroporto di Bologna registrò un traffico pari a 61.909 aerei, 3.524.789 passeggeri e circa 25.034 tonnellate di merci⁵.

Nel 2000 l'Emittente, nell'ambito di un progetto di sviluppo degli aeroporti regionali italiani, partecipò alla cordata di imprenditori che acquisì il capitale sociale di SAGAT (Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino) S.p.A. acquisendone una quota pari al 4,13%.

I primi anni duemila furono gli anni in cui iniziarono a essere operate le tratte intercontinentali dall'Aeroporto, si pose in essere l'allungamento della pista 12 al fine di poter permettere l'atterraggio di aeromobili di tonnellaggio superiore e si iniziarono a gestire i voli delle compagnie *low cost*. L'andamento del numero di aeromobili, di passeggeri e delle quantità di merci in questi anni venne tuttavia influenzato negativamente da avvenimenti internazionali legati al terrorismo e al successivo contrarsi del traffico aereo in tutto il mondo.

Nell'ambito di una strategia volta a tener separata l'attività di *handling* e al contempo conservare un'influenza sugli *handler* che avrebbero operato sull'Aeroporto, nel 2000 la Società costituì insieme alla Ata Servizi Aeroportuali S.p.A., la prima società di *handling* operante sulla scalo, denominata Bologna Airport Services S.p.A. ("BAS") sottoscrivendo una quota del 40% del capitale sociale di BAS S.p.A. Nel novembre del 2000 entrò sul mercato dell'*handling* dell'aeroporto di Bologna anche Aviapartner S.p.A. poi fuoriuscita nella seconda metà degli anni duemila e rientrata nel 2014.

Al fine di gestire con una separata entità l'attività relativa all'aviazione generale, nel 2001 venne fondata TAG, detenuta per il 51% dall'Emittente e per il 49% da soci privati. I lavori di realizzazione del terminal Aviazione Generale furono aggiudicati nel 2005 e nel 2008 TAG avviò l'attività operativa sull'aeroporto di Bologna.

Nel 2001 venne concessa all'Emittente la gestione temporanea dell'Aeroporto di Bologna per un periodo di tre anni e nel 2004 la Società firmò la convenzione definitiva per la gestione in concessione dell'Aeroporto di Bologna fino al 28 dicembre 2044. Nel 2004 l'Emittente e l'ENAC conclusero anche il primo contratto di programma per il periodo 2004-2008, che definì le linee di indirizzo per la gestione dell'Aeroporto di Bologna e per l'erogazione dei servizi aeroportuali.

Nel dicembre 2001 l'assemblea dei soci dell'Emittente deliberò un aumento di capitale sociale (da Lire 25,5 miliardi a Lire 49,4 miliardi) mediante imputazione di parte delle riserve disponibili, e contestualmente deliberò anche la conversione in Euro del capitale sociale stesso (da Lire 49,4 miliardi a Euro 25,5 milioni).

⁵ Enrico Ruffini, Gli aeroporti di Bologna, 2011.

Nel maggio del 2003, a mezzo di conferimento di ramo di azienda, l'Emittente trasferì le proprie attività di *handling* a Marconi Handling (società da essa interamente controllata e costituita nello stesso anno). Con tale operazione, l'Emittente completò l'adeguamento del proprio modello di *business* al sopradescritto mutato quadro normativo relativo allo svolgimento delle attività di *handling*.

Nel luglio del 2004 venne inaugurata la pista di 2.800 metri che permette il traffico di aerei capaci di operare su tratte con lunghezze maggiori di 5.000 miglia nautiche; inoltre, tali lavori furono realizzati al fine di diminuire l'impatto dell'inquinamento acustico sulle zone vicine all'Aeroporto a maggior densità abitativa.

Nel 2006, a seguito di apposita gara per la dismissione, la Camera di Commercio di Bologna cedette il 5% del capitale sociale dell'Emittente a Aeroporti Holding S.r.l., società partecipata da soci privati.

Nel novembre del 2006 venne deliberato un ulteriore aumento di capitale da Euro 25,5 milioni a Euro 74 milioni, in parte gratuito (da 25,5 milioni a 63,75 milioni di Euro) mediante utilizzo parziale della riserva straordinaria ed in parte a pagamento (da 63,75 milioni di Euro agli attuali 74 milioni) sottoscritto nel novembre 2006 e versato nel marzo del 2007 dai soci dell'epoca. A partire dalla seconda metà degli anni 2000, l'Aeroporto di Bologna incrementò la propria connettività, ospitando nuove tratte intercontinentali (dapprima Cuba, Messico e Thailandia e, successivamente, New York con tre voli settimanali operati da Eurofly) e un numero sempre crescente di vettori *low cost*.

In quegli anni l'Emittente iniziò ad implementare una strategia incentrata sullo sviluppo di un modello di *business multiservice* finalizzato ad accogliere presso l'Aeroporto sia compagnie aeree tradizionali sia operatori *low cost* e a fornire agli stessi servizi mirati in funzione delle diverse esigenze di tali vettori e della loro clientela. Inoltre l'Emittente focalizzò i propri investimenti sulla massimizzazione e sull'ottimizzazione dello sfruttamento delle infrastrutture aeroportuali anche con l'inizio dello sviluppo di tecnologie a supporto delle operazioni legate ai flussi di passeggeri.

Per tali motivi nel 2008 la Società iniziò ad adottare una politica di incentivazione volta ad attrarre nuove compagnie che potessero operare nuove rotte sull'Aeroporto, ivi incluse compagnie *low cost*. Per effetto di tale politica nel 2008, Ryanair iniziò a operare sull'Aeroporto di Bologna con voli provenienti da basi estere e nel marzo del 2009 l'Aeroporto divenne ufficialmente base Ryanair con due aeromobili basati sullo scalo.

Nel 2008, inoltre, l'Emittente sottopose a ENAC il Master Plan approvato in via tecnica da ENAC nell'anno successivo.

Nel 2008, inoltre, in attesa di pervenire alla gestione totale dell'aeroporto, secondo il disposto del D.M 521 del 12/11/1997 (c.d. "regolamento sulle gestioni totali") la Società presentò istanza di anticipata occupazione ed uso delle aree demaniali ai sensi dell'art. 17 della Legge 135 del 23/05/1997 e si impegnò a realizzare un piano degli investimenti sulle infrastrutture "lato aria" a fronte dell'introito dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili fino a quel momento di competenza del Ministero dei Trasporti – Direzione Aviazione Civile. L'istanza fu accolta a far data dal 23 dicembre 1998 e la Società manterrà il regime di anticipata occupazione delle aree demaniali da quella data fino alla data di ottenimento della concessione di gestione totale.

Nell'ambito delle linee strategiche delineate dal piano industriale dell'Emittente, e a quei tempi seguite, incentrate sulla focalizzazione sulle attività *aviation* e sullo sfruttamento delle infrastrutture aeroportuali, la Società iniziò la dismissione delle partecipazioni nelle società di *handling*.

In tale ottica la Società nel 2008 cedette la propria partecipazione, del 40% del capitale sociale, in BAS S.p.A ad Ata Servizi Aeroportuali S.p.A. e del 15,38% in Marconi Handling S.r.l. al partner industriale GH Napoli S.p.A. (*handler* non legato al Gruppo). Nel quadro del progetto di riorganizzazione del Gruppo, alla fine del 2008 Marconi Handling S.r.l. costituì FFM conferendovi il ramo d'azienda relativo alle attività connesse e complementari al trasporto merci, fino a quel tempo operato da Marconi Handling stessa. Nel gennaio del 2009 l'Emittente acquistò da Marconi Handling l'intera partecipazione in FFM.

Parallelamente, sempre nell'ambito del progetto di riorganizzazione del Gruppo, negli anni dal 2005 al 2007 la Società progressivamente dismise la partecipazione in SEAF, consentendo l'ingresso di nuovi soci pubblici e passando dal 60% iniziale, al 35% (al 31 dicembre 2006), al 16,99% (al 31 dicembre 2007) fino alla completa fuoriuscita dalla compagine sociale nel 2008 (avvenuta a seguito della mancata sottoscrizione di successivi aumenti di capitale a copertura delle perdite generate dalla gestione con il conseguente progressivo azzeramento della partecipazione).

Nel 2009, la Società concluse con l'ENAC il contratto di programma 2010-2013 (il “**Contratto di Programma**”) basato su un piano quadriennale degli investimenti (2010-2013 con anno ponte 2009). Il Contratto di Programma per la prima volta, a seguito delle modifiche normative intervenute nel periodo, disciplinò le tariffe e i diritti aeroportuali che l'Emittente ha diritto di riscuotere dagli utenti aeroportuali.

A fine marzo 2010, Ryanair posizionò il terzo aeromobile presso l'Aeroporto di Bologna e l'interesse di Ryanair per la destinazione portò il vettore ad incrementare anno dopo anno il numero di aeromobili basati sullo scalo fino ad arrivare a cinque nel 2012 e a concludere, nel 2013, un accordo quinquennale con il Gruppo con durata fino a ottobre 2018.

Dal 2011 l'Aeroporto fu interessato dai lavori di riqualifica del *terminal* (conclusi a fine 2013 per un investimento complessivo pari a Euro 23,1 milioni) che consentirono di aumentare la capacità aeroportuale (ossia il numero massimo di passeggeri potenzialmente gestibili in un'ora di picco mantenendo un determinato *standard* di servizio in tutti i punti in cui il passeggero viene assistito o servito in particolare *check-in*, controlli di sicurezza, *gate* di imbarco, area arrivi) agli attuali 7,5/8 milioni di passeggeri, di incrementare le aree commerciali e di razionalizzare i flussi di passeggeri.

In data 19 dicembre 2012, l'Emittente cedette il restante 84,62% delle quote nel capitale di Marconi Handling a GH Italia S.p.A., società appartenente al Gruppo del partner industriale GH Napoli S.p.A. per un controvalore pari a Euro 2.927.742 definito tra le parti quale “prezzo base” in esito a negoziazioni svoltesi col supporto di *advisor* finanziari e tenendo conto del risultato – allora in via di formazione – dell'esercizio 2012. In particolare, fu convenuto che eventuali utili o perdite, alla data di chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2012, restassero a carico o vantaggio dell'acquirente, senza alcuna ulteriore incidenza sul corrispettivo stabilito per la cessione. Il pagamento del suddetto “prezzo base” si è stabilito in modalità dilazionata, con versamento del 10% alla data della compravendita, e successive nove rate semestrali – oltre ad interessi convenzionali – con scadenza finale il 30 giugno 2017. Alla Data del Documento di Registrazione il corrispettivo non ancora pagato ammonta a Euro 292.774,20.

Il contratto di cessione contiene anche una previsione di aggiustamento eventuale, in aumento o in diminuzione, collegata all'esito di un contenzioso che coinvolge Marconi Handling per il quale è stato appostato nel suo bilancio al 31 dicembre 2011 un apposito fondo rischi. Il contratto di cessione prevede che

in caso di mancato utilizzo di tale fondo entro il 2022, l'ammontare dello stesso sia corrisposto all'Emittente a titolo di aggiustamento del prezzo di cessione. Alla data della cessione della partecipazione, GH Italia S.r.l. era parte correlata dell'Emittente poiché Paolo Zincone era al contempo Presidente del consiglio di amministrazione di GH Italia S.r.l. e consigliere di amministrazione di Marconi Handling s.r.l., società all'epoca controllata dall'Emittente

Lo sviluppo recente

Il 27 gennaio 2014 l'Emittente ha ceduto a F2i Aeroporti S.p.A. e a Tecnoinvestimenti S.r.l. la propria quota pari al 4,13% di SAGAT S.p.A. per un corrispettivo complessivo pari a Euro 5.165.989. Il valore della quota ceduta è stato definito sulla base delle condizioni di cui alla procedura di evidenza pubblica bandita dalla FCT Holding S.r.l., controllata dal Comune di Torino. Tale cessione ha comportato una svalutazione di Euro 795.409 nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2012 (esercizio in cui la Società ha ritenuto opportuno considerare non più strategico tale investimento) e l'incasso del corrispettivo pari ad Euro 5.165.989 nell'esercizio 2014. Alla data della cessione della partecipazione F2i Aeroporti S.p.A. e Tecnoinvestimenti S.r.l. non erano parti correlate dell'Emittente.

Nel 2014 si sono poi resi necessari alcuni interventi minori al *terminal* (lavori di opere complementari, nuovi *gate* imbarco, nuovi monitor informativi, nuove sedute), per un investimento complessivo pari a Euro 1,55 milioni.

Nel giugno del 2014 l'Emittente partecipa attivamente alle consultazioni in tema di modifica della regolamentazione del sistema tariffario avviate da ART. Nel settembre del 2014 vengono pubblicati i Modelli Tariffari ART e nell'ottobre del 2014 il Gruppo avvia l'attività di definizione delle nuove tariffe e rinnovo del contratto di programma con l'ENAC in particolare con la presentazione a ENAC del piano degli interventi, del piano della qualità e del piano dell'ambiente per il quadriennio da regolamentare.

In quest'ottica, la Società ha presentato all'ENAC la documentazione definitiva relativa alle previsioni di traffico per il periodo, un piano degli interventi previsti sulle infrastrutture, un piano concernente gli indicatori della qualità e i relativi pesi e un piano per la tutela ambientale, redatto secondo le indicazioni e i parametri previsti dall'ENAC. Il 6 maggio 2015 l'ENAC ha comunicato alla Società l'approvazione del piano degli investimenti e della qualità e tutela ambientale, propedeutico all'avvio della consultazione con gli utenti aeroportuali per la definizione delle tariffe.

A seguito dell'ottenimento di tale approvazione, l'8 maggio 2015 l'Emittente - con almeno sette giorni di anticipo sulla data di avvio della procedura, come previsto dalla normativa applicabile - ha notificato all'ART la volontà di avviare il 15 maggio 2015 il procedimento di consultazione per la definizione del nuovo sistema tariffario per il periodo tariffario 2016 -2019, con la pubblicazione di un apposito documento. Il 17 giugno 2015 si è tenuta l'audizione pubblica con gli utenti aeroportuali.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa del traffico passeggeri sull'Aeroporto degli ultimi sei anni.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Passeggeri	6.580.481	6.193.783	5.958.395	5.885.688	5.511.669	4.782.284

Fonte: Società, Volumi di traffico comprensivi di transiti e aviazione generale.

5.2 Investimenti

Si segnala che tutti gli investimenti di cui al presente Paragrafo 5.2 sono interamente a carico dell’Emittente, salvo il People Mover, di cui è prevista la realizzazione da parte di soggetti terzi e a cui la Società partecipa con contributi e investimenti in strumenti finanziari partecipativi emessi dalla società che si occupa della realizzazione del progetto (per maggiori informazioni *cf.*: Capitolo V, Paragrafo 5.2.4 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del presente Documento di Registrazione).

5.2.1 Strumenti di programmazione degli investimenti

Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali vengono realizzati sulla base e in conformità al combinato disposto di strumenti di programmazione pluriennali richiesti espressamente dalla normativa aeroportuale e dagli enti territoriali (comuni, città metropolitane, regioni), che regolano l’attività di edificazione nelle aree in cui è ubicato l’Aeroporto. In particolare questi strumenti di programmazione, per l’Aeroporto, sono: (i) piano territoriale di coordinamento provinciale (“PTCP”), (ii) accordo territoriale, (iii) piano strutturale comunale (“PSC”), (iv) Master Plan e (v) Piano Quadriennale degli Interventi.

(i) Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Bologna (PTCP)

Il PTCP approvato il 30 marzo 2004 stabilisce gli indirizzi di trasformazione e tutela del territorio provinciale. Il PTCP è in particolare finalizzato a definire scelte di carattere territoriale e infrastrutturale che risultano di particolare rilevanza per la competitività del territorio e del sistema delle imprese, quali le reti infrastrutturali della mobilità e della logistica e le aree per i futuri insediamenti di carattere strategico e i poli funzionali⁶. Nel 2010 il PTCP è stato aggiornato mediante variante non sostanziale finalizzata a inserire il perimetro del polo funzionale dell’Aeroporto come indicato dall’accordo territoriale del luglio 2008 di seguito descritto.

(ii) Accordo territoriale

L’accordo territoriale previsto dalla Legge Regionale dell’Emilia Romagna n. 20 del 2000 è lo strumento negoziale tipico per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni in relazione ai poli funzionali individuati dal PTCP.

Come polo funzionale l’Aeroporto è stato oggetto di un accordo territoriale che ha definito le finalità e le modalità per la realizzazione degli interventi di riqualificazione e sviluppo dello stesso. L’accordo territoriale firmato a luglio 2008, a cui hanno partecipato tutti gli enti interessati (Regione, Provincia, Comune di Bologna e Calderara di Reno e Emittente), stabilisce le politiche urbanistiche e territoriali per la crescita del polo funzionale dell’Aeroporto, assumendo il Master Plan della Società come riferimento per la definizione dell’ambito territoriale interessato dallo sviluppo, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto contenuto nel PTCP.

⁶ La legge regionale della Regione Emilia-Romagna n. 20/2000 - Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio - all’art. A-15, definisce i poli funzionali come gli ambiti territoriali nei quali sono concentrate funzioni o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa, della mobilità e della logistica. I poli funzionali sono caratterizzati dalla forte attrattività di persone e merci e da un bacino d’utenza di carattere sovracomunale in grado di generare impatti rilevanti sulla mobilità e, conseguentemente, sul sistema ambientale e della qualità urbana.

(iii) Piano Strutturale Comunale (PSC)

Il PSC del Comune di Bologna, approvato dal Comune il 14 luglio 2008 ed entrato in vigore il 10 settembre dello stesso anno, indica gli obiettivi di tutela, sviluppo urbano e territoriale che il Comune intende perseguire nonché le strategie per conseguirli.

Per l'Aeroporto il PSC prevede, coerentemente con il PTCP, la necessità di realizzare un polo effettivamente polifunzionale, dotando lo stesso di strutture per le attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, ricreative e funzioni di assistenza all'utenza. L'Aeroporto, inoltre, è individuato quale nodo fondamentale nell'ambito della riqualifica urbana per quanto riguarda il trasporto pubblico.

Il Master Plan include tutti gli interventi previsti dal PSC relativamente all'infrastruttura dell'Aeroporto.

(iv) Master Plan

Nell'ambito del procedimento per il rilascio della Concessione, la Società ha sviluppato un piano di sviluppo di massima delle superfici e delle infrastrutture dell'Aeroporto per un periodo di quaranta anni.

Il Master Plan è lo strumento di programmazione a lungo termine dell'adeguamento e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali. In particolare, il Master Plan, sulla base delle analisi di previsione di sviluppo dell'Aeroporto (in funzione, ad esempio, del traffico, del tipo di voli e delle necessità del territorio), individua e descrive lo scenario generale di riferimento a lungo termine dell'Aeroporto, fornisce la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e definisce le infrastrutture da realizzare, individuandone il grado di priorità temporale.

Nel 2008 è stato sviluppato in maniera più dettagliata e su un orizzonte di tempo più limitato, il Master Plan del periodo dal 2009 al 2023; tale strumento identifica gli interventi strategici per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'Aeroporto nel breve e lungo periodo sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico rispetto a determinati orizzonti temporali suddivisi nelle fasi 2013-2018-2023 (fasi I-II-III), ed è stato elaborato nel rispetto sia delle linee guida fissate dall'ENAC, che di quanto previsto dal D.L. 28 giugno 1995 n. 251, convertito in Legge n. 351 del 3 agosto 1995 oltre che da quanto disposto dall'atto di indirizzo relativo alla "Programmazione, approvazione e autorizzazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale" definito di concerto tra il MIT e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("**Ministero dell'Ambiente**").

Il Master Plan dell'Aeroporto prevede investimenti complessivi pari a circa Euro 371 milioni.

Tra gli interventi previsti nel Master Plan si segnalano l'ampliamento della aerostazione esistente e la costruzione di un nuovo molo partenze; interventi di sistemazione *land side* su parcheggi, viabilità e intermodalità; interventi di sistemazione *air side*, ampliamento piazzali, nuovo edificio per lo smistamento dei bagagli, riqualificazione delle aree di deposito dei carburanti, riprotezione degli hangar elicotteri di Vigili del Fuoco e Polizia di Stato; espropri e acquisizioni di beni immobili funzionali all'implementazione degli investimenti previsti.

L'iter approvativo dei Master Plan aeroportuali consta dei seguenti passaggi procedurali:

- approvazione in linea tecnica da parte dell'ENAC;
- rilascio della Valutazione di Impatto Ambientale;
- rilascio della Conformità Urbanistica;
- approvazione finale da parte dell'ENAC.

Nel novembre del 2009, il Master Plan ha ricevuto l'approvazione in via tecnica da parte di ENAC ed è stato oggetto di procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) concluso positivamente con provvedimento del Ministero dell'Ambiente n. 29 del 25 febbraio 2013, modificato con provvedimento DM-0000183 del 3 luglio 2014. La fase di ottenimento della Conformità Urbanistica è iniziata presso il Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche per l'Emilia-Romagna e le Marche nel gennaio 2014 e, alla Data del Documento di Registrazione, è in corso di definizione. Alla Data del Documento di Registrazione, non è possibile prevedere con precisione quando tale provvedimento sarà concesso né la data di definitiva approvazione da parte dell'ENAC.

(v) Piano Quadriennale degli Interventi

Il Master Plan viene attuato, per quadrienni successivi, mediante il Piano Quadriennale degli Interventi che viene presentato dalla Società all'ENAC per la sua approvazione.

Il Piano Quadriennale degli Interventi è il documento con cui l'Emittente definisce le infrastrutture che ha facoltà di realizzare nell'area aeroportuale, in conformità alle indicazioni contenute nel Master Plan. In particolare, il Piano Quadriennale degli Interventi individua una pluralità di infrastrutture da realizzare, nel rispetto della destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali indicata nel Master Plan, a cui seguiranno i singoli progetti di realizzazione. Il Piano Quadriennale degli Interventi può tuttavia prevedere anche la realizzazione di opere originariamente non previste nel Master Plan, ma in ogni caso coerenti con le previsioni di sviluppo contenute nello stesso. Sulla base del Master Plan e del Piano Quadriennale degli Interventi, il gestore aeroportuale redige poi i progetti relativi alle singole opere, con diversi livelli di dettaglio a seconda della relativa fase di attuazione (progetto preliminare, progetto definitivo e progetto esecutivo). Ciascun progetto viene valutato e specificamente approvato dall'ENAC sia per gli aspetti aeronautici sia per la coerenza urbanistica dell'intervento, dall'ASL per gli aspetti igienico-sanitari, dalla Regione Emilia-Romagna per gli aspetti paesaggistici e dai Vigili del Fuoco per gli aspetti di prevenzione incendi. L'ENAC controlla la realizzazione delle opere, procede al collaudo e al rilascio dei certificati di agibilità.

Il Master Plan e il Piano Quadriennale degli Interventi indicano gli interventi che insistono sui beni in concessione da realizzare sia a carico dell'Emittente sia a carico di terzi (tra cui l'ENAV, le compagnie aeree, gli enti di stato presenti sul sedime aeroportuale, gli operatori commerciali, gli *handler*). In particolare, la Società, prima di presentare il Piano Quadriennale degli Interventi all'ENAC per la sua approvazione, può individuare i terzi interessati alla realizzazione delle opere previste in tale programma in quanto strumentali all'esercizio delle loro attività.

Il Piano Quadriennale degli Interventi per il periodo 2010-2013 con anno ponte 2009 relativo all'Aeroporto è stato approvato dall'ENAC il 15 dicembre 2009 e allegato al Contratto di Programma. Gli interventi nel periodo 2009-2013 erano stati stimati in Euro 117,8 milioni.

Nell'ambito del procedimento di definizione del contratto di programma in fase di rinnovo, negli ultimi mesi del 2014 l'Emittente ha presentato all'ENAC un nuovo piano quadriennale degli interventi per il periodo 2016-2019 con anno ponte 2015 (il "**Piano degli Interventi**"). Il Piano degli Interventi prevede investimenti per un totale di circa Euro 126,2 milioni interamente a carico dell'Emittente, incluso l'utilizzo del Fondo di Rinnovo. Per maggiori informazioni sugli investimenti effettuati dall'Emittente alla Data del Documento di Registrazione, *cf.* Capitolo V, Paragrafo 5.2.1 del Documento di Registrazione).

Nei successivi paragrafi viene fornita una breve descrizione dei principali interventi previsti dal Piano Quadriennale degli Interventi e nel Piano degli Interventi nonché l'indicazione dei principali investimenti realizzati e in corso di realizzazione alla Data del Documento di Registrazione, evidenziando quelli che non rientrano nei predetti piani.

5.2.2 *Descrizione dei principali investimenti effettuati dall'Emittente nel corso del triennio 2012–2014*

Nel triennio 2012-2014 il Gruppo ha effettuato investimenti per un ammontare totale pari a circa Euro 46 milioni, volti principalmente allo sviluppo delle infrastrutture, al fine di migliorare il servizio offerto ai passeggeri e il servizio di trasporto merci, garantendo livelli di qualità, di sicurezza e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati, nonché maggiore efficienza operativa.

Si riportano di seguito per ciascun anno gli investimenti effettuati dal Gruppo negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2012, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2014 ("**Investimenti Gruppo 2012-2014**").

5.2.2.1 *Investimenti nel corso del 2012*

Nel corso del 2012 sono stati realizzati investimenti per circa Euro 18,9 milioni, tra cui i più significativi sono:

Intervento	Descrizione	Ammontare dell'investimento nel periodo
Riqualifica aerostazione	I lavori di riqualifica hanno visto nel corso del 2012 il raggiungimento di un avanzamento pari al 55%. A fine giugno è stata inaugurata la prima parte della nuova sala accettazione con l'apertura delle prime due isole <i>check-in</i> (B e C) con il rinnovo dei banchi <i>check-in</i> , dei monitor info-accettazione e degli impianti di smistamento bagagli. Tra novembre e dicembre 2012 hanno aperto le prime nuove attività commerciali in sala imbarchi.	9.819.840
Edificio BHS	i lavori di costruzione dell'edificio sono stati ultimati a novembre 2012	2.157.961
Impianto BHS	Ad ottobre 2012 si è avviata l'installazione dell'impianto BHS all'interno del nuovo edificio	981.757
Riqualifica parcheggio P3	L'investimento si è concluso a giugno con la ristrutturazione del parcheggio modulare e dell'impianto di illuminazione con l'utilizzo di lampade a basso consumo	600.802

Al 31 dicembre 2012 lo stato di avanzamento degli altri progetti principali era il seguente:

- (i). pontili di imbarco: la costruzione del secondo pontile, prevista per la fine del 2012 ha subito un ritardo dovuto a gravi inadempimenti da parte degli assegnatari dei lavori, alla Data del Documento di Registrazione non è prevedibile la data di conclusione dell'intervento;
- (ii). ampliamento molo imbarchi: la progettazione è stata affidata ad ottobre 2012;
- (iii). impianto BHS: i lavori di installazione del nuovo impianto BHS sono stati avviati al termine della costruzione dell'edificio BHS;
- (iv). piazzola *de-icing* ed edificio: si è conclusa la fase di progettazione esecutiva con richiesta di approvazione da parte di ENAC.

La tabella che segue indica le somme investite suddivise come ivi indicato.

Investimenti <i>in migliaia di Euro</i>	Consuntivo 2012
Investimenti diritti di concessione	16.142
Altri investimenti	2.716
Totale Investimenti	18.858

5.2.2.2 *Investimenti nel corso del 2013*

Nel corso del 2013 sono stati realizzati investimenti per circa Euro 20,8 milioni, tra cui i più significativi sono stati:

Intervento	Descrizione	Ammontare dell'investimento nel periodo
<i>Riqualifica aerostazione</i>	I lavori di riqualifica del Terminal, iniziati il 7 novembre 2011, si sono sostanzialmente conclusi il 30 novembre 2013. Al termine dei lavori di riqualifica le aree commerciali sono aumentate e le aree operative sono state riorganizzate avendo a disposizione maggiori spazi e migliori infrastrutture anche tecnologiche	12.060.072
Impianto BHS	nel mese di maggio sono stati terminati i lavori di installazione. 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	1.349.491
<i>Terminal Merci</i>	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	347.087

Alla fine del 2013 lo stato di avanzamento degli altri progetti principali era il seguente:

- (i). pontili di imbarco: si 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;
- (ii). ampliamento molo imbarchi: la progettazione preliminare si è conclusa a giugno del 2013;

- (iii). sistemazione viabilità area est III Lotto e riqualifica piazzale ex-Aeroclub: nel corso del 2013 si è conclusa la fase di progettazione;
- (iv). riqualifica fabbricato ex-Aeroclub: i lavori sono iniziati a settembre del 2013;
- (v). 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 Master Plan aeroportuale che prevede una serie di prescrizioni ambientali per la stessa;
- (vi). progetto Logiscan: il progetto, nel corso del 2013 è stato utilizzato in fase sperimentale presso l'Aeroporto.

La tabella che segue indica le somme investite suddivise come ivi indicato.

Investimenti	Consuntivo 2013
<i>in migliaia di Euro</i>	
Investimenti diritti di concessione	18.318
Altri investimenti	2.469
Totale Investimenti	20.787

5.2.2.3 Investimenti nel corso del 2014

Nel corso del 2014 sono stati realizzati investimenti per Euro 6,8 milioni di cui oltre Euro 4,3 milioni per investimenti relativi ai diritti derivanti dall'utilizzo di beni in concessione e i rimanenti relativi a interventi su beni diversi (altri investimenti). Rispetto agli anni precedenti il consuntivo è in diminuzione per effetto dell'avvio di un nuovo ciclo di investimenti e di alcuni fattori specifici su alcuni investimenti (in particolare i lavori di realizzazione dei pontili di imbarco sono stati fermati per grave inadempimento dell'appaltatore comportando uno slittamento nella tempistica di realizzazione di oltre nove mesi).

La tabella che segue indica le somme investite suddivise come ivi indicato

Investimenti	Consuntivo 2014
<i>in migliaia di Euro</i>	
Investimenti diritti di concessione	4.294
Altri investimenti	2.499
Totale Investimenti	6.793

Tra i più significativi investimenti previsti dal Master Plan e conclusi si segnalano:

Intervento	Descrizione	Ammontare dell'investimento nel periodo
Riqualifica aerostazione	sono stati completati una serie di interventi minori tra i quali: il rinnovo delle sedute, l'installazione di nuovi <i>gate</i> di imbarco, installazione di nuovi monitor e rinnovo dei cestini gettarifiuti	1.458.434
Centrale di trigenerazione	l'installazione si è conclusa nel mese di luglio del 2014	1.105.453
Sistemazione della viabilità III lotto	i lavori si sono avviati a settembre e si sono conclusi a dicembre 2014	557.746
Riqualifica Edificio Ex Aeroclub	i lavori di realizzazione dell'edificio da destinare agli uffici operativi di piazzale sono terminati a settembre 2014; nel corso del 2015 verrà terminata l'installazione dell'impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica per alimentare l'edificio stesso	427.582
Pontili di imbarco	iniziati i lavori di completamento del secondo e terzo pontile	422.132

5.2.2.4 Investimenti effettuati nel trimestre al 31 marzo 2015

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati nel primo trimestre 2015 è pari a Euro 570 migliaia di cui Euro 250 migliaia per investimenti da Master Plan e il rimanente per investimenti destinati all'operatività aeroportuale. Rispetto al primo trimestre 2014 il valore degli investimenti realizzati risulta superiore del 75% dovuto alla tipologia di investimenti che si sono portati avanti nel periodo in parte di natura diversa rispetto a quelli dell'anno precedente. Si evidenzia comunque che i primi tre mesi dell'anno sono normalmente caratterizzati, per la Società, da un livello contenuto di investimenti inferiore rispetto a quanto posto in essere nei trimestri successivi a causa dell'avvio dei nuovi investimenti che si manifestano nelle fasi di progettazione, gare e realizzazione nel corso dell'anno.

La tabella che segue indica le somme investite suddivise come ivi indicato.

Investimenti in migliaia di Euro	31/03/2015	31/03/2014	Variatz. % 31/03/2015 - 31/03/2014
Investimenti diritti di concessione	230	139	65%
Altri investimenti	337	184	83%
Totale Investimenti	566	323	75%

Tra gli investimenti conclusi nel primo trimestre 2015 si segnalano, in particolare, investimenti relativi all'ammodernamento del *terminal*, all'installazione di un sistema GPS sui mezzi di manovra e allo sviluppo di sistemi informativi per un totale di circa Euro 142 migliaia.

5.2.2.5 Investimenti effettuati dal 1 aprile 2015 e fino alla Data del Documento di Registrazione

Dal 1 aprile 2015 alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente non ha posto in essere investimenti significativi.

5.2.3 Descrizione dei principali investimenti in corso di realizzazione

Nei paragrafi che seguono sono descritti i principali investimenti in corso di realizzazione da parte dell'Emittente alla data del Documento di Registrazione.

- (i) *Riqualifica aerostazione esistente*: si è conclusa la fornitura relativa al rinnovo dei cestini getta-rifiuti esterni all'aerostazione avviata a dicembre 2014; è inoltre stata aggiudicata la gara per la realizzazione di "corridoi contro-flussi" che riguarda la sala arrivi Schengen e l'uscita dalla sala riconsegna bagagli con l'obiettivo di migliorare i flussi passeggeri e garantire maggiormente l'accesso ai soli autorizzati. Per l'anno in corso l'investimento previsto è pari a Euro 514 migliaia.
- (ii) *Parcheggio area autostrade*: il progetto esecutivo concluso nel corso del 2012 e avente l'obiettivo di realizzare, in un'area adiacente al sedime aeroportuale di proprietà di Autostrade S.p.A, 350 posti auto per i passeggeri aeroportuali, è tuttora in attesa della conclusione della procedura di conformità urbanistica. La società Autostrade Spa ha consegnato l'area e, una volta ottenuta la Conformità Urbanistica, si procederà con l'avvio delle procedure di gara per la realizzazione del parcheggio. Per l'anno in corso l'investimento previsto è pari a Euro 336 migliaia.
- (iii) *Sistemazione viabilità*: si sono conclusi i lavori complementari del III lotto relativi alla riqualifica dei marciapiedi area taxi fronte terminal e area fermata autobus di linea e all'ampliamento del Parcheggio P3 nell'area adiacente al deposito carburante avio mediante la realizzazione di 65 nuovi posti auto passeggeri. Per l'anno in corso l'investimento previsto è pari a Euro 550 migliaia.

Sono inoltre in corso di realizzazione alla Data del Documento di Registrazione alcune attività propedeutiche alla realizzazione degli investimenti previsti dal Piano degli Interventi per il periodo 2016 -2019, con anno ponte 2015, contenute gli interventi inclusi nel Master Plan per il relativo periodo (*cf.* il successivo Paragrafo 5.2.4) e, in particolare:

- (i) *Nuovo molo partenze*: si è concluso lo studio di fattibilità relativo al Nuovo Sistema Terminal avviato nell'ultimo trimestre del 2014: tale studio prevede un primo progetto di ampliamento dell'aerostazione esistente lato *air side* mediante la realizzazione di un nuovo molo imbarchi su due livelli con nuovi *gate* di imbarco per potenziare la capacità dell'aerostazione. Per l'anno in corso l'investimento previsto riguarda l'avvio della progettazione ed è pari a Euro 150 migliaia.
- (ii) *Pontili di imbarco*: i lavori affidati nel febbraio 2012 sono stati interrotti a settembre dello stesso anno e nel 2013 è stato risolto il contratto per grave inadempienza contrattuale. Successivamente nel corso dello stesso anno i lavori sono stati affidati alla seconda aggiudicataria che ha iniziato a febbraio del 2014 ha iniziato a completare quanto interrotto dal primo appaltatore. Stante il grave ritardo accumulato nel 2014 anche da quest'ultima, si è proceduto ad una nuova risoluzione contrattuale e all'affidamento in urgenza dei lavori interrotti; attualmente si è in attesa di autorizzazione da parte di ENAC per la ripresa dei lavori in urgenza. Per l'anno in corso l'investimento previsto è pari a Euro 700 migliaia.

Per quanto attiene agli altri investimenti destinati all'operatività aeroportuale si evidenziano una serie di interventi in corso, finalizzati a migliorare la fruibilità delle strutture da parte dei passeggeri e a rendere più piacevole il soggiorno in Aeroporto, in ottica di efficientamento dei processi e di miglioramento del servizio offerto. In particolare si segnala la conclusione di uno studio di fattibilità per l'ottimizzazione delle aree

security (accodamento pre e post controlli) con l'obiettivo di migliorare l'ambiente generale e la capacità del sistema controlli di sicurezza, recependo anche le indicazioni fornite dal programma IATA “*Security access and egress program*” nel 2014 a tale riguardo.

L'Emittente ha posto, e porrà, in essere gli investimenti descritti nel presente paragrafo finanziandoli in parte mediante utilizzo di fondi propri e in parte ricorrendo all'indebitamento verso banche.

5.2.4 Descrizione dei principali investimenti futuri programmati dall'Emittente

I principali investimenti futuri deliberati dall'Emittente con riferimento all'Aeroporto sono quelli definiti nel Piano degli Interventi. Tale piano è stato predisposto sulla base degli interventi pianificati nel Master Plan seguendo un criterio di modularità il cui *driver* principale è l'andamento del traffico aereo. Il Piano degli Interventi prevede una spesa complessiva di circa Euro 126 milioni.

Una parte significativa degli investimenti previsti dall'Aeroporto nel Piano degli Interventi mira a portare la capacità aeroportuale a 10 milioni di passeggeri annui entro il 2019. Si segnala che tale dato è espressamente riferito alla capacità aeroportuale e non si riferisce a una previsione di incremento del traffico.

Tale capacità si riferisce al volume di traffico passeggeri potenziale che potrà essere gestito dall'Aeroporto, a parità di qualità del servizio rispetto ai livelli di servizio attuali. Gli investimenti previsti mirano pertanto ad ampliare le aree e le infrastrutture disponibili per accogliere un maggior numero di passeggeri garantendo o aumentando il livello di qualità del servizio erogato.

Sono di seguito riportati gli investimenti previsti nel Piano degli Interventi. Si fa presente che i tempi di realizzo e le cifre relative all'ammontare di ciascun investimento si riferiscono a quanto preventivato e stimato dall'Emittente in sede di preparazione del Piano di Interventi e, in ragione della loro natura di dato legato ad attività che coinvolgono soggetti terzi e si pongono in un arco temporale di medio periodo, potrebbero variare anche sensibilmente. Tale eventuale variazione non comporta una violazione da parte dell'Emittente degli obblighi assunti verso ENAC o verso gli utenti aeroportuali.

Intervento	Descrizione	Periodo di realizzo	Esborso					Ammontare dell'investimento nel periodo 2015-2019
			2015	2016	2017	2018	2019	
Nuovo molo partenze	Realizzazione primo stralcio del nuovo molo partenze che sarà connesso all'aerostazione esistente, dotato di pontili mobili	2017-2020	150.000	228.000	2.250.000	4.030.000	4.030.000	10.688.000
Pontili di imbarco aerostazione esistente	Il progetto consiste nella realizzazione di cinque pontili di imbarco per l'accesso diretto agli aeromobili	2015-2016	700.000	839.856				1.539.856
Interventi su Terminal esistente	Interventi mirati a supportare la crescita del traffico negli anni futuri. Il progetto comprenderà l'ampliamento della sala imbarchi delle aree Schengen e extra Schengen	2017-2020	200.000	370.000	3.610.000	6.550.000	6.550.000	17.280.000
Ristrutturazione Parcheggio Express Park	Ristrutturazione di una parte del Parcheggio denominato "Express Park". Attualmente nell'area è presente un parcheggio a raso. Il progetto ha l'obiettivo di sopraelevare l'attuale area per la creazione di nuovi posti auto.	2016-2017	30.000	1.170.000	766.746	-		1.966.746
Contributo per People Mover	Contributo per la realizzazione del collegamento su rotaia "Stazione Centrale di Bologna – Aeroporto" opera denominata People Mover oltre a oneri di realizzazione di un collegamento pedonale dalla stazione di arrivo al terminal.	2015-2016	923.866	2.000.000	-	-		2.923.866
Ampliamento piazzale aeromobili I° Lotto	Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo piazzale ad incremento del piazzale esistente nei pressi dell'area Arrivi Extra-Schengen dell'Aeroporto	2017-2018	-	20.000	1.776.971	372.000		2.168.971
Riqualifica Piazzale "Aeroclub"	Riqualifica di una parte del piazzale denominato "Apron 2".	2015-2016	200.000	4.213.313				4.413.313
Piazzale aeromobili per base operativa (III° Lotto)	Realizzazione di un nuovo piazzale tra il piazzale denominato "Apron 3" e il piazzale di Aviazione Generale" principalmente per l'operatività di un primario Courier.	2017-2018	20.000	80.000	2.000.000	3.530.625		5.630.625
Riprotezione enti di Stato	Nuova caserma Vigili del Fuoco Nuova base elicotteristi Vigili del Fuoco Nuova base elicotteristi Polizia di Stato Viabilità e parcheggi Vigili del Fuoco Nuove piazzole elicotteristi Piazzale Vigili del Fuoco e raccordi con piazzale aeromobili e viabilità esterna Realizzazione di nuove sedi adibite a basi degli Enti di Stato presenti oggi in Aeroporto, tali sedi verranno trasferite a nord della pista di volo e direttamente collegate all'area di manovra.	2017-2019	175.000	225.000	5.979.656	9.369.750	8.362.035	24.111.441
Piazzola De-icing ed Edificio	Realizzazione di una piazzola per l'attività di de-icing agli aeromobili con sistema di "spruzzaggio" a braccio semiautomatico e sarà dimensionata per aeromobili di classe fino alla Eco.	2016-2017	100.000	3.500.000	1.739.709			5.339.709
Edificio Cargo I° Modulo	Ampliamento, richiesto da parte di un courier con un magazzino di oltre 4000 metri quadrati e un piazzale pavimentato di circa 10.000 metri quadrati.	2017-2019	50.000	200.000	2.000.000	3.000.000	2.062.500	7.312.500

Oltre ai suddetti interventi la Società prevede di porre in essere ulteriori investimenti per migliorare l'operatività dell'Aeroporto. Si tratta di interventi individuati dall'Emittente e inseriti nel Piano degli

Interventi, tali investimenti mirano a rendere più efficiente l'operatività aeroportuale, sviluppare il *business* commerciale, promuovere progetti di innovazione tecnologica, migliorare gli standard di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica e incrementare il livello qualitativo dei servizi offerti al passeggero. Gli interventi, poi, a seconda della loro natura sono stati accorpati e allocati nelle seguenti voci principali:

Interventi viabilità-parcheggi - Gli interventi previsti sono relativi ai parcheggi esistenti dell'Aeroporto e gestiti direttamente dall'Emittente. Si prevede un investimento totale nel periodo di circa Euro 1,3 milioni.

Interventi vari e di manutenzione straordinaria - Gli interventi previsti si rendono necessari per ottemperare alle esigenze operative dell'Aeroporto sia *land side* che *air side* o per soddisfare le richieste degli Enti presenti in aeroporto. Si prevede un investimento totale nel periodo di circa Euro 31 milioni.

Interventi da Piano Qualità - Per rispondere alle esigenze ed aspettative dei passeggeri l'Aeroporto di Bologna persegue l'obiettivo di garantire un servizio efficiente e confortevole, anche grazie all'ausilio di strumenti tecnologici all'avanguardia. Gli interventi previsti andranno ad incidere sul miglioramento del servizio sia in termini di attesa che di *comfort* e pulizia, che di dotazioni infrastrutturali e tecnologiche messe a disposizione dei passeggeri, tra i principali interventi si evidenziano: segnaletica integrativa *terminal*, realizzazione *recharge point*, ammodernamento *terminal* e allargamento area *main entrance*, riqualifica servizi igienici presso il *terminal*, miglioramento dei punti di informativa al pubblico (delocalizzazione info Point, incremento dei monitor informativi e utilizzo del SIE-Sistema Informativo Evoluto) e tecnologie per la facilitazione dei flussi passeggeri” (Sistemi di *Bag Drop*, ammodernamento zona varchi *security*, etc.). Si prevede un investimento totale nel periodo di circa Euro 1,4 milioni.

Interventi da Piano Ambiente - Gli interventi inseriti nel Piano Ambiente sono stati individuati nell'ambito della gestione degli aspetti di sostenibilità e per il miglioramento delle prestazioni energetiche efficientando i consumi delle attuali infrastrutture. L'individuazione di tali interventi è scaturita dall'audit energetico condotto nel corso del 2013 e per dare attuazione anche a quanto previsto dal decreto di pronuncia di compatibilità ambientale relativo al Master Plan. Si prevede un investimento totale nel periodo di circa Euro 2 milioni.

Interventi Security - Interventi necessari per l'adeguamento alla normativa e per la gestione di tutto il sistema dei controlli di sicurezza. Si prevede un investimento totale nel periodo di circa Euro 1,3 milioni.

Interventi per Espropri e Acquisizioni - L'investimento complessivo ha l'obiettivo di acquisire aree limitrofe al sedime per lo sviluppo aeroportuale. I valori inseriti nel Piano degli Interventi sono stati desunti da opportune perizie sui terreni in esame, determinandone il valore di mercato riferito alla destinazione urbanistica vigente ed all'attività presente su detti terreni (agricola, residenziale, ecc.). In particolare la quota inserita nel Piano degli Interventi si riferisce alla stima per l'acquisto di un terreno di proprietà del Comune di Bologna su cui è stata costruita la Caserma dei Vigili del Fuoco. Si prevede un investimento totale nel periodo di circa Euro 350.000.

People Mover - Quest'opera riguarda la realizzazione di una infrastruttura di collegamento tra l'Aeroporto e la Stazione Centrale di Bologna per mezzo di una navetta su monorotaia. Sarà realizzata da Marconi Express S.p.A., società di scopo costituita, insieme a un altro socio di minoranza, da CCC-Consorzio Cooperative Costruzioni, aggiudicataria della gara indetta nel 2008 dal Comune di Bologna per la realizzazione e gestione di tale servizio di collegamento. L'Emittente partecipa a questo progetto attraverso i contributi sopra indicati e

investimenti (mediante la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Marconi Express S.p.A. - per maggiori informazioni *cf.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del presente Documento di Registrazione). Alla Data del Documento di Registrazione, per quanto noto alla Società, non è stata ancora definito il cronoprogramma dell'opera.

L'Emittente ha posto, e porrà, in essere gli investimenti descritti nel presente paragrafo finanziandoli in parte mediante utilizzo di fondi propri e in parte ricorrendo all'indebitamento verso banche.

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non è a conoscenza di contestazioni, esposti o reclami pendenti da parte di soggetti del luogo con riferimento alla circostanza che l'attività aeroportuale in essere o in via di sviluppo possa generare nocuenti a tali soggetti.

Si segnala che le segnalazioni da parte dei cittadini sono in numero molto limitato e hanno per oggetto il disturbo generato dalle operazioni di volo sull'abitato del Comune di Bologna. La risposta alle segnalazioni viene fornita direttamente dall'Emittente o, qualora il reclamo giunga alle Amministrazioni comunali, secondo una modalità condivisa con la stessa Amministrazione. In quest'ultimo caso è previsto che il contenuto della risposta sia condiviso fra la Società e l'Amministrazione stessa, per poi essere trasmessa dalla stessa al cittadino.

In linea generale si evidenzia che dal 2005 è attivo il Gruppo Tecnico per il Rumore Aeroportuale (il "**Gruppo Tecnico**"), organo tecnico istituito con decisione di Giunta Comunale 84238/2005, e che vede le rappresentanze dell'Emittente, del Comune di Bologna, del Comune di Calderara di Reno, dell'ARPA e della Città Metropolitana di Bologna. Nell'anno precedente la Data del Documento di Registrazione, negli incontri di tale Gruppo Tecnico è coinvolto direttamente il Presidente del Quartiere Navile. Il Gruppo Tecnico ha lo scopo di discutere e condividere le questioni legate al rumore aeroportuale, le sue modalità di gestione oltreché le informazioni alla cittadinanza (inclusa la risposta alle segnalazioni). Circa una volta all'anno è organizzato un incontro informativo con la Commissione Consiliare Ambiente del Comune di Bologna, nel corso della quale la Società espone le informazioni inerenti la gestione del rumore aeroportuale, le azioni intraprese per la mitigazione degli impatti ambientali e le azioni future previste.

Per maggiori informazioni in merito ai Master Plan ed ai documenti sulla cui base sono stati definiti i principali investimenti futuri per l'Aeroporto si veda il precedente Paragrafo 5.2 del presente Capitolo V.

6 PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ

Premessa

L'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, contraddistinto dal codice aeroportuale IATA BLQ, è, al 31 dicembre 2014, il settimo aeroporto in Italia per traffico passeggeri⁷ e il quinto per traffico merci⁸. Al 31 marzo 2015 l'Aeroporto risulta, inoltre, essere il sesto aeroporto in Italia per traffico passeggeri⁹, avendo superato, in questo periodo, lo scalo di Catania, mentre si conferma il quinto per traffico merci¹⁰. Alla Data del Documento di Registrazione, è considerato dal Piano Nazionale degli Aeroporti, per il bacino di utenza di circa 10,7 milioni di persone¹¹, la forte vocazione internazionale e il posizionamento baricentrico in una delle più importanti aree economiche e turistiche italiane, l'aeroporto strategico dell'area Centro Nord insieme al sistema aeroportuale Firenze-Pisa¹². Inoltre, l'Aeroporto di Bologna risulta il quarto in Italia per connettività mondiale¹³ ed è, in Europa, tra i primi cinquanta aeroporti europei per connettività e il primo per tasso di crescita della stessa (+984%) nel periodo 2004-2014¹⁴.

Lo scalo, che può avvalersi di infrastrutture aeroportuali che consentono di operare voli a breve, medio e lungo raggio 24 ore su 24, di un *terminal* passeggeri recentemente rinnovato e di una dotazione tecnologica considerata dalla Società all'avanguardia per sicurezza e per tutela ambientale, punta a offrire ai passeggeri una struttura accogliente e stimolante, che possa migliorare la loro esperienza di viaggio, e a mettere a loro disposizione una estesa rete di collegamenti, finalizzata alla creazione di valore per l'economia del Paese e all'internazionalizzazione delle imprese del bacino di utenza e, al contempo, a facilitare l'accesso al territorio dai maggiori Paesi d'Europa e del mondo, a beneficio di tutta la collettività.

Nel 2014 dall'Aeroporto sono state servite 99 destinazioni, di cui 13 domestiche e 86 internazionali operate da 48 tra i maggiori operatori di linea europei e del bacino del Mediterraneo, quali Aeroflot, Alitalia, Air France/KLM, Royal Air Maroc, Austrian Airlines, British Airways, Brussels Airlines, Lufthansa, Air Nostrum, TAP, Tarom, Tunisair, Turkish Airlines e SAS, che assicurano anche la connettività con i principali *hub* serviti da queste aerolinee.

L'Aeroporto di Bologna è inoltre una delle principali basi di Ryanair in Italia, con più di 35 destinazioni servite in Italia e in Europa da questo vettore nel 2014, e ospita numerosi voli di altre primarie compagnie *low cost*, quali easyJet, Germanwings, Wizz Air.

⁷ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

⁸ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

⁹ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche marzo 2015, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

¹⁰ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche marzo 2015, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

¹¹ Fonte: Società.

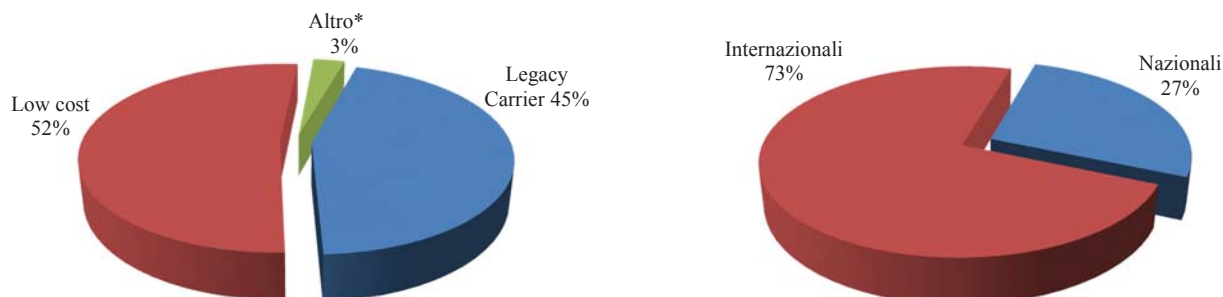
¹² Fonte: MIT, Piano Nazionale degli Aeroporti, gennaio 2014. Si segnala che il Piano Nazionale degli Aeroporti individua due aeroporti/sistemi aeroportuali strategici per l'area Centro Nord, vale a dire l'Aeroporto di Bologna e quelli di Firenze e Pisa, a condizione che si realizzi l'integrazione tra quest'ultime due infrastrutture aeroportuali e che le stesse formino un c.d. sistema aeroportuale. Alla Data del Documento di Registrazione, tale integrazione non si è ancora realizzata.

¹³ ICCSAI - International Center for Competitiveness Studies in the Aviation Industry, Fact Book 2014.

¹⁴ ACI Europe Airport Connectivity Report 2004 2014.

I grafici che seguono riportano la percentuale di passeggeri per categoria di vettore e le percentuali dei voli suddivisi per destinazione (nazionale e internazionale) nel corso del 2014.

Percentuale di passeggeri per categoria di operatore e percentuali dei voli suddivisi per destinazione nel corso del 2014



* Charter e aviazione generale

Fonte: Società

Nel 2014, sono transitati dall'Aeroporto 6.580.481¹⁵ passeggeri, con un traffico che nel periodo 2009 - 2014 è aumentato del 37,6%¹⁶ (CAGR 2009-2014 pari al 6,6%) e sono state movimentate merci per un totale di 41.789 tonnellate, con un incremento nel periodo 2009-2014 di oltre il 52,9%¹⁷. La tabella seguente riporta i dati più significativi relativi al traffico sviluppato dall'Aeroporto di Bologna negli ultimi tre esercizi:

Traffico dell'Aeroporto negli esercizi 2014, 2013 e 2012

	2014	% sul totale	2013	% sul totale	2012	% sul totale
Passeggeri, di cui	6.580.481	100%	6.193.783	100%	5.958.395	100%
<i>Legacy carrier</i>	2.949.200	45%	2.932.099	47%	2.841.097	48%
<i>Low cost</i>	3.394.950	52%	2.974.178	48%	2.674.944	45%
<i>Altro¹</i>	236.331	3%	287.506	5%	442.354	7%
Merci (Kg) di cui	41.789.414	100%	44.148.630	100%	40.650.901	100%
<i>Via aerea</i>	32.167.001	77%	33.556.816	76%	30.582.534	75%
<i>Via superficie</i>	9.622.413	23%	10.591.814	24%	10.068.367	25%

⁽¹⁾ Include charter, transiti e aviazione generale

Nel primo trimestre 2015, sono transitati dall'Aeroporto 1.351.793 passeggeri¹⁸ confermando la ripartizione del traffico nazionale/internazionale (rispettivamente 27% e 73%) registrata nel 2014. Nello stesso periodo sono state movimentate merci per 9.650 tonnellate., La tabella seguente riporta i dati più significativi relativi al traffico sviluppato dall'Aeroporto di Bologna nel primo trimestre 2015 e il confronto con lo stesso periodo dell'esercizio precedente:

¹⁵ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

¹⁶ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

¹⁷ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

¹⁸ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2015, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

Traffico dell'Aeroporto nei trimestri al 31 marzo 2015 e 2014

	primo trimestre 2015	% sul totale	primo trimestre 2014	% sul totale
Passeggeri, di cui	1.351.793	100,0%	1.293.154	100,0%
<i>Legacy carrier</i>	578.850	42,8%	633.265	49,0%
<i>Low cost</i>	744.892	55,1%	622.165	48,1%
<i>Altro¹</i>	28.051	2,1%	37.724	2,9%
Merci (Kg) di cui	9.649.735	100,0%	10.961.471	100,0%
<i>Via aerea</i>	7.190.077	74,5%	8.566.091	78,1%
<i>Via superficie</i>	2.459.658	25,5%	2.395.380	21,9%

L'Emittente, incaricato della gestione totale ed esclusiva dell'Aeroporto di Bologna fino al 2044 ai sensi della Concessione e della Convenzione, e il Gruppo che controlla hanno adottato un modello di *business multiservice*, servendo sia compagnie aeree tradizionali (c.d. *legacy carrier*) sia vettori *low cost* e *charter*, per sfruttare le opportunità di sviluppo integrato offerte dalla diversa clientela *business* e *leisure* di queste tipologie di vettori.

L'attività svolta dal Gruppo si articola su due aree di *business* principali: (i) la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche e la prestazione dei servizi *aviation* ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali (attività *aviation*); e (ii) la gestione e sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale (aree commerciali, uffici, locali operativi, parcheggi, biglietterie, spazi pubblicitari) e la prestazione di servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali (attività *non aviation*).

Anche a seguito dell'allungamento di 350 metri della pista effettuato nel 2004, le infrastrutture aeroportuali *air side* del Gruppo sono in grado di accogliere tutte le tipologie di aeromobili passeggeri e cargo attualmente in linea, inclusi gli apparecchi *wide body* (salvo l'Airbus A380). Lo scalo offre inoltre tre piazzali per la sosta degli aeromobili per una superficie complessiva di circa 190.000 metri quadrati, con 32 piazzole di sosta aeromobili.

Lato terra, il Gruppo può inoltre mettere a disposizione dei propri clienti, al 31 marzo 2015, un *terminal* passeggeri di circa 45.000 metri quadrati disposti su tre piani, oggetto di profondo *restyling* e ampliamento nel periodo 2011-2013, che dispone di 24 *gate* per gli imbarchi e un'area *check-in* composta da 64 banchi accettazione nonché di un sistema di smistamento bagagli con 11 nastri trasportatori.

I servizi di *handling* alle compagnie aeree ospitate nello scalo sono forniti da operatori terzi e in particolare, al 31 marzo 2015, dalle società Marconi Handling S.r.l., Aviation Services S.p.A. e Aviapartner S.p.A. Il Gruppo inoltre fornisce direttamente servizi di *handling* dedicati all'aviazione generale (assistenza nelle operazioni in pista e ai passeggeri, per il trasporto bagagli e amministrativa) e all'assistenza merci e posta (movimentazioni e consegna), attraverso le società controllate TAG Bologna S.r.l. ("TAG") e Fast Freight Marconi S.p.A. ("FFM"), rispettivamente.

Per quanto concerne le attività *non aviation*, il Gruppo gestisce all'interno del *terminal* passeggeri una area commerciale di circa 5.600 metri quadrati con, nel 2014, 42 punti vendita *duty free*, *food & beverage* e *retail*, caratterizzata dalla presenza di *brand* internazionalmente riconosciuti e legati al territorio e di punti vendita di alcune tra le principali catene *retail* e di ristorazione locali, nazionali e internazionali.

Anche a seguito degli interventi sulla viabilità *land side* conclusi nel 2014 (cfr. Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione), al 31 marzo 2015 sono inoltre disponibili nell'area aeroportuale 5.100 posti auto concentrati in cinque aree di sosta (di cui quattro in prossimità e una a 1,5 chilometri dal *terminal*), che si sviluppano su una superficie complessiva di oltre 130.000 metri quadrati. Il Gruppo poi gestisce, sia direttamente sia attraverso agenti, la vendita di spazi pubblicitari all'interno e all'esterno dell'aerostazione.

Le attività *non aviation* del Gruppo comprendono, inoltre, la gestione della *VIP lounge* “Marconi *Business Lounge*”, la fornitura di servizi *premium* a passeggeri *top flyer* e *business* e la locazione in regime di subconcessione di uffici, magazzini, locali per servizi tecnici e *hangar* per una superficie complessiva di circa 90.000 metri quadrati.

Sono infine presenti presso lo scalo, al 31 marzo 2015, 10 compagnie di autonoleggio rappresentanti complessivamente 16 marchi specializzati, con un'offerta di circa 480 veicoli in un'area parcheggio dedicata di circa 10.000 metri quadrati.

Al 31 maggio 2015 il numero dei dipendenti complessivamente impiegati dal Gruppo è pari a n. 456 di cui 388 assunti a tempo indeterminato e 68 con contratti a tempo determinato.

Le seguenti tabelle indicano i principali indicatori finanziari consolidati del Gruppo negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per ulteriori informazioni sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, cfr. Capitolo XX del Documento di Registrazione.

Principali indicatori economici del Gruppo negli esercizi 2014, 2013 e 2012

(in migliaia di Euro)	2014	%	2013	%	2012	%
Ricavi	76.889	100	86.892	100	83.076	100
EBITDA (Margine operativo lordo)	21.370	27,79	17.587	20,24	15.675	18,87
Risultato operativo	12.512	16,27	8.253	9,50	6.944	8,36
Utile (Perdita) di esercizio	6.873	8,94	3.924	4,52	2.223	2,68

(in migliaia di Euro)	Primo trimestre 2015	%	Primo trimestre 2014	%
Ricavi	15.713	100%	15.431	100%
EBITDA (Margine operativo lordo)	2.352	14,97%	2.690	17,43%
Risultato operativo	(95)	(0,60%)	2.161	1,69%
Utile (Perdita) di esercizio	(313)	(1,99%)	(274)	(1,78%)

Fattori critici di successo

La Società ritiene che i principali fattori critici di successo del Gruppo siano rappresentati:

1. dal posizionamento geografico strategico e dall'ampio bacino di utenza dell'Aeroporto di Bologna (*catchment area*);
2. dall'elevata connettività in crescita;

3. dal modello di *business multiservice* adottato;
4. dagli elevati *standard* dei servizi offerti.

1. La catchment area dell'Aeroporto di Bologna

L'Aeroporto di Bologna è uno dei nodi nevralgici del sistema infrastrutturale di Bologna, uno dei più importanti d'Italia, cardine della rete autostradale italiana e dell'Alta Velocità.

Rete autostradale e Alta Velocità



Fonte: Autostrade per l'Italia



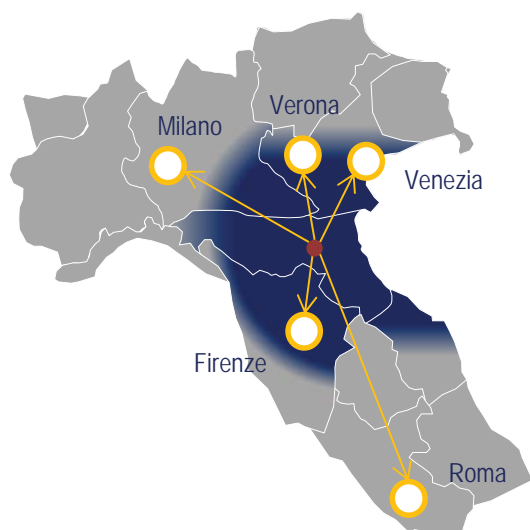
Fonte: RFI

Questo sistema consente allo scalo di servire in tempi ridotti una macro-area (c.d. *catchment area*) molto estesa che comprende, secondo la Società¹⁹, non solo l'Emilia Romagna ma anche il Nord delle Marche, una parte significativa della Toscana Nord Orientale e il Sud del Veneto nonché le province di Mantova e Cremona, per un totale di 24 province e circa 10,7 milioni di residenti (pari a circa il 18% della popolazione italiana al 1° gennaio 2014)²⁰.

¹⁹ Nel determinare la *catchment area*, l'Emittente ha ritenuto opportuno prendere in considerazione, oltre al criterio della distanza massima di due ore di percorso in automobile dall'Aeroporto (criterio utilizzato normalmente nel settore, come anche indicato nel Piano Nazionale degli Aeroporti), anche il criterio della distanza da Bologna con l'Alta Velocità contenuta intorno all'ora di viaggio (in considerazione della posizione centrale di Bologna come nodo della relativa rete ferroviaria) e il posizionamento degli aeroporti più prossimi comparabili in termini di volumi di traffico e infrastrutture aeronautiche messe a disposizione degli utenti aeroportuali.

²⁰ Fonte: ISTAT, Popolazione residente al 1° gennaio 2014.

Catchment Area dell'Aeroporto di Bologna



Fonte: Società

Questo bacino di utenza si caratterizza, secondo la Società, per la presenza di un'importante rete di industrie meccaniche (l'Aeroporto è al centro della cosiddetta *motor valley*, zona di eccellenza per i produttori di auto e moto, dove operano Ferrari, Lamborghini, Maserati e Ducati), manifatturiere (ceramica, informatica, biomedicale) elettroniche e alimentari di eccellenza, oltre a numerose PMI e imprese artigianali, per un totale di circa 47.000 aziende²¹, con una forte propensione all'export e all'internazionalizzazione e con politiche di espansione commerciale verso l'est Europa e l'Asia (Medio Oriente, Golfo Persico, Cina e Estremo Oriente) che nel 2012 hanno registrato esportazioni per un totale di Euro 26,2 miliardi²².

La *catchment area* dell'Aeroporto di Bologna presenta inoltre un PIL *pro capite* tra i più elevati tra le città italiane²³ e tra i primi in Europa, come indicato nelle seguenti tabelle (che riportano il PIL *pro capite* delle città italiane e europee, ritenute dall'Emittente potenzialmente comparabili con Bologna²⁴, che nel 2011 presentano un PIL *pro capite* superiore a quello della media dei 28 Stati membri dell'Unione Europea²⁵ - assunto pari a 100 - e al PIL *pro capite* dello Stato di appartenenza, nonché un tasso di disoccupazione inferiore alla media dei 28 Stati membri dell'Unione Europea).

²¹ Fonte: <http://www.osservatoriodistretti.org/> dati 2012 relativi ai distretti industriali di Emilia Romagna, Toscana e Marche.

²² Fonte: <http://www.osservatoriodistretti.org/>, dati 2012– relativi ai distretti industriali di Emilia Romagna, Toscana e Marche.

²³ Fonte: Eurostat 2014.

²⁴ La Società ha valutato di confrontare Bologna con le principali città della *catchment area* (Venezia e Firenze) e con la capitale Roma.

²⁵ Fonte: Eurostat 2014.

PIL pro capite 2011 e tasso di disoccupazione 2013 delle città italiane potenzialmente comparabili con Bologna

Città	Regione	PIL Pro Capite (indice EU28 ¹ = 100)	PIL Pro Capite Nazionale (indice EU28 ¹ = 100)	Tasso di Disoccupazione (EU28 ¹ = 10,8)
BOLOGNA	Emilia Romagna	125	Italia: 102	8,5%
Venezia	Veneto	118	Italia: 102	7,6%
Firenze	Toscana	110	Italia: 102	8,7%
Roma	Lazio	117	Italia: 102	12,3%

⁽¹⁾ 28 Stati membri dell'Unione Europea assunto pari a 100

Fonte: EUROSTAT 2014

PIL pro capite 2011 e tasso di disoccupazione 2013 delle città europee potenzialmente comparabili con Bologna²⁶

Città	Regione	PIL Pro Capite (indice EU28 ¹ = 100)	PIL Pro Capite nazionale (indice EU28 ¹ = 100)	Tasso di disoccupazione (indice EU28 ¹ = 10,8)
BOLOGNA	Emilia Romagna	125	Italia: 102	8,5%
Manchester	Greater Manchester	90	Regno Unito: 105	9,5%
Barcellona	Catalogna	113	Spagna: 96	23,4%
Hannover	-	119	Germania: 123	5,5%
Nizza	Costa Azzurra	104	Francia: 109	10,8%

⁽¹⁾ Media nei 28 Stati membri dell'Unione Europea assunta pari a 100

Fonte: EUROSTAT 2014

Bologna inoltre dispone di un importante polo fieristico (il secondo in Italia e tra i primi sei in Europa per superficie disponibile²⁷) contraddistinto dal susseguirsi di ventotto fiere internazionali nell'arco dell'anno.

Il tessuto socio economico della città e gli effetti dell'alto PIL *pro capite* hanno creato le condizioni affinché Bologna sia considerata una delle città italiane che offre la migliore qualità della vita, classificandosi nella relativa ricerca condotta dal quotidiano economico italiano Il Sole 24 Ore, nel periodo 2000 - 2013, sempre tra le prime dieci posizioni.

La *catchment area* dell'Aeroporto di Bologna comprende alcuni dei principali luoghi turistici e di villeggiatura italiani, come Bologna, Ferrara, Firenze, Ravenna, Mantova, San Marino, Siena, Urbino, Verona e la Riviera Romagnola e si contraddistingue per una densità di popolazione straniera tra le più alte del paese, pari a 1,2 milioni, su un totale di oltre 4,9 milioni di stranieri presenti in Italia²⁸. La presenza di distretti industriali crea infatti occupazione e, conseguentemente, richiamo di lavoratori dall'estero e nella *catchment area* dell'Aeroporto risiedono numerose e rilevanti comunità straniere, prevalentemente provenienti dall'area dell'Europa Orientale, dal Nord Africa e dall'Asia. La presenza di queste comunità costituisce un ulteriore impulso per lo sviluppo del traffico aereo internazionale, specialmente per quello verso i Paesi di provenienza.

²⁶ La Società ha valutato di confrontare Bologna con una città per ognuno dei quattro principali Paesi europei che fossero riconosciute per un elevato standard di vita.

²⁷ Fonte: <http://www.expo2015.org/it/partner/bolognafiere/-/official-partner-della-biodiversita-e-del-biologico>.

²⁸ Fonte: ISTAT, popolazione straniera residente al 1 gennaio 2014.

Inoltre, le connessioni con l'Alta Velocità e l'elevata frequenza giornaliera dei treni nonché la relativa vicinanza dello scalo con la stazione AV di Bologna, consentono ai passeggeri di raggiungere velocemente Firenze (circa trenta minuti), Milano (circa un'ora), Venezia (circa un'ora e venticinque minuti), Roma (circa un'ora e cinquanta minuti), favorendo il collegamento tra l'Aeroporto e le aree geografiche su cui insistono queste città che, seppur relativamente distanti in termini chilometrici, sono raggiungibili con questo mezzo con tempi di percorrenza brevi. Secondo la Società, inoltre, la presenza dell'Alta Velocità rende l'Aeroporto potenzialmente competitivo anche con quelli di queste città e di città a esse limitrofe.

Il posizionamento baricentrico dell'Aeroporto di Bologna in questa macro-area a forte valenza economica e in continuo sviluppo e il numero e il livello di connessioni internazionali e domestiche offerte attraverso i *legacy carrier* e i vettori *low cost* rendono lo stesso, come sottolineato nel Piano Nazionale degli Aeroporti²⁹ (si veda grafico seguente), il principale *gateway* per l'estero del territorio servito, sia per i passeggeri *business* sia per i turisti, e pongono lo scalo come il maggiore polo di attrazione per gli investimenti nel settore aeronautico, anche in nuove tratte, nel Centro Nord.



Fonte: MIT, Piano Nazionale degli Aeroporti 2014

2. L'elevata connettività

Il modello di *business multiservice* adottato dal Gruppo ha fatto sì che l'Aeroporto di Bologna sia riuscito negli ultimi anni, secondo la Società, ad attrarre compagnie aeree e passeggeri di ogni tipologia, incrementando il traffico verso un numero significativo di destinazioni e rafforzando i legami con gli operatori già presenti nell'Aeroporto.

²⁹ Piano Nazionale degli Aeroporti, gennaio 2014. Si segnala che il Piano Nazionale degli Aeroporti individua due aeroporti/sistemi aeroportuali strategici per l'area Centro Nord, vale a dire l'Aeroporto di Bologna e quelli di Firenze e Pisa, a condizione che si realizzi l'integrazione tra le due infrastrutture aeroportuali e che le stesse formino un c.d. sistema aeroportuale. Alla Data del Documento di Registrazione, tale integrazione non si è ancora realizzata.

Voli passeggeri

I dati relativi ai passeggeri dell'Aeroporto nell'ultimo triennio 2012-2014, suddivisi per categoria di operatore, danno evidenza dell'effetto di tale strategia adottata dal Gruppo:

<i>Volumi di passeggeri nel triennio 2014, 2013 e 2012 in unità di passeggeri</i>	2014	Var % 2014-2013	2013	Var % 2013-2012	2012
<i>Legacy carrier</i>	2.949.200	0,6%	2.932.099	3,2%	2.841.097
<i>Vettori low cost</i>	3.394.950	14,1%	2.974.178	11,2%	2.674.944
<i>Altro¹</i>	236.331	(17,8%)	287.506	(35%)	442.354
Totale passeggeri	6.580.481	6,2%	6.193.783	4,0%	5.958.395

⁽¹⁾ Include *charter*, *transiti* e aviazione generale

Fonte: Società.

Lo scalo ha movimentato nel 2014 circa 6,58 milioni di passeggeri, con una crescita del 6,2% rispetto all'anno precedente e con un CAGR nel periodo 2009-2014 pari al 6,6% e nel periodo 2012-2014 del 5,1%. Nel triennio 2012-2014 la composizione dell'offerta dell'Aeroporto si è modificata sviluppando mercati nuovi e specifici e si è invertito il peso relativo fra l'offerta delle compagnie tradizionali e quelle *low-cost*; questo fenomeno ha avuto un *trend* analogo a quello che si è verificato sul mercato europeo dove la componente *low cost* ha assunto quote di mercato crescenti. Infatti se nel 2012 le compagnie tradizionali rappresentavano il comparto trainante del mercato, dal 2013 il comparto *low cost* ha rappresentato la prima componente del traffico aereo.

Di seguito si riportano i dati relativi ai passeggeri dell'Aeroporto nel primo trimestre 2015 e 2014 suddivisi per categoria di operatore.

<i>Volumi di passeggeri nel primo trimestre 2015 e 2014 in unità di passeggeri</i>	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
<i>Legacy carrier</i>	578.850	633.265	-8,59%
<i>Vettori low cost</i>	744.892	622.165	19,73%
<i>Altro¹</i>	28.051	37.724	-25,64%
Totale passeggeri	1.351.793	1.293.154	4,5%

⁽¹⁾ Include *charter*, *transiti* e aviazione generale

Fonte: Società.

Lo scalo ha movimentato nel primo trimestre 2015 circa 1,35 milioni di passeggeri, con una crescita del 4,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Analizzando le componenti di traffico, la crescita è da ricondurre al traffico *low cost* che chiude il trimestre con un aumento del 19,73% mentre gli altri segmenti di traffico registrano variazioni negative.

Il calo della componente di linea dipende principalmente dalla cancellazione della rotta su Catania da parte di Meridiana e Alitalia, alle quali, sulla stessa destinazione, si è sostituita Ryanair; l'aumento della componente *low cost* risulta sostanzialmente da questo e altri voli operati dalla compagnia aerea irlandese e dagli incrementi del vettore Wizzair, infine il comparto *charter* è in costante crisi strutturale enfatizzata dalle criticità politiche dei paesi destinazione di questi voli (Egitto in primis).

Alla Data del Documento di Registrazione, l'operatività sull'Aeroporto dei *legacy carrier* continua a rappresentare una componente rilevante del traffico in ragione dei collegamenti verso i principali *hub* europei

offerti dalle compagnie tradizionali, spesso verso scali di transito per i collegamenti intercontinentali. Tale tipologia di offerta, in ragione delle caratteristiche delle destinazioni servite e del fatto che la domanda di tali collegamenti da parte dei passeggeri non dipende dal livello di tariffe praticate, non ha risentito della cannibalizzazione delle rotte da parte delle compagnie *low cost*. Inoltre sebbene sul mercato domestico i passeggeri preferiscano sempre di più l'offerta dei voli *low cost* rispetto a quelli delle compagnie tradizionali, si è comunque sviluppata una domanda addizionale di traffico turistico da e verso i paesi di provenienza servita dai *legacy carrier*.

La contrazione del numero di passeggeri dei voli charter, transiti e aviazione generale risente da una parte, della crisi strutturale dei voli *charter* dovuta al cambiamento di abitudini di viaggio, all'affermarsi del modello *low cost* e alle crisi politiche che hanno riguardato alcune regioni tradizionalmente servite da questi voli e, dall'altra, dalla perdita del flusso di passeggeri originato dal traffico di crocieristi del porto di Ravenna, sensibilmente ridottosi a seguito della chiusura di alcune rotte.

La seguente tabella riporta, con riferimento al triennio 2012-2014 i dati relativi ai passeggeri con destinazione EU e extra-EU, con evidenza dei dati relativi all'aviazione generale.

<i>Volumi di passeggeri EU e extra-EU nel triennio 2014, 2013 e 2012 in unità di passeggeri</i>	2014	Var % 2014-2013	2013	Var % 2013-2012	2012
Passeggeri Aviazione Commerciale	6.572.484	6,2%	6.186.565	4,0%	5.950.999
Passeggeri UE	5.682.232	5,2%	5.399.835	2,3%	5.278.154
Passeggeri Extra UE	890.252	13,2%	786.730	16,9%	672.845
Passeggeri Aviazione Generale	7.997	10,8%	7.218	-2,4%	7.396
Totale passeggeri	6.580.481	6,2%	6.193.783	4,0%	5.958.395

Analizzando il traffico dei passeggeri dell'Aeroporto, si evidenzia come il traffico extra-UE sia cresciuto costantemente nel triennio e nel 2014 abbia riportato un incremento del 13,2% sul 2013: la crescita è motivata dall'avvio e dal consolidamento dei voli dall'Aeroporto di Bologna di vettori quali Turkish Airlines, Aeroflot, Tunisair e Pegasus.

Anche il traffico UE è cresciuto costantemente nel triennio e nel 2014 ha registrato un aumento del 5,2% sul 2013: questo incremento è dovuto in particolare alla crescita del segmento *low cost*, concentrato sul mercato domestico e sui mercati comunitari.

Nel 2014 l'aviazione generale, dopo un 2013 in ribasso, ha registrato una crescita del 10,8%, legata anche ad eventi organizzati nella regione Emilia Romagna.

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Bologna nel primo trimestre 2015 e 2014.






















<i> Volumi di passeggeri EU e extra-EU nel primo trimestre 2015 e 2014 in unità di passeggeri</i>	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Passeggeri Aviazione Commerciale	1.350.006	1.291.799	4,5%
Passeggeri UE	1.168.521	1.088.664	7,3%
Passeggeri Extra UE	181.485	203.135	(10,7%)
Passeggeri Aviazione Generale	1.787	1.355	31,9%
Totale passeggeri	1.351.793	1.293.154	4,5%

Nel primo trimestre 2015 si conferma la crescita costante del traffico UE con un incremento dei volumi del 7,3%. Si registra invece una contrazione del traffico Extra UE determinata dalla cancellazione dei voli per Cancun e Zanzibar e dal rallentamento di alcune destinazioni del Nord Africa (Marocco e Tunisia).

Anche l'aviazione generale presenta performance positive in termini di traffico passeggeri nei primi tre mesi del 2015 con una crescita del 31,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La tabella che segue illustra inoltre, con riferimento al triennio 2012-2014, i dati relativi ai passeggeri nell'ultimo triennio, suddivisi per compagnia aerea:

Volumi di passeggeri nel triennio 2014, 2013 e 2012 per compagnia aerea

<i>in migliaia</i>	2014	(%)	2013	(%)	Var% 14/13	2012	(%)	Var% 13/12
 Ryanair	2.584	39,3%	2.237	36,1%	15,5%	2.128	35,7%	5,1%
 Lufthansa/Air Dolomiti	461	7%	501	8,1%	-8,0%	479	8,0%	4,5%
 Air France/ KLM/Hop	460	7%	442	7,1%	4,1%	433	7,3%	2,2%
 Alitalia/Airone	426	6,5%	390	6,3%	9,4%	583	9,8%	-33,1%
 Meridiana/Air Italy	300	4,6%	448	7,2%	-33,1%	345	5,8%	29,8%
 British Airways	229	3,5%	227	3,7%	0,8%	245	4,1%	-7,2%
 Wizz Air	204	3,1%	166	2,7%	23,4%			
 Easyjet	182	2,8%	190	3,1%	-4,2%	187	3,1%	1,8%
 Turkish Airlines	175	2,7%	169	2,7%	3,5%	125	2,1%	36,0%
 Vueling	130	2,0%	73	1,2%	78,5%	9	0,2%	700,8%
 Iberia/Air Nostrum	122	1,9%	131	2,1%	-6,6%	181	3,0%	-27,7%
 Germanwings	113	1,7%	70	1,1%	61,0%	64	1,1%	9,7%
 Neos	102	1,6%	103	1,7%	-0,6%	100	1,7%	2,3%
 Royal Air Marocco	99	1,5%	109	1,8%	-8,9%	122	2,1%	-10,9%
 Blue Panorama	98	1,5%	27	0,4%	261,2%	69	1,2%	-60,7%
 Pegasus	89	1,4%	60	1,0%	48,1%	17	0,3%	254,9%
 Austrian Airlines	89	1,3%	85	1,4%	3,9%	79	1,3%	8,4%
 Scandinavian Airlines	83	1,3%	91	1,5%	-8,9%	88	1,5%	4,5%
 Aeroflot	79	1,2%	72	1,2%	10,0%	22	0,4%	222,5%
 Blue Air	76	1,2%	69	1,1%	10,4%	81	1,4%	-15,1%
 Altre*	479	7,3%	534	8,6%	-10,3%	603	10,1%	-11,5%
Totale Passeggeri	6.580	100,0%	6.194	100,0%	6,2%	5.958	100,0%	4,0%

* Altre include passeggeri di altre compagnie aeree, transiti e Aviazione Generale

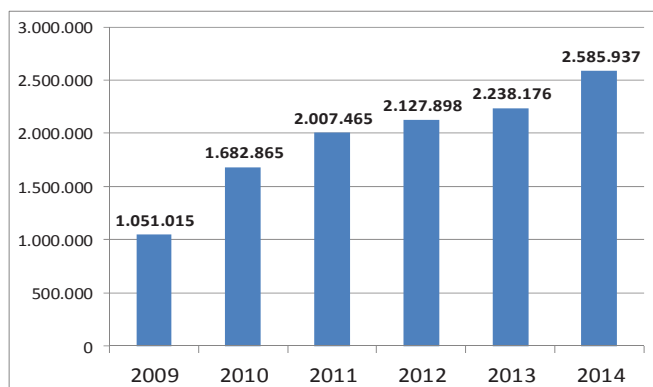
Ryanair rappresenta il primo vettore dell'Aeroporto di Bologna, con un significativo incremento di passeggeri nel triennio considerato, a conferma della tendenza all'aumento di tutto il comparto *low cost*. Mentre rimane sostanzialmente stabile la quota di easyJet nel periodo, le altre compagnie *low cost* mostrano infatti una crescita rilevante, con Wizz Air - che ha cominciato a operare dall'Aeroporto di Bologna solo nell'estate 2013 - e Vueling - anch'essa operativa dal 2013 - che raggiungono, rispettivamente, una quota del 3,1% e del 2% sul totale dei passeggeri nel 2014.

La Società ritiene, in particolare, che la crescita del comparto *low cost* sia stata influenzata in modo significativo dallo sviluppo dell'operatività di Ryanair sullo scalo. Questo vettore *low cost* ha infatti iniziato a volare sull'Aeroporto di Bologna nell'ottobre 2008 con voli provenienti da basi estere e nel marzo del 2009 l'Aeroporto è ufficialmente diventato base Ryanair, con due aeromobili basati sullo scalo. A fine marzo 2010, in anticipo rispetto a quanto concordato tra il vettore e il Gruppo, Ryanair ha posizionato il terzo aeromobile a

Bologna. L'interesse di Ryanair per la destinazione ha portato il vettore a incrementare anno dopo anno il numero di aeromobili basati sullo scalo fino ad arrivare a cinque nel 2012 e a concludere accordi di lungo periodo con il Gruppo, di cui l'ultimo, quinquennale, scade nell'ottobre 2018 (per maggiori informazioni, cfr: Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

Il grafico illustra l'andamento del traffico passeggeri di Ryanair presso l'Aeroporto dal 2009 al 2014.

Traffico passeggeri Ryanair 2009-2014 comprensivi di transiti



Fonte: Società

Nel primo trimestre 2015 il traffico passeggeri registrato da Ryanair è stato pari a 576.843 passeggeri, in aumento del 23% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

L'incremento dei voli e delle destinazioni servite da Ryanair ha permesso, secondo la Società, di aumentare la frequenza di utilizzo dell'Aeroporto da parte di utenti con minori disponibilità economiche per voli nazionali, turistici e verso i Paesi di origine e il conseguente aumento dei volumi di traffico ha favorito, a sua volta, l'ingresso di altri vettori *low cost* presso l'Aeroporto, attratti dalle positive risposte del mercato della relativa *catchment area* a questo tipo di sollecitazioni.

La crescita complessiva del traffico guidata sia dalle compagnie *low cost* sia dalle compagnie *legacy* e la disponibilità sull'Aeroporto di servizi per tutte le categorie di vettori ha operato da volano nei confronti di nuove compagnie aeree quali Turkish Airlines (nel 2010) e Aeroflot (nel 2012).

Il secondo vettore per numero di passeggeri e primo tra i *legacy carrier* è Lufthansa/Air Dolomiti grazie ai voli per i suoi due *hub* (Francoforte e Monaco), seguita da Air France/KLM/Hop che ha registrato nel 2014 una crescita dei volumi di traffico del 7% rispetto al 2013.

Il triennio 2012–2014 ha visto importanti cambiamenti sul fronte del mercato domestico e in particolare di Alitalia che ha condotto una politica di ottimizzazione con conseguente riduzione di voli. In particolare, dal 2012 Alitalia/AirOne ha cancellato 5 rotte dall'Aeroporto verso Alghero, Bari, Napoli, Palermo e Lamezia e mantenuto solo i voli per Roma e per Catania a cui si aggiungono nei mesi estivi due collegamenti per Reggio Calabria e per Crotone. Il peso dell'attività complessiva di Alitalia/AirOne sull'Aeroporto, rispetto al totale dei voli operati, si è progressivamente ridotta e il vettore, che nel 2012 era al secondo posto nella graduatoria dei clienti dell'Aeroporto con il 9,8% di passeggeri trasportati, nel 2013 è passato al quinto posto con il 6,3%. Nel 2014 Alitalia/AirOne ha scelto di concentrare le operazioni sui tre maggiori scali italiani Roma, Milano e

Venezia. L'impatto per l'Aeroporto è stato il ridimensionamento dei collegamenti per Catania, a cui ha fatto seguito la cancellazione nel mese di ottobre del 2014 del collegamento bigiornaliero. Sempre a partire da ottobre 2014, i collegamenti Bologna-Roma si sono ridotti a tre voli giornalieri. Nonostante la riduzione dei collegamenti Alitalia/Airone nel 2014 è passata al quarto posto con il 6,5% di traffico passeggeri sul totale dell'Aeroporto, grazie ad una ottimizzazione delle operazioni e a un maggior riempimento degli aeromobili. La cancellazione di alcune rotte da parte di Alitalia è stata peraltro parzialmente compensata dall'avvio o dall'incremento di collegamenti sulla stessa rotta da parte di altri vettori e in particolare da Ryanair.

Per effetto della crisi societaria sofferta, Meridiana, nel triennio 2012-2014, ha subito una contrazione dei passeggeri, anche a causa della chiusura della rotta per Catania e per la riduzione dei voli sulla Sardegna.

I passeggeri di British Airways sono sostanzialmente rimasti stabili anche per effetto dello spostamento, nel 2013, di tutti i voli dall'Aeroporto sull'aeroporto di Londra Heathrow, destinazione più strategica per la sua natura di grande *hub* europeo. Ciò ha favorito l'utilizzo della tratta da parte dei passeggeri, che possono accedere attraverso lo *spoke* Bologna-Londra Heathrow all'ampia rete di voli offerti da questo scalo di Londra.

La contrazione del traffico di Air Nostrum è dovuta alla cancellazione dei voli per Barcellona (da febbraio del 2013) e alla riduzione delle frequenze per Madrid.






















L'uscita dal mercato di Belle Air nel 2014 ha lasciato libero un mercato molto appetibile, quello della tratta Bologna-Tirana, immediatamente coperta da più vettori già operanti presso l'Aeroporto quali Alitalia e Blue Panorama. Quest'ultimo vettore, storico operatore *charter*, dopo aver subito una forte diminuzione di traffico nel 2013, in linea con la tendenza in negativo di tutto il settore *charter*, nel 2014 ha registrato una crescita rilevante grazie all'avvio del collegamento da Bologna a Tirana.

Si segnala inoltre che le compagnie aeree che nel 2014 hanno incrementato il proprio traffico presso l'Aeroporto sono state:

- Ryanair che ha sostituito AirOne nel collegamento su Alghero (volo giornaliero), ha lanciato due nuove destinazioni estive, Manchester e Bristol (rispettivamente 3 e 2 frequenze settimanali) e ha raddoppiato la frequenza giornaliera per Catania;
- Vueling, con l'introduzione della rotta per Parigi Orly (6 frequenze settimanali);
- WizzAir con il nuovo volo per Craiova (2 frequenze settimanali);
- Air Dolomiti che da dicembre 2014 ha iniziato a operare direttamente e non più per conto di Lufthansa il volo per Monaco (4 frequenze giornalieri);
- Pegasus che ha incrementato i voli per Sabiha Gokcen e Transavia che ha aumentato in estate i collegamenti per Eindhoven.

La tabella che segue illustra, con riferimento al primo trimestre 2015 e 2014, i dati relativi ai passeggeri, suddivisi per compagnia aerea:

Volumi di passeggeri nel primo trimestre 2015 per compagnia aerea

<i>in migliaia</i>	<i>primo trimestre 2015</i>	<i>(%)</i>	<i>primo trimestre 2014</i>	<i>(%)</i>
 Ryanair	576	42,6%	469	36,2%
 Air France + KLM + Hop	106	7,8%	101	7,8%
 Lufthansa + Air Dolomiti	102	7,5%	99	7,7%
 Alitalia + Air One	71	5,2%	94	7,3%
 British	55	4,1%	50	3,9%
 Wizz air	51	3,8%	44	3,4%
 Turkish	43	3,2%	41	3,2%
 Easyjet Airlines	38	2,8%	38	2,9%
 Air Nostrum + Iberia	30	2,2%	29	2,3%
 Vueling	26	1,9%	16	1,3%
 German Wings	23	1,7%	22	1,7%
 Blue Panorama	22	1,6%	17	1,3%
 Royal Air Maroc	21	1,5%	24	1,9%
 Aeroflot	18	1,3%	18	1,4%
 Neos	18	1,3%	24	1,9%
 Pegasus	17	1,2%	18	1,4%
 Meridiana + Air Italy	17	1,2%	54	4,2%
 TAP	15	1,1%	17	1,3%
 Austrian	14	1,0%	15	1,2%
 Blue air	13	1,0%	14	1,1%
 Altre*	78	5,8%	88	6,8%
Totale	1.354	100,0%	1.292	100,0%

* Altre include passeggeri di altre compagnie aeree, transiti e Aviazione Generale

Nel primo trimestre 2015 si confermano le buone *performance* per i vettori *low cost*, con una tenuta dei *legacy carrier* ad eccezione di Meridiana e Alitalia che presentano un calo del traffico per la cancellazione del volo per Catania.

Con l'inizio della stagione IATA *Summer* 2015 sono iniziati i seguenti nuovi collegamenti e altri saranno avviati nella fase più avanzata della stagione.

- Bologna – Praga / 4 frequenze settimanali operato da Czech Airlines con ATR 72 da 64 posti;
- Bologna – Istanbul Atatürk/ incremento di 3 frequenze settimanali da parte di Turkish Airlines (in totale 17/7).
- Bologna – Amburgo / 3 frequenze settimanali operato da Easyjet;

- Bologna - Parigi Orly di Vueling;
- incremento di Ryanair sulle rotte Catania, Londra, Varsavia e Alghero.

Le seguenti tabelle riportano il traffico passeggeri per area geografica, per Paese e verso le principali destinazioni nel triennio 2012-2014:

Traffico passeggeri verso le principali destinazioni al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

Area geografica	2014	% 2014 su Mondo	2013	% 2013 su Mondo	2012	% 2012 su Mondo
Europa	5.960.301	90,6%	5.590.480	90,3%	5.387.666	90,4%
Europa dell'Est ¹	573.628	8,7%	497.573	8,0%	264.508	4,4%
Nord Europa ²	689.641	10,5%	600.447	9,7%	577.738	9,7%
Sud Europa ³	3.057.341	46,5%	2.851.965	46,0%	2.955.663	49,6%
Europa Occidentale ⁴	1.639.691	24,9%	1.640.495	26,5%	1.589.757	26,7%
Resto del Mondo	620.180	9,4%	603.303	9,7%	570.729	9,6%
Mondo	6.580.481	100,0%	6.193.783	100,0%	5.958.395	100,0%

¹ Bielorussia, Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Moldavia, Romania, Russia, Slovacchia, Ucraina

² Isole Aland, Isole del Canale, Danimarca, Estonia, Isole Faeroe, Finlandia, Gran Bretagna, Guernsey, Islanda, Irlanda, Isola di Man, Jersey, Lettonia, Lituania, Norvegia, Sark, Isole di Svalbard e Jan Mayen, Svezia, e Irlanda del Nord.

³ Albania, Andorra, Bosnia Erzegovina, Croazia, Gibilterra, Grecia, Stato Città del Vaticano, Italia, Malta, Montenegro, Portogallo, Repubblica di San Marino, Serbia, Slovenia, Spagna, Macedonia.

⁴ Austria, Belgio, Francia, Germania, Liechtenstein, Lussemburgo, Monaco, Olanda, Svizzera.

	2014	% 2014 su Mondo	2013	% 2013 su Mondo	2012	% 2012 su Mondo
Top 10 paesi	5.273.298	80,1%	4.924.808	79,5%	4.806.123	80,7%
Italia	1.747.576	26,6%	1.631.048	26,3%	1.730.132	29,0%
Spagna	899.526	13,7%	855.567	13,8%	865.363	14,5%
Germania	619.661	9,4%	649.772	10,5%	613.557	10,3%
Francia	549.181	8,3%	527.538	8,5%	530.993	8,9%
Gran Bretagna	539.880	8,2%	461.937	7,5%	449.960	7,6%
Romania	266.433	4,0%	225.281	3,6%	88.711	1,5%
Olanda	215.524	3,3%	202.768	3,3%	166.028	2,8%
Belgio	163.866	2,5%	162.603	2,6%	189.609	3,2%
Polonia	141.628	2,2%	128.456	2,1%	100.083	1,7%
Albania	130.023	2,0%	79.838	1,3%	71.687	1,2%
Altri paesi	1.307.183	19,9%	1.268.975	20,5%	1.152.272	19,3%
Totale complessivo	6.580.481	100,0%	6.193.783	100,0%	5.958.395	100,0%

	2014	var % 2014 vs 2013	2013	var % 2013 vs 2012	2012
Parigi (CDG)	333.591	0,2%	332.930	2,9%	323.603
Catania	326.035	4,0%	313.435	14,8%	273.099
Francoforte (FRA)	268.842	7,8%	249.428	1,6%	245.424
Palermo	261.726	10,1%	237.668	-14,7%	278.655
Roma (FCO)	237.826	13,1%	210.330	-9,2%	231.746
Londra (LHR)	228.899	1,1%	226.353	223,6%	69.949
Madrid	225.915	0,9%	223.873	-5,7%	237.422
Barcellona	214.918	34,9%	159.336	209,6%	51.471
Monaco	191.320	-0,1%	191.589	3,1%	185.884
Amsterdam	177.479	3,5%	171.557	3,5%	165.774
Istanbul (IST)	174.910	3,6%	168.890	36,3%	123.899
Casablanca	161.136	-7,8%	174.808	13,6%	153.869
Bari	159.950	1,9%	156.939	-8,4%	171.383
Londra (STN)	152.564	26,6%	120.521	9,2%	110.321
Trapani	135.418	1,7%	133.131	20,8%	110.216
Parigi (BVA)	123.447	-12,0%	140.251	-1,1%	141.742
Cagliari	100.996	-25,9%	136.334	-1,7%	138.719
Londra (LGW)	93.272	-0,5%	93.768	-65,1%	268.304
Istanbul (SAW)	89.019	50,1%	59.304	276,1%	15.767
Mosca	78.686	10,0%	71.564	222,5%	22.191
Parigi (ORY)	34.700	9178,1%	374	-82,5%	2.135

Nel triennio 2012-2014 Parigi è risultata la prima delle destinazioni internazionali seguita da Londra mentre Catania, negli ultimi due anni, è risultata la prima destinazione domestica (nel 2012 Palermo era la prima destinazione del mercato domestico). Gli hub in generale sono in crescita, primi fra tutti Istanbul (destinazione operata nel 2014 da Turkish Airlines e Pegasus sui due aeroporti cittadini con +15,7% di traffico), Mosca (+10%), Francoforte (+7,8%). Anche l'aeroporto di Roma Fiumicino segna una buona crescita nel triennio con una crescita significativa nell'ultimo anno (+13,1%).

È stato sostanzialmente stabile il collegamento per Madrid (+0,9%) nonostante la riduzione di voli operati da Air Nostrum. Da segnalare anche una battuta d'arresto per Casablanca che, se nel 2013 aveva registrato una crescita, nel 2014 ha risentito del calo delle frequenze di Royal Air Maroc e Jetairfly.

Nel periodo 2012-2014 si è registrato un forte incremento del volume dei passeggeri verso Barcellona dovuto all'inizio dei collegamenti operati dalla compagnia low cost Vueling (6 frequenze settimanali) e agli effetti dello spostamento nel 2012 dei voli Ryanair della tratta Bologna - Barcellona dall'aeroporto secondario di Girona (che dista circa cento chilometri da Barcellona) a quello cittadino di El Prat de Llobregat, rendendo più facile per i passeggeri l'accesso alla città di Barcellona e rendendo quindi i voli da e per Bologna su questa destinazione più attraenti per i viaggiatori.

La destinazione di Mosca (attiva dal 2013) ha confermato le ottime previsioni di traffico già anticipate nel 2012, rispondendo alla richiesta dei due diversi tipi di traffico dei passeggeri diretti e di quelli che utilizzano l'aeroporto russo come punto di transito per proseguire verso altre destinazioni

Le seguenti tabelle riportano il traffico passeggeri per area geografica, per paese e verso le principali destinazioni nel primo trimestre 2015 e il confronto con lo stesso periodo del 2014:

	Primo trimestre 2015	% su mondo	Primo trimestre 2014	% su mondo
Europa	1.221.940	90,4%	1.148.840	88,8%
Europa dell'Est ¹	132.610	9,8%	120.118	9,3%
Nord Europa ²	132.956	9,8%	111.367	8,6%
Sud Europa ³	595.091	44,0%	573.642	44,4%
Europa Occidentale ⁴	361.283	26,7%	343.713	26,6%
Resto del Mondo	129.853	9,6%	144.314	11,2%
Mondo	1.351.793	100,0%	1.293.154	100,0%

¹ Bielorussia, Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Moldavia, Romania, Russia, Slovacchia, Ucraina

² Isole Aland, Isole del Canale, Danimarca, Estonia, Isole Faeroe, Finlandia, Gran Bretagna, Guernsey, Islanda, Irlanda, Isola di Man, Jersey, Lettonia, Lituania, Norvegia, Sark, Isole di Svalbard e Jan Mayen, Svezia, e Irlanda del Nord.

³ Albania, Andorra, Bosnia Erzegovina, Croazia, Gibilterra, Grecia, Stato Città del Vaticano, Italia, Malta, Montenegro, Portogallo, Repubblica di San Marino, Serbia, Slovenia, Spagna, Macedonia.

⁴ Austria, Belgio, Francia, Germania, Liechtenstein, Lussemburgo, Monaco, Olanda, Svizzera.

	primo trimestre 2015	% su mondo	primo trimestre 2014	% su mondo
Top 10 Paesi	1.127.986	83,4%	1.052.780	81,4%
Italia	364.129	26,9%	350.966	27,1%
Spagna	178.025	13,2%	164.155	12,7%
Germania	136.702	10,1%	131.894	10,2%
Francia	125.998	9,3%	112.440	8,7%
Gran Bretagna	120.105	8,9%	96.985	7,5%
Romania	60.115	4,4%	54.665	4,2%
Olanda	43.472	3,2%	48.181	3,7%
Belgio	40.140	3,0%	34.602	2,7%
Polonia	35.645	2,6%	28.456	2,2%
Albania	23.655	1,7%	30.436	2,4%
Altri Paesi	223.807	16,6%	240.374	18,6%
Totale complessivo	1.351.793	100,0%	1.293.154	100,0%

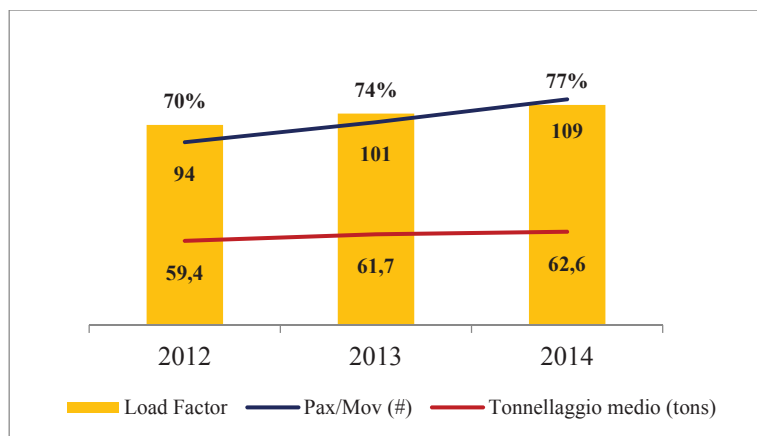
	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % 1° Trim 2015/2014
Parigi (CDG)	75.860	71.370	6,3%
Palermo	64.317	60.018	7,2%
Catania	62.331	82.997	-24,9%
Madrid	61.885	57.751	7,2%
Roma (FCO)	60.042	47.751	25,7%
Francoforte	59.775	55.264	8,2%
London (LHR)	54.763	50.014	9,5%
Barcellona	49.871	45.215	10,3%
Londra (STN)	44.326	29.411	50,7%
Istanbul	42.792	41.067	4,2%
Monaco	42.029	43.980	-4,4%
Bari	39.249	35.471	10,7%
Amsterdam	38.256	41.135	-7,0%
Brindisi	35.400	34.093	3,8%
Casablanca	33.680	37.297	-9,7%
Parigi (BVA)	31.843	31.779	0,2%
Valencia	30.647	29.498	3,9%
Lamezia	30.115	29.811	1,0%
Bruxelles	28.242	24.816	13,8%
Trapani	27.516	22.739	21,0%

Nel primo trimestre 2015 Parigi (CDG) si conferma la prima destinazione internazionale raggiungibile dallo scalo di Bologna, con un incremento di traffico del 6,3% dovuto ad una riduzione dei movimenti accompagnata dall'introduzione di aeromobili più grandi. Palermo si conferma la prima destinazione nazionale con una crescita del 7,2% dovuta ad un incremento dei *load factor*.

Tra le principali variazioni si segnalano:

- la riduzione del traffico verso Catania per la cancellazione dei voli di Meridiana e Alitalia in buona parte coperto dal raddoppio della frequenza da parte di Ryanair
- la crescita del traffico per Roma FCO per incremento dei *load factor*
- la crescita del traffico per Londra STN per un aumento di frequenze di Ryanair

Nel periodo 2012-2014, infine, il volume dei passeggeri è stato influenzato anche dall'incremento del *load factor* dei vettori che ha determinato, come indicato nel seguente grafico, la crescita dei passeggeri per movimento seppur nello stesso periodo il tonnellaggio medio per ciascun volo decollato dall'Aeroporto sia rimasto sostanzialmente costante.



Nel primo trimestre 2015 si evidenzia la politica di potenziamento dell'offerta da parte di molti *legacy carrier* attraverso l'utilizzo di aeromobili di maggiori capacità. Il *load factor* medio è in sostanziale crescita dal 71,2% del primo trimestre 2014 a 75,0% dello stesso periodo del 2015 e così differenziato per le componenti di traffico:

- *Legacy carrier* da 66,51% a 67,57% con una media di 86,16 passeggeri per volo;
- Vettori *low cost* da 76,95% a 82,19% con una media di 149,85 passeggeri per volo;
- Charter da 65,51% a 72,22% con una media di 122,94 passeggeri per volo.

L'attività cargo

Il *business* della movimentazione merci sull'Aeroporto di Bologna ha registrato uno sviluppo importante negli ultimi anni dovuto in prevalenza all'incremento del traffico *courier*. Sono presenti presso lo scalo i principali *courier* internazionali, quali DHL, TNT e UPS, che svolgono la loro attività in autoproduzione, all'interno di magazzini dati in subconcessione. È inoltre allo studio un progetto di ampliamento dell'area *courier* in modo da sostenere lo sviluppo del segmento cargo, in forte crescita sia a livello locale sia a livello globale (cfr: Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione).

Oltre ai *courier*, lo scalo è utilizzato dagli operatori merci *all cargo* (che armano voli esclusivamente destinati al trasporto merci) e *combi* (operatori che utilizzano aeromobili per il trasporto promiscuo di passeggeri e merci). Le spedizioni in partenza dall'Aeroporto possono poi essere organizzate con modalità *truck*, vale a dire attraverso trasporti su gomma classificati, ai fini doganali e di regolamentazione dei trasporti, come movimentazioni via aerea, vuoi perché rappresentano segmenti via terra di spedizioni effettuate prevalentemente per via aerea sia perché, per quanto il trasporto sia preso in carico da un vettore aereo, la tratta richiesta dal cliente non giustifica i costi necessari per la spedizione via aerea. In considerazione della natura del vettore e del fatto che le merci sono considerate in arrivo o partenza dall'Aeroporto, queste spedizioni sono classificate tra le movimentazioni cargo aeroportuali del Gruppo.

L'Aeroporto dedica un *terminal* cargo di circa 3.000 metri quadrati allo stoccaggio delle merci (sia in arrivo che in partenza) equipaggiato con unità di refrigerazione, celle per animali, vini e deposito salme; sono inoltre presenti sullo scalo sistemi di sicurezza per il controllo radiografico della merce. A disposizione dell'attività cargo vi sono i mezzi di sollevamento dei carichi, di impacchettamento e spaccettamento per *pallet*, due

piattaforme di movimentazione automatica, sette piazzole di sosta dedicate agli aeromobili ad uso esclusivo di trasporto merci, sistemi di movimentazione totalmente automatizzati per lo stoccaggio in arrivo e in partenza mediante lettura dei codici a barre presenti sui colli.

È stata inoltre aggiornata e mantenuta la certificazione dell'infrastruttura aeroportuale e degli *handler* per accogliere le merci *dangerous good*, con la possibilità di trattare merce pericolosa fino a 50 T.I. (*Transport Index, indicatore che identifica il livello di radioattività della merce trasportata*).

La seguente tabella illustra l'andamento del traffico cargo presso l'Aeroporto nel triennio 2012 - 2014:

Traffico cargo 2014 - 2012 comprensivo del traffico relativo alla posta in tonnellate	2014	2013	Var.14/13	2012	Var.13/12
<i>Courier</i>	29.843	31.265	-4,6%	25.904	+20,7%
<i>Combi e All cargo</i>	2.324	2.292	1,4%	4.678	-51%
<i>Truck</i>	9.622	10.592	-9,2%	10.069	+5,2%
TOTALE	41.789	44.149	-5,3%	40.651	+8,6%

Fonte: Società.

L'Aeroporto nel triennio 2012-2014 ha registrato un incremento del traffico cargo grazie in particolare alla componente di traffico *courier*, che ha avuto in questo periodo un incremento medio annuo pari al 7,3%, dovuto al costante sviluppo di tutti gli operatori presenti sullo scalo. Si evidenzia inoltre un incremento medio annuo del traffico *combi* del 3,6%, a fronte di una flessione del 2,2% del traffico merci *truck* e di una forte flessione della componente *all cargo*, per la perdita nel 2013 di un importante operatore.

Nel triennio 2012-2014 è inoltre continuata l'esplorazione e la ricerca di nuovi vettori specializzati nel *business cargo* da attrarre e di nuovi servizi accessori, fra cui la creazione di un centro di sdoganamento rapido e la certificazione di FFM come agente regolamentato, vale a dire come soggetto autorizzato a rilasciare la certificazione c.d. di messa in sicurezza ai sensi dei Regolamenti UE 185/2010 e 300/2008. La certificazione di sicurezza rilasciate dall'agente regolamentato a norma della predetta normativa consente, infatti, di evitare i controlli di sicurezza in Aeroporto e quindi rende più agevole e veloce la spedizione delle merci.

Il traffico merci dell'Aeroporto registra nel 2014 una contrazione di circa il 5,3% rispetto al 2013, passando da 44.149 tonnellate a 41.789 tonnellate, imputabile principalmente ad una diminuzione dei voli serviti nella componente *courier* (un volo in meno di DHL che nel 2013 era stato trasferito da Pisa a Bologna e nel 2014 è tornato a Pisa). Nonostante tale variazione, l'Aeroporto si posiziona nel 2014 al quinto posto della classifica dei principali scali italiani per traffico merci, dopo gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio al Serio e Venezia sebbene il divario con il primo sia significativo (rapporto di 1:11)³⁰.

Secondo l'Emittente, il livello di connettività raggiunto dall'Aeroporto di Bologna alla Data del Documento di Registrazione permette al Gruppo di disporre di volumi di traffico tali, da un lato, da rendere attraente per gli attuali operatori e nuovi vettori passeggeri e cargo l'utilizzo dello scalo e l'ulteriore sviluppo delle destinazioni servite e, dall'altro, di beneficiare di un traffico passeggeri importante e crescente a servizio delle attività *non aviation*, che consenta di far crescere ulteriormente questa fondamentale area di attività.

³⁰ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti, ed elaborazioni della Società.

La seguente tabella illustra l'andamento del traffico cargo presso l'Aeroporto nel primo trimestre 2015 e 2014:

<i>Traffico cargo primo trimestre 2015 e 2014 comprensivo del traffico relativo alla posta in tonnellate</i>	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var primo trimestre 2015/2014
<i>Courier</i>	6.673	7.952	-16,1%
<i>Combi e All cargo</i>	517	614	-15,8%
<i>Truck</i>	2.460	2.395	2,7%
TOTALE	9.650	10.961	-12,0%

Fonte: Società.

Nel primo trimestre 2015 si registra un livello di traffico cargo pari a 9.650 tonnellate, con un decremento del 12% rispetto allo stesso periodo del 2014.

Tale decremento è imputabile principalmente alla componente di traffico via aerea, a fronte di una lieve crescita della componente via superficie (+ 2,7%). In particolare, a determinare la riduzione del traffico via aerea, sono le componenti courier (-16,1%) e combi (-15,8%), a causa della congiuntura negativa, che continua a penalizzare l'intero settore cargo.

Per i courier, che rappresentano la principale componente di traffico cargo dello scalo, si evidenzia un generale andamento negativo di tutti gli operatori sia in termini di Kg di traffico, sia in termini di movimenti; nello specifico, rispetto al primo trimestre 2014, nel primo trimestre 2015 si evidenzia la mancanza del secondo volo DHL, che ha comportato una flessione del 19% in termini di kg di traffico cargo.

3. Modello di business multiservice

L'Aeroporto di Bologna è uno scalo organizzato secondo un modello di *business multiservice*, finalizzato ad accogliere sia compagnie aeree tradizionali (i c.d. *legacy carrier*) sia *low cost carrier* e a fornire agli stessi servizi mirati in funzione delle diverse esigenze di questi vettori e della loro clientela.

Le compagnie tradizionali, infatti, operano normalmente attraverso un modello *hub&spoke*, ossia un sistema di connessione che vede, al centro, una struttura aeroportuale che svolge il ruolo di nodo di interscambio (*hub*) in grado di ottimizzare tempi e possibilità di connessione e che concentra su di sé un *network* di una o più compagnie. Lo scalo *hub* viene poi alimentato attraverso un fascio di interconnessioni di medio e lungo raggio (*spoke*), che permettono di ampliare il bacino di riferimento e di offrire un ampio *bouquet* di voli e complementarietà tra le diverse rotte.

Questi fattori permettono alle compagnie di linea di aumentare la percentuale di riempimento (*load factor*) degli aeromobili e di raggiungere economie di scala in termini di riduzione dei costi operativi dei voli per posto/chilometro e di contenimento del costo di fornitura del servizio a fronte dell'aumento delle frequenze e del maggiore utilizzo delle risorse. Tipica di questo modello è anche la possibilità di effettuare il *check-in* per la destinazione finale (*interlining*), al fine di ridurre i tempi di transito, e la cura dell'assistenza e del *comfort* dei passeggeri, con servizi lato terra molto sviluppati.

Questo modello è funzionale, in particolare, alle esigenze dei passeggeri *business*, che devono poter raggiungere un elevato numero di destinazioni in tempi contenuti e necessitano di elevate frequenze di

collegamento, ricercando al contempo qualità dei servizi e viaggi confortevoli, con una minor attenzione ai costi di viaggio.

Le compagnie *low cost*, al contrario, hanno invece basato il loro modello su una strategia operativa incentrata sul *point to point*, che consiste in un'offerta di collegamenti diretti tra coppie di città. La possibilità di *interlining* offerta da questi vettori è tradizionalmente molto limitata e le attività di assistenza a terra sono ridotte, a favore della velocità e semplicità operativa (assenza di assegnazione del posto, *check-in on line*). Questo sistema minimizza il tempo di viaggio e permette di utilizzare gli aerei con maggiore frequenza, senza attendere i voli di coincidenza. Questo fattore, unitamente ai risparmi derivanti dalla quasi assenza di *interlining* e alla semplificazione delle procedure a terra, consente ai vettori di ridurre in misura significativa i costi fissi, voce che rappresenta una larga percentuale dei costi operativi. Questo servizio è diretto principalmente a una clientela *leisure*, generalmente interessata a viaggiare con costi e tempi contenuti verso località turistiche.

Fermo restando il modello di base, alcuni vettori *low cost* hanno inoltre organizzato delle basi operative concentrando una frequenza di voli su determinati aeroporti, utilizzando tali presidi come *hub* minori a supporto della propria rete di connessioni.

I diversi modelli di *business* adottati dalle compagnie aeree determinano la necessità per gli operatori aeroportuali di adattare le proprie infrastrutture in funzione del servizio richiesto: esistono quindi degli aeroporti *hub* destinati a servire principalmente un numero limitato di compagnie tradizionali e con attività *non aviation* a supporto (servizi di ristorazione, gallerie commerciali, *duty free*, noleggio autovetture, parcheggi) molto sviluppate. Accanto a questo modello di infrastruttura aeroportuale, esistono aeroporti regionali o turistici organizzati principalmente per accogliere vettori *low cost*, con processi *air side* con costi molto contenuti e servizi meno evoluti.

Sono inoltre presenti nel mercato operatori che adottano una strategia *multiservice*, basata sulla coesistenza dei due diversi modelli di *business* e che prevede, per cogliere le opportunità di sviluppo integrato dei due modelli, che siano adottate politiche di diversificazione del settore *non aviation* in funzione della tipologia di vettore servito, offrendo servizi modulati che possano soddisfare le richieste dei diversi operatori, e che siano svolte attività di *marketing* sia verso i *legacy carrier* sia verso i vettori *low cost*.

La scelta strategica primaria del Gruppo è stata proprio quella di adottare un modello di *business multiservice* che ha permesso al Gruppo, secondo la Società:

- (i). di consolidare e ampliare in modo bilanciato il portafoglio dei clienti, sia in termini di vettori sia in termini di segmenti di utenza (passeggeri *business* e *leisure*);
- (ii). di disporre di un'offerta di voli e prodotti variegata e funzionale alle maggiori esigenze dei passeggeri;
- (iii). di diversificare il rischio nello svolgimento della propria attività di gestore dell'Aeroporto che risulta, di conseguenza, distribuito su un ampio ventaglio di compagnie;
- (iv). di beneficiare di un effetto concorrenziale, che spinge le aerolinee a competere nello svolgere la propria attività e pertanto a stimolare il mercato non solo accompagnandone lo sviluppo, ma anche

determinandone una maggiore velocità di crescita in termini di passeggeri attratti dalle tariffe più convenienti sulle medesime rotte.

Infine, secondo la Società, gli aeroporti come quello di Bologna che adottano una strategia *multiservice*, per la loro capacità di offrire servizi alle diverse tipologie di vettori e passeggeri, si pongono in una posizione più favorevole per cogliere le opportunità offerte da un nuovo fenomeno che si va sempre più affermando nel mercato dei vettori, vale a dire il progressivo avvicinamento delle modalità operative tra compagnie *low cost* e quelle tradizionali, in particolare sulle rotte di corto raggio: le prime stanno infatti attivando collegamenti anche dagli *hub* principali e soprattutto stanno definendo politiche meno restrittive nei confronti dei passeggeri (assegnazione del posto, maggiore tolleranza sul secondo bagaglio a mano) e differenziate a seconda della tipologia di passeggero (biglietti dedicati a passeggeri *business*, con servizi aggiunti come *fast track* ai controlli di sicurezza e accesso a *VIP lounge*); le compagnie tradizionali, al contempo, stanno adottando sulle rotte di corto raggio modalità operative più vicine a quelle dei vettori *low cost* (limitazioni al bagaglio, modalità di gestione degli aeromobili sugli scali che permettono il loro utilizzo con maggior frequenza). La Società ritiene, inoltre, che questo *trend* sia enfatizzato dall'evoluzione tecnologica a supporto della semplificazione dei processi aeroportuali (quali *check-in* e imbarco attraverso l'utilizzo di *pc* e *smartphone*), che consente un ulteriore snellimento delle procedure a terra e un progressivo allineamento delle stesse per tutte le tipologie di vettori.

Le compagnie tradizionali continuano a offrire, oltre a un ampio network di destinazioni intercontinentali, attraverso i loro *hub*, anche servizi accessori particolarmente graditi alla clientela *business* (quali la *vip lounge* e i servizi di *fast track*).

4. Elevati standard di servizio

Gli investimenti effettuati dal Gruppo nello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali *air* e *land side*, compreso il nuovo *terminal* e la viabilità appena completati (cfr. Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione), nonché il modello *multiservice* adottato consentono all'Aeroporto di Bologna, secondo l'Emittente, di offrire servizi di alta qualità ai passeggeri, sia *business* (a cui viene proposta l'elevata interconnettività e i servizi *premium* da questi ricercati) sia *leisure*, che richiedono invece principalmente la velocità e semplicità dei servizi a terra, ampie aree parcheggio, costi contenuti e un'offerta commerciale di qualità nell'aerostazione, legata in particolare al territorio.

Il Gruppo presta inoltre grande attenzione all'evoluzione tecnologica, sia per quanto riguarda le modalità di fornitura dei servizi a terra sia per quanto riguarda la prestazione di servizi *on line* e l'utilizzo dei *social media* nel settore. Il Gruppo sta infatti dedicando una particolare attenzione alle procedure di automazione dei processi di *check-in*, accettazione bagaglio e imbarco, attraverso l'introduzione di soluzioni semplici ma innovative, come le apparecchiature Logiscan, che consentono il controllo automatico delle dimensioni e del peso dei bagagli a mano in funzione delle specifiche previste dalle varie compagnie per l'accesso in cabina (progetto che ha vinto nel 2013 il Premio Italiano per l'Innovazione patrocinato dalla Presidenza della Repubblica italiana), o il sistema integrato per il *check-in* automatizzato Si-Check sviluppato da Siemens, che ha scelto l'Aeroporto di Bologna per testare con un progetto pilota questa nuova tecnologia.

L'Aeroporto di Bologna mette inoltre a disposizione dei viaggiatori servizi di SMS *flight info* e la possibilità di registrarsi presso la piattaforma MyBLQ per fruire di servizi *on line* dedicati quali, ad esempio, informazioni

sui voli prenotati o aggiornamenti sullo stato dei voli. Sono inoltre disponibili specifiche *app* per IOS e Android e l'indirizzo *twitter* @BLQairport, che vanta alla data del 31 marzo 2015, 9.261 *follower*³¹.

Questa attenzione all'innovazione tecnologica consente al Gruppo, secondo la Società, di migliorare la fruibilità dell'infrastruttura per i passeggeri e la loro esperienza di viaggio, favorendo la scelta degli stessi di volare dall'Aeroporto di Bologna.

Il Gruppo è inoltre da sempre orientato a fornire i servizi aeroportuali nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro e nell'ambito dei suoi sistemi di gestione ambientale ed energetica, conformi agli standard UNI ISO14001 e UNI ISO50001, svolge il monitoraggio continuo degli impatti ambientali derivanti dalle attività aeroportuali (tra cui aria, acqua, rumore) e dei consumi energetici, con l'obiettivo di contenere l'inquinamento e migliorare, nei limiti del possibile, la qualità della vita delle persone che transitano o lavorano nell'Aeroporto o vivono nelle sue vicinanze. A tal fine, viene inoltre riservata grande attenzione alla comunicazione trasparente e al confronto continuo con gli Enti Locali, l'ARPA, i cittadini e in generale i fruitori dell'Aeroporto, al fine di informare, sensibilizzare e condividere il più possibile le strategie di contenimento degli impatti ambientali dell'attività dell'Aeroporto. I sistemi dello scalo sono infine certificati per la salute e sicurezza sul lavoro secondo lo standard *Occupational Health and Safety Assessment Series* (OHSAS)³².

6.1 Principali attività del Gruppo

6.1.1 Le attività tipiche della gestione aeroportuale

Gli aeroporti sono delle infrastrutture di trasporto collettivo attrezzate per il decollo e l'atterraggio di aeromobili, per il transito dei relativi passeggeri e del loro bagaglio o delle merci, nonché per il ricovero e il rifornimento dei velivoli, che forniscono un servizio di pubblica utilità. La natura del servizio offerto fa sì che l'attività aeroportuale sia soggetta a regolamentazione esterna, sia nazionale sia internazionale, con vincoli parziali alle leve utilizzabili dalle imprese che vi operano per migliorare la propria competitività. In particolare, la gestione delle infrastrutture aeronautiche e le tariffe dovute per il loro utilizzo, le attività di sviluppo realizzate e coordinate dai gestori aeroportuali e i parametri qualitativi e di sicurezza dei servizi sono rigidamente disciplinati dagli attori che regolamentano il settore (in Italia, principalmente il MIT, l'ENAC e l'ART).

In Italia, le infrastrutture aeroportuali appartengono al demanio statale e sono affidate in gestione totale ed esclusiva³³ dallo Stato a concessionari individuati a seguito di gara a evidenza pubblica. Tali soggetti assicurano i servizi aeroportuali dell'intera struttura e percepiscono tutte le entrate ricavabili dall'esercizio dello scalo, sia derivanti dalla fornitura di servizi aeronautici (sulla base di tariffe regolamentate) sia dallo

³¹ Fonte: Società, pagina dell'account *Twitter*.

³² La certificazione OHSAS attesta l'applicazione volontaria, all'interno di un'organizzazione, di un sistema che permette di garantire un adeguato controllo riguardo alla sicurezza e la salute dei lavoratori, oltre al rispetto delle norme cogenti.

³³ L'attuale legislazione (art. 704 del Codice della Navigazione) non prevede più la possibilità per lo Stato di gestire direttamente le infrastrutture aeroportuali né di affidarle parzialmente in gestione a concessionari.

sfruttamento commerciale dell'area aeroportuale (in regime di libera concorrenza). Nell'ambito di dette infrastrutture è possibile distinguere tra:

- (a) la zona c.d. *air side* o lato aria (l'aerodromo), che è la parte dell'Aeroporto costituita rispettivamente dalle infrastrutture di volo o a esso asservite, in cui sono incluse - tra l'altro - le piste di atterraggio, i piazzali di sosta per gli aeromobili, uno o più raccordi che collegano i piazzali alle piste di volo e uno o più vie di rullaggio, *hangar* per il ricovero e la manutenzione dei mezzi aeroportuali, le caserme dei vigili del fuoco;
- (b) la zona c.d. *land side* o lato terra (l'aerostazione), che include, invece, le strutture e le aree accessibili al pubblico, l'aerostazione passeggeri fino al limite dei controlli di sicurezza, la viabilità, i parcheggi per le autovetture e altre eventuali strutture aperte al pubblico.

L'attività prestata dai gestori aeroportuali si può distinguere in *aviation* e *non aviation*. La prima consiste principalmente nell'attività di gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali di servizi rivolte agli utenti aeroportuali quali ad esempio i controlli di sicurezza e i servizi PRM oltre alle attività di marketing per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci. Le attività *non aviation* consistono, invece, nello sfruttamento e sviluppo delle potenzialità immobiliari e commerciali di alcune aree gestite dagli aeroporti e negli ultimi anni questa tipologia sta assumendo sempre più rilevanza in quanto le aerostazioni sono sempre più configurate come centri commerciali e luoghi di fruizione di servizi.

Nell'ambito delle infrastrutture aeroportuali operano, oltre al gestore, gli *handler*, vale a dire i soggetti che prestano le attività di *handling*, consistenti nella fornitura di prestazioni di assistenza a terra a passeggeri (*check-in*, imbarco ai *gate*, trasporto sottobordo), agli aeromobili (assistenza nelle operazioni di rampa, parcheggio aeromobili e preparazione al decollo, carico e scarico bagagli), per le merci (servizi di carico e scarico, servizi di preparazione della merce in partenza e arrivo). In Aeroporto sono di norma presenti, inoltre, gli operatori addetti alla vigilanza, ai rifornimenti di carburante, ai *catering*. In Italia, negli aeroporti con un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 mila tonnellate di merci, è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi.

Le varie infrastrutture aeroportuali si caratterizzano, inoltre, non solo per la tipologia di operatori al loro interno ma anche per la gamma di servizi che uno scalo può offrire ai passeggeri in partenza o in arrivo al fine di rendere il viaggio più confortevole e di completare l'offerta delle compagnie aeree. I servizi tipici comprendono negozi *retail* e *duty free* e attività di ristorazione mentre parcheggi auto anche coperti, autobus da e per l'aeroporto, autonoleggio, autonoleggio con autista e taxi sono servizi che riguardano il trasporto da e per i centri urbani più vicini. Quest'ultimi assumono ancora maggiore rilevanza in presenza di vettori *low cost* che servono aeroporti secondari lontani dai centri urbani. Il modo, la velocità e il costo con cui un viaggiatore può raggiungere determinati scali influisce sulla scelta del volo e quindi della compagnia e dell'aeroporto stesso. Un ulteriore servizio accessorio che può essere offerto è la presenza di *VIP Lounge*, cioè sale d'attesa riservate, in cui è possibile fruire di servizi *premium* come connessione Wi-Fi, *check-in* riservati, area *office*, servizi di ristorazione dedicati.

6.1.2 Le business unit del Gruppo

L’Emittente è il gestore aeroportuale totale e in esclusiva dell’Aeroporto di Bologna fino al 2044, in base alla Concessione e alla Convenzione, e il Gruppo di cui è a capo gestisce lo scalo attraverso le due *business unit* di seguito indicate:

- (i). **Business Unit Aviation**, che si occupa della gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche, della prestazione dei servizi *aviation* a passeggeri, utenti e operatori aeroportuali nonché dello sviluppo del *business aviation* e della comunicazione esterna;
- (ii). **Business Unit Non Aviation**, che presiede lo sviluppo delle aree e le attività commerciali del Gruppo nell’ambito del sedime aeroportuale (aree commerciali, uffici, locali operativi, parcheggi, biglietterie, spazi pubblicitari), presta servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali e si occupa dello sviluppo e del *marketing* delle attività *non aviation*.

La tabella che segue evidenzia i ricavi consolidati suddivisi per *business unit*, nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014:

Ricavi consolidati per Business Unit

(in migliaia di Euro)	2014	%	2013	%	2012	%
<i>Business Unit Aviation</i>	45.967	59,78%	56.854	65,43%	54.847	66,02%
<i>Business Unit Non Aviation</i>	30.922	40,22%	30.038	34,57%	28.229	33,98%
Totale Ricavi	76.889	100%	86.892	100%	83.076	100%

(in migliaia di Euro)	primo trimestre 2015	%	primo trimestre 2014	%
<i>Business Unit Aviation</i>	8.826	56,17%	8.929	57,86%
<i>Business Unit Non Aviation</i>	6.887	43,83%	6.502	42,14%
Totale Ricavi	15.713	100%	15.431	100%

Le seguenti tabelle riportano, in dettaglio, l’andamento dei ricavi consolidati attribuibili alla *Business Unit Aviation* e alla *Business Unit Non Aviation* nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014:

Ricavi consolidati della Business Unit Aviation

(in migliaia di Euro)	2014	% su totale Ricavi	2013	% su totale Ricavi	2012	% su totale Ricavi
Passeggeri	39.624	51,53%	35.942	41,36%	34.780	41,87%
Vettori	17.184	22,35%	17.051	19,62%	16.535	19,90%
Operatori	3.108	4,04%	2.836	3,26%	2.917	3,51%
Incentivi	(19.109)	(24,85%)	(16.044)	(18,46%)	(14.523)	(17,48%)
Altri Ricavi	1.515	1,97%	1.192	1,37%	1.129	1,36%
Ricavi per servizi di costruzione	3.645	4,74%	15.877	18,27%	14.009	16,86%
Totale Ricavi Aviation	45.967	59,78%	56.854	65,43%	54.847	66,02%

(in migliaia di Euro)	primo trimestre 2015	% su totale Ricavi	primo trimestre 2014	% su totale Ricavi
Passeggeri	8.069	51,35%	7.550	48,93%
Vettori	3.783	24,08%	3.853	24,97%
Operatori	678	4,32%	663	4,29%
Incentivi	(4.253)	(27,07%)	(3.575)	(23,16%)
Altri Ricavi	352	2,24%	340	2,20%
Ricavi per servizi di costruzione	197	1,25%	99	0,64%
Totale Ricavi Aviation	8.826	56,17%	8.929	57,86%

Nella voce "Passeggeri" della tabella sono compresi i Diritti Aeroportuali corrisposti all'Emittente per l'utilizzo di tutte le infrastrutture e i servizi destinati ai passeggeri, quali quelli dovuti per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri (nel 2014 circa il 61% della voce «Passeggeri»), i corrispettivi per i servizi di sicurezza (nel 2014 circa il 32% della voce «Passeggeri»), i servizi prestati ai passeggeri per ridotta mobilità (PRM) e ad altri ricavi da passeggeri (nel 2014 circa il 7% della voce «Passeggeri»).

Nella voce "Vettori" sono compresi i Diritti Aeroportuali corrisposti all'Emittente per l'approdo e partenza (nel 2014 circa l'81% della voce «Vettori»), la sosta e il ricovero degli aeromobili (nel 2014 circa il 3% della voce «Vettori»), l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, l'imbarco e lo sbarco della merce e ad altri ricavi da vettori (nel 2014 circa il 16% della voce «Vettori»).

Nella voce "Operatori", sono compresi i Diritti Aeroportuali relativi all'utilizzo da parte di operatori aeroportuali (in particolare gli handler) dei banchi check-in e dei locali operativi (nel 2014 circa il 29% della voce «Operatori»), i diritti di rifornimento carburante (nel 2014 circa il 10% della voce «Operatori») ed altri ricavi da operatori comprendenti in particolare ricavi delle Società controllate (nel 2014 circa il 61% della voce «Operatori»).

Nella voce "Incentivi" della tabella sono ricompresi incentivi corrisposti dall'Emittente ai vettori per lo sviluppo di nuove rotte.

Nella voce "Ricavi per servizi di costruzione" sono incluse le prestazioni erogate dall'Emittente a favore dell'ENAC per la realizzazione degli investimenti in infrastrutture ottenute in concessione sul sedime aeroportuale.

Nella voce "Altri ricavi" sono compresi i ricavi aviation residuali quali indennizzi, rimborsi e proventi diversi.

Ricavi consolidati della Business Unit Non Aviation

(in migliaia di Euro)	2014	% su totale Ricavi	2013	% su totale Ricavi	2012	% su totale Ricavi
Retail & Advertising	10.255	13,34%	8.008	9,22%	7.001	8,43%
Parcheggi	12.092	15,73%	11.121	12,80%	10.541	12,69%
Real Estate	2.208	2,87%	2.141	2,46%	2.005	2,41%
Passenger Services	3.698	4,81%	3.613	4,16%	4.011	4,83%
Altri Ricavi	1.514	1,97%	1.887	2,17%	1.922	2,31%
Ricavi per Servizi di costruzione	1.155	1,50%	3.268	3,76%	2.749	3,31%
Totale Ricavi Non Aviation	30.922	40,22%	30.038	34,57%	28.229	33,98%

(in migliaia di Euro)	primo trimestre 2015	% su totale Ricavi	primo trimestre 2014	% su totale Ricavi
Retail & Advertising	2.351	14,96%	2.143	13,89%
Parcheggi	2.559	16,29%	2.544	16,49%
Real Estate	546	3,47%	537	3,48%
Passenger Services	912	5,80%	812	5,26%
Altri Ricavi	473	3,01%	417	2,70%
Ricavi per Servizi di costruzione	46	0,29%	49	0,32%
Totale Ricavi Non Aviation	6.887	43,83%	6.502	42,14%

Nella voce "Retail & Advertising" della Tabella sono compresi i canoni di subconcessione corrisposti all'Emittente per l'utilizzo di aree e locali commerciali retail (nel 2014 € 8.615 migliaia, circa l'84% della voce "Retail & Advertising"), e ricavi derivanti la vendita di spazi pubblicitari (nel 2014 € 1.641 migliaia, circa il 16% della voce "Retail & Advertising").

Nella voce "Parcheggi" della Tabella sono compresi i proventi per servizio di parcheggio offerto ai passeggeri. Al 31 dicembre 2014 l'88% dei ricavi di questa voce derivano dai parcheggi prossimi allo scalo, mentre il 12% da quelli più distanti.

Nella voce "Real Estate" della Tabella sono compresi canoni di subconcessione corrisposti per l'utilizzo di uffici e locali operativi;

Nella voce "Passenger Services" della Tabella sono compresi i proventi per servizi che vengono offerti per la Marconi Business Lounge (nel 2014 € 1.564 migliaia, circa il 42% della voce «Passenger Services»), per il noleggio delle automobili (nel 2014 € 2.077 migliaia, circa il 56% della voce «Passenger Services») ed altri servizi ai passeggeri (nel 2014 Euro 58 migliaia, circa il 2% della voce «Passenger Services»).

Nella voce "Altri ricavi" della Tabella sono compresi servizi di officina, servizi di sicurezza accessori e altri ricavi commerciali diversi.

Nella voce "Ricavi per servizi di costruzione" sono incluse le prestazioni erogate dall'Emittente a favore dell'ENAC per la realizzazione degli investimenti in infrastrutture ottenute in concessione sul sedime aeroportuale

6.1.2.1 Le fonti di ricavo della Business Unit Aviation

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi (Diritti Aeroportuali) pagati dagli utenti e dagli operatori aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti in esclusiva dall'Emittente per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, le operazioni relative ai passeggeri e le merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e di quelli di uso esclusivo.

I Diritti Aeroportuali, in considerazione della natura di pubblica utilità dei servizi aeroportuali e del regime concessorio delle infrastrutture aeroportuali, sono oggetto di regolamentazione tariffaria da parte dello Stato, anche sulla base di norme comunitarie, ed è previsto che gli stessi siano definiti su proposta del gestore a seguito di consultazioni con gli utenti aeroportuali. L'attuale modalità di determinazione dei Diritti Aeroportuali è stata introdotta nel 2014 con i Modelli Tariffari ART, in sostituzione del procedimento di fissazione delle tariffe aeroportuali precedentemente in vigore, incentrato sulla definizione delle tariffe nel contratto di programma tra i gestori aeroportuali e l'ENAC. Per maggiori informazioni sulla normativa applicabile ai Diritti Aeroportuali e alla sua evoluzione, *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Documento di Registrazione.

Si segnala a tale proposito che l'Emittente ha firmato con l'ENAC il 27 luglio 2010 il Contratto di Programma 2010-2013 (*cf.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1.1 del Documento di Registrazione), con cui è stata definita, tra l'altro, la dinamica tariffaria per il periodo. Il Contratto di Programma è stato successivamente prorogato per tutto il 2014, adeguando conseguentemente le tariffe rispetto a quelle del 2010-2013 e, sebbene alla Data del Documento di Registrazione tale contratto sia scaduto, per effetto di quanto stabilito dall'art. 1, comma 11-*quater* del Decreto Sblocca Italia, le tariffe 2014 ivi previste saranno applicabili anche per il 2015, con una maggiorazione pari allo 0,60%, pari all'inflazione programmata dal Governo per detto anno. La Società ha inoltre avviato nell'ottobre 2014 le procedure con le autorità competenti per il rinnovo del contratto di programma e la definizione delle nuove tariffe per il periodo 2016-2019.

Ai sensi del Contratto di Programma, come sopra integrato e modificato, il Gruppo ha diritto a percepire:

- diritti di imbarco passeggeri: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati in funzione del numero di passeggeri paganti in partenza, tenendo conto altresì della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori. Ai sensi del Contratto di Programma, tali diritti includono anche i costi per il sistema di smistamento e riconsegna bagagli inclusivo del sistema BHS, per i sistemi centralizzati di informativa al pubblico e ai passeggeri, per il sistema c.d. "CUTE" (Common User Terminal Equipment), per i servizi *gate* e pre-pontili, per il trattamento dei rifiuti di bordo e i costi per i controlli di sicurezza sugli equipaggi³⁴;
- diritti di approdo e decollo: questi diritti sono dovuti per tutti gli aeromobili che effettuano atterraggi e decolli e sono calcolati sul peso massimo autorizzato al decollo, rilevato dal certificato di navigabilità

³⁴ I diritti e i corrispettivi per questi servizi sono di norma considerati autonomamente dalla legislazione vigente e nei contratti di programma conclusi dall'ENAC con i gestori aeroportuali. Tuttavia, è prassi del settore includere uno o più di tali diritti e corrispettivi nei diritti di imbarco passeggeri o nei diritti di approdo e partenza.











dell'aeromobile (c.d. "Maximum Take-Off Weight" o "MTOW"), e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale). Ai sensi del Contratto di Programma, questi diritti includono anche i corrispettivi per l'uso dei piazzali di sosta, quota parte dei costi di gestione e presidio della sicurezza aeroportuale, di quelli relativi al coordinamento di scalo e al presidio dei varchi di accesso air side e di guardiania³⁵;

- diritti di sosta e ricovero degli aeromobili, calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo e del periodo di sosta;
- tasse di imbarco e sbarco merci dovute in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili;
- diritti di rifornimento (c.d. *fueling*), dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili;
- i corrispettivi per PRM, che riguardano i diritti pagati per i servizi per i passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri paganti in partenza (PRM e non);
- i corrispettivi per l'utilizzo dei beni a uso esclusivo, che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo dei relativi beni, calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- i corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate: tali corrispettivi includono solo quelli relativi ai servizi di sghiacciamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - poiché i diritti per l'utilizzo delle altre infrastrutture centralizzate sono accorpati dal Contratto di Programma ai diritti aeroportuali in senso stretto. I corrispettivi per il *de-icing* sono applicati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale;
- i corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo comprensivo di uomini e mezzi a ciò dedicati dal gestore;
- i corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva: tali corrispettivi sono dovuti per la remunerazione di attrezzature e personale che si occupa di tali controlli.

³⁵ I diritti e i corrispettivi per questi servizi sono di norma considerati autonomamente dalla legislazione vigente e nei contratti di programma conclusi dall'ENAC con i gestori aeroportuali. Tuttavia, è prassi del settore includere uno o più di tali diritti e corrispettivi nei diritti di imbarco passeggeri o nei diritti di approdo e partenza.











La seguente tabella riporta i primi 10 clienti della *Business Unit Aviation* nel periodo 2012 - 2014 per ricavi consolidati relativi ai passeggeri:

I 10 principali clienti della Business Unit Aviation nel periodo 2012 - 2014

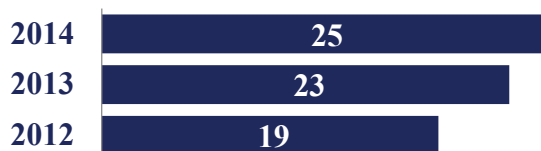
	<i>in migliaia</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>% sui Ricavi consolidati 2014</i>
 Ryanair		19.388	16.410	15.816	46%
 Lufthansa		4.130	4.429	4.216	10%
 Alitalia		2.595	3.158	4.471	6%
 Meridiana/Air Italy		2.519	3.426	2.474	6%
 British Airways		2.119	2.061	2.146	5%
 Air France		1.959	1.865	1.883	5%
 Turkish Airlines		1.744	1.750	1.363	4%
 Wizz Air		1.594	1.247	-	4%
 Easyjet		1.442	1.435	1.428	3%
 KLM		1.418	1.331	1.290	3%
Totale prime 10 compagnie aeree		38.889	37.113	35.086	92%
Altri ricavi		22.542	19.907	20.275	
Totale incentivi		(19.109)	(16.044)	(14.523)	
Totale aviation ³⁶		42.322	40.976	40.838	100%

³⁶ Totale *aviation* è al netto dei ricavi per servizi di costruzione.

La seguente tabella riporta i primi 10 clienti della *Business Unit Aviation* nel primo trimestre 2015 e 2014 per ricavi consolidati relativi ai passeggeri:

		primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	% sui ricavi consolidati primo trimestre 2015
	Ryanair	4.383	3.565	49,7%
	Lufthansa	605	911	6,9%
	Alitalia	585	671	6,6%
	British	522	488	5,9%
	Air france	473	403	5,4%
	Turkish	423	393	4,8%
	Wizz air	401	344	4,5%
	KLM	312	327	3,5%
	Easy jet	308	301	3,5%
	Air Nostrum	231	229	2,6%
Totale prime 10 compagnie		8.242	7.632	93,4%
Altri ricavi		4.837	4872	
Incentivi al traffico		- 4.253	- 3.575	
Totale Aviation		8.826	8.929	100,0%

Il grafico che segue mostra inoltre, nel periodo 2012-2014, il numero di compagnie aeree che hanno generato ricavi consolidati per l'Emittente superiori a Euro 500.000.



L'ammontare di tali diritti e corrispettivi è determinato nel Contratto di Programma sulla base di una formula che tiene conto dei seguenti parametri:

- costo dei servizi concordato;
- tasso di inflazione programmato dal Governo per ciascun anno di durata del Contratto di Programma;
- parametri di produttività;
- coefficienti di incremento tariffario legati alla realizzazione degli investimenti programmati;
- coefficienti di incremento tariffario legati al raggiungimento di obiettivi di qualità del servizio e di tutela ambientale;
- oneri derivanti da nuove disposizioni normative;

→ quota di margine commerciale concordata.

Per maggiori informazioni sul Contratto di Programma, si rinvia al Capitolo XXII, Paragrafo 22.1.2.

Si segnala che la Società, come tipico per gli operatori aeroportuali europei ha in essere degli accordi con taluni vettori finalizzati a promuovere il traffico passeggeri da e per l'Aeroporto di Bologna. Ciò conformemente alla propria *policy* di sviluppo del traffico che, periodicamente e tenendo conto degli opportuni aggiornamenti evolutivi, viene pubblicata sul sito web della Società e sempre diffusa agli operatori nelle diverse occasioni di contatto commerciale preordinato allo sviluppo del traffico sullo scalo.

Questi accordi prevedono che l'Emittente corrisponda ai vettori, a titolo di incentivo per lo sviluppo delle rotte e a condizione che i vettori effettuino un numero minimo di voli o che sia registrato un numero minimo di passeggeri per i voli di ciascun vettore, una somma determinata sulla base della quota dei ricavi *aviation* e *non aviation* imputabili ai passeggeri che utilizzano il vettore. Tale quota varia in funzione del numero dei voli operati, del volume di passeggeri generale e di quello relativo a singole tratte. Tali accordi possono inoltre prevedere la messa a disposizione di aree, locali e macchinari all'interno dell'aerostazione o di spazi pubblicitari all'interno del *terminal*. Questi incentivi possono essere di importo anche significativo, fermo restando che assicurano comunque un margine positivo per il Gruppo rispetto ai diritti e ai corrispettivi dovuti dai vettori per l'utilizzo delle infrastrutture e i servizi *aviation* forniti dall'Aeroporto di Bologna. La Società ritiene inoltre che gli accordi conclusi assicurino comunque la redditività nel medio periodo dei rapporti con i vettori interessati.

Tali accordi non prevedono patti di non concorrenza da parte dell'Emittente, richiedono esclusivamente che l'Emittente gestisca l'Aeroporto in osservanza delle disposizioni previste dalla Concessione, ivi inclusi gli *standard* di servizio, sicurezza e qualità ivi descritti, sono di durata che varia tra i tre e i cinque anni e prevedono la possibilità per l'Emittente di non corrispondere l'incentivazione ove il vettore non raggiunga dei livelli minimi di traffico o ove non sia adempiente rispetto al pagamento dei corrispettivi aeroportuali e, sebbene fissino in alcuni casi incentivi differenziati per gli anni di vigenza del contratto, non prevedono obblighi ulteriori a carico dell'Emittente in caso di rinnovo degli accordi stessi.

In termini generali va ricordato che la concessione di incentivi ai vettori è soggetta ai principi generali del Trattato UE. In taluni casi, poi, l'incentivazione è oggetto degli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (vigente Orientamento EU 2014/C 99/03) che prevedono che, quando un gestore aeroportuale dispone di risorse pubbliche, in linea di principio si può escludere l'aiuto a una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto quando il rapporto tra il gestore dell'aeroporto e detta compagnia è conforme al c.d. MEO, ossia il *test* dell'operatore in un'economia di mercato e cioè quando è dimostrato, attraverso un'analisi *ex ante*, che il prezzo praticato per i servizi aeroportuali porta a un utile ragionevole sul capitale investito per il gestore dell'aeroporto³⁷. A tal fine, la politica di differenziazione tariffaria può essere giustificata se il gestore aeroportuale è in grado di dimostrare, al momento di concludere un accordo, di essere in grado di coprire i costi derivanti dallo stesso con un ragionevole margine di profitto, sulla base di sane prospettive di medio

³⁷ La stessa Commissione UE ha riconosciuto che l'altro parametro MEO previsto dagli Orientamenti UE, ossia che il prezzo praticato per servizi aeroportuali corrisponda a un prezzo di mercato, nel periodo transitorio di applicazione degli stessi non sia applicabile.

termine e considerando - ai fini della valutazione MEO - oltre ai diritti e i corrispettivi derivanti dalla fornitura dei servizi *aviation*, anche le entrate non aeronautiche provenienti dall'attività dei vettori incentivati.

A livello nazionale, si segnala altresì che l'art. 13, commi 14 e 15, del recente Decreto Destinazione Italia disciplina l'erogazione da parte dei gestori aeroportuali di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei (tradizionali o *low cost*) in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza. Tale norma prevede che la scelta dei beneficiari di tali incentivi debba essere effettuata con modalità trasparenti e che assicurino la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati nonché secondo modalità da definirsi con apposite linee guida adottate dal MIT, sentiti l'ART e l'ENAC. Il 2 ottobre 2014, il MIT ha emanato le linee guida, che disciplinano i criteri generali delle procedure per la scelta dei beneficiari (che includono l'obbligo di pubblicazione su base semestrale del programma delle incentivazioni) e le forme di pubblicità relative ai beneficiari degli incentivi. La norma chiarisce altresì che, purché siano rispettati i principi indicati, la scelta dei beneficiari è rimessa alla libera iniziativa dei gestori aeroportuali.

La Società non beneficia di risorse pubbliche che potrebbero rientrare nell'ambito di applicazione dei predetti Orientamenti UE e applica, in ogni caso, politiche di incentivazione che – in autofinanziamento – assicurano sostenibilità, redditività economica e un margine sul capitale investito per il gestore dell'Aeroporto in ottica di sviluppo del traffico.

Per maggiori informazioni sul trattamento degli incentivi e sulla relativa normativa applicabile, *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Documento di Registrazione, mentre per gli accordi in essere per gli incentivi, *cf.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione.

6.1.2.2 *Le fonti di ricavo della Business Unit Non Aviation*

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Non Aviation* sono rappresentati da:

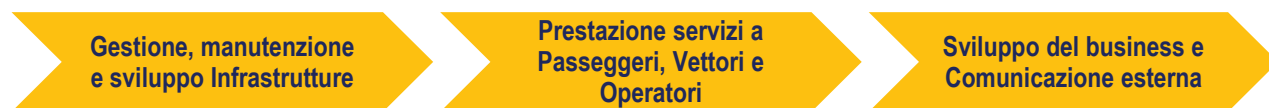
- canoni di subconcessione percepiti per l'utilizzo di aree e locali commerciali (*retail*) e ricavi derivanti dalla vendita di spazi pubblicitari (*advertising*);
- proventi per servizio di parcheggio offerto ai passeggeri;
- canoni di subconcessione percepiti per l'utilizzo di uffici e locali operativi (*real estate*);
- proventi per servizi *premium* e per la subconcessione di spazi dedicati al noleggio auto (*passenger service*);
- proventi percepiti dal Gruppo per la fornitura ai passeggeri e a operatori terzi, diretta o in outsourcing, di servizi commerciali nell'area aeroportuale (biglietteria, servizi di sdoganamento).

La normativa aeroportuale vigente prevede, in particolare, che le attività svolte nell'ambito del sedime aeroportuale, diverse da quelle *aviation*, non siano oggetto di regolamentazione tariffaria e, quindi, siano condotte dal gestore aeroportuale in regime di libera concorrenza.

Si segnala, tuttavia, che la normativa in materia di tariffe per l'attività *aviation* in vigore alla data del Contratto di Programma prevedeva che una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi non *aviation* fosse presa in considerazione ai fini del calcolo dei Diritti Aeroportuali, andando a ridurre il loro ammontare (sistema c.d. *semi-single till*, cfr. Capitolo VI, Paragrafo 6.1 del Documento di Registrazione)³⁸. Pertanto, sebbene non soggetti a regolamentazione, i proventi delle attività *non aviation* avevano un impatto sul sistema tariffario regolamentato. Tale sistema di calcolo delle tariffe è stato riformato dalla Legge di Stabilità 2015 e, alla Data del Documento di Registrazione, nessuna quota del margine delle attività *non aviation* contribuisce alla determinazione delle tariffe regolamentate, rendendo generalmente applicabile in Italia il regime c.d. *dual till* (doppia cassa), che prevede la separazione totale tra i proventi derivanti dalle attività *aviation* e quelli derivanti dalle attività *non aviation*. Per maggiori informazioni, cfr. Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Documento di Registrazione.

6.1.2.3 Business Unit Aviation

Le attività *aviation* svolte dal Gruppo, in qualità di gestore totale e in esclusiva dell'Aeroporto di Bologna in forza della Concessione e della Convenzione, consistono nella gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche, nella prestazione dei servizi *aviation* ai passeggeri e agli utenti e operatori aeroportuali nonché nello sviluppo del *business aviation* e nella comunicazione esterna, come rappresentate nel seguente grafico.



6.1.2.3.1 La gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Questa attività consiste nella gestione delle infrastrutture aeroportuali (quali *terminal* passeggeri, infrastrutture di volo, piazzali di sosta aeromobili), nella loro manutenzione, nonché nello sviluppo delle medesime infrastrutture al fine del rinnovamento, ampliamento e ammodernamento delle stesse, anche allo scopo di renderle conformi alle previsioni della normativa di riferimento, di volta in volta rilevanti e applicabili.

L'attività di gestione e manutenzione e sviluppo viene coordinata direttamente dal Gruppo, prevalentemente mediante proprio personale specializzato. Gli interventi di sviluppo e manutenzione (quali l'ammodernamento o l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali) sono invece affidati in appalto a soggetti terzi, selezionati dal Gruppo (i) sulla base di gara a evidenza pubblica, o (ii) tramite assegnazione diretta, qualora si tratti di fornitori particolarmente specializzati o esclusivi, o (iii) tramite le procedure interne del Gruppo, qualora si tratti di contratti aventi un valore inferiore alle soglie³⁹ oltre le quali la normativa comunitaria prevede l'obbligo di espletare la gara a evidenza pubblica.

³⁸ Fatti salvi particolari casi previsti da leggi speciali, non applicabili all'Aeroporto di Bologna.

³⁹ Le soglie comunitarie per i contratti pubblici nei settori speciali - quale quello aeroportuale, ai sensi dell'art. 215 del D.lgs. 163 del 2006 "Codice degli Appalti" - sono stabilite dall'art. 215 del Codice degli Appalti e dalla regolamentazione comunitaria (da ultimo, in vigore dal 1° gennaio 2014, Regolamento UE n. 1336 del 13 dicembre 2013) e sono attualmente pari a Euro 414.000 per gli appalti di fornitura e servizi e Euro 5.186.000 per gli appalti di lavori.

Per maggiori informazioni sui contratti di appalto rilevanti, *cfr.* Capitolo XXII del Documento di Registrazione.

Al 31 marzo 2015, la *Business Unit Aviation* del Gruppo gestisce principalmente le seguenti infrastrutture dell'Aeroporto:

- (i). la pista 12/30 lunga 2.800 metri per 45 metri di larghezza, aperta 24 ore su 24, che consente fino a un massimo di 24 movimenti all'ora di tutte le tipologie di aeromobili passeggeri e cargo attualmente in linea, inclusi gli apparecchi *wide body* (salvo l'Airbus A380) ed è dotata di un sistema di atterraggio strumentale;
- (ii). vie di rullaggio e raccordi per una superficie totale di 193.000 metri quadrati;
- (iii). piazzali per lo stazionamento degli aeromobili per una superficie totale di circa 190.000 metri quadrati, con 32 parcheggi sosta per aeromobili;
- (iv). pontili di imbarco e sbarco passeggeri e impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili, collegati agli stessi;
- (v). impianti centralizzati di alimentazione degli aeromobili presso le piazzole remote;
- (vi). una aerostazione distribuita su tre piani per una superficie totale di circa 45.000 metri quadrati;
- (vii). 9 postazioni per i controlli di sicurezza per l'accesso alle sale imbarchi Schengen ed extra-Schengen
- (viii). l'area imbarco con 24 *gate*;
- (ix). l'area *check-in* con 64 banchi accettazione;
- (x). sistema di smistamento e riconsegna bagagli (*Baggage Handling System* o BHS), con 11 nastri trasportatori riconsegna bagagli;
- (xi). sistemi informativi centralizzati (informativa al pubblico e ai passeggeri, informativa di scalo e servizi collegati, sistema c.d. "CUTE" (*Common User Terminal Equipment*, sistema di interfaccia che collega ogni vettore con l'unità informatica centrale del vettore stesso - c.d. *host* - consentendo alle linee aeree o agli *handler* di effettuare direttamente sui propri sistemi tutte le procedure di gestione dei voli in partenza);
- (xii). il deposito liquido per lo scongelamento degli aeromobili (c.d. *de-icing*);
- (xiii). *hangar* e officina aeroportuale, *hangar* vari di aviazione generale e ricovero mezzi per le operazioni in pista, area *courier* (*hangar* TNT, UPS e DHL)
- (xiv). un *terminal* (circa 600 metri quadrati), *hangar* (ricovero e manutenzione) e piazzale (5 piazzole di sosta) dedicati all'aviazione generale gestito da TAG.

Le principali attività svolte nell'ambito della gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono le seguenti:

(a) *La gestione delle infrastrutture aeroportuali*

Questa attività caratteristica consiste nella messa a disposizione degli utenti aeroportuali delle infrastrutture aeronautiche e nella fornitura a questi soggetti di servizi connessi nonché nella subconcessione agli utenti e agli operatori aeronautici di aree a uso comune e aree a uso esclusivo nonché dell'uso di infrastrutture centralizzate nell'ambito del sedime aeroportuale.

(i). *La gestione delle infrastrutture aeronautiche*

Gli utenti aeroportuali utilizzano le infrastrutture aeronautiche su richiesta, comunicando alla Società le proprie necessità di massima nell'ambito della pianificazione degli orari dei voli sull'Aeroporto invernali ed estivi e confermando i voli su base mensile e giornaliera. Le infrastrutture aeronautiche dell'Aeroporto possono, inoltre, essere utilizzate dai vettori anche su base occasionale, per emergenze legate all'impraticabilità di altri scali o tecniche o nell'ambito di programmi di volo non ricorrenti. L'utilizzo di queste infrastrutture è remunerato attraverso il pagamento dei Diritti Aeroportuali (e, in particolare, di quelli di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, dei diritti di imbarco passeggeri e delle tasse di imbarco e sbarco merci). La fatturazione dei Diritti Aeroportuali dal Gruppo avviene di norma a consuntivo, su base quindicinale o mensile e i termini di pagamento sono di norma pari 30 giorni e in un numero ristretto di casi possono essere concessi ai vettori termini di dilazione maggiori comunque normalmente contenuti entro i 60 giorni o possono essere richiesti pagamenti immediati. Per maggiori informazioni sulle fonti di ricavo derivanti dall'attività *aviation* e sui Diritti Aeroportuali, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1 del Documento di Registrazione.

Il Gruppo ha inoltre concluso con alcuni vettori accordi, anche di lungo periodo, relativi all'utilizzo delle infrastrutture, che disciplinano in particolare la concessione di incentivi a fronte del posizionamento di tratte sull'Aeroporto di Bologna, richiedendo al contempo impegni ai vettori rispetto a determinati *target* di volumi passeggeri e/o di specifiche tratte nuove o aggiuntive da mantenere presso lo scalo (per maggiori informazioni sugli incentivi e sugli accordi con i vettori, *cfr.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3.2.5 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.2 del Documento di Registrazione).

(ii). *La gestione dei beni a uso esclusivo e delle infrastrutture centralizzate*

La gestione dei beni a uso esclusivo presso l'Aeroporto di Bologna concerne principalmente la loro subconcessione agli operatori aeroportuali, che li utilizzano per lo svolgimento dei servizi di *handling e fueling*, mentre la gestione delle infrastrutture centralizzate riguarda l'infrastruttura a supporto delle attività di *de-icing* (spazi su cui insistono i contenitori per lo stoccaggio del liquido).

I corrispettivi dovuti al Gruppo per l'utilizzo dei beni a uso esclusivo (banchi *check-in*, uffici, aree e spazi operativi) sono determinati in base alle tariffe stabilite nel Contratto di Programma, come prorogato per il 2014 e integrato dal Decreto Sblocca Italia per il 2015. Tali corrispettivi sono calcolati in funzione del tempo di

utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni in uso, mentre i diritti di rifornimento (c.d. *fueling*) sono dovuti in misura fissa per metro cubo di carburante erogato per il rifornimento degli aeromobili⁴⁰.

I corrispettivi dovuti al Gruppo per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate includono sostanzialmente i corrispettivi relativi ai servizi di sghiacciamento degli aeromobili - c.d. *de-icing* - calcolati in base ai movimenti degli aeromobili nella stagione invernale. Le tariffe sono stabilite dal Contratto di Programma, come prorogato per il 2014 e integrato dal Decreto Sblocca Italia per il 2015.

Per quanto riguarda le modalità con cui i servizi di *handling*, *fueling* e *de-icing* sono resi presso l'Aeroporto:

→ *Handling*

Le attività di *handling* presso l'Aeroporto di Bologna, ovvero di servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale (*check-in*, imbarco passeggeri, trasporto con bus sottobordo, carico e scarico bagagli) sono poste in essere esclusivamente da società indipendenti specializzate. Alla Data del Documento di Registrazione operano presso l'Aeroporto di Bologna tre operatori: Marconi Handling S.r.l., Aviation Services S.p.A. e Aviapartner S.p.A. Il Gruppo fornisce servizi di *handling* limitatamente all'aviazione generale, tramite TAG, e al settore merci, tramite FFM.

L'Emittente ha ritenuto strategico e coerente con il ruolo di gestore delle infrastrutture avviare nel 2008 un graduale percorso di dismissione delle partecipazioni detenute storicamente nelle società di *handling* operanti presso lo scalo. Il disimpegno prima da BAS (ora Aviation Services) e, quindi, da Marconi Handling è avvenuto, in particolare, nell'ottica di svolgere funzioni terze e imparziali in un contesto di mercato liberalizzato⁴¹. Per una descrizione delle operazioni societarie relative a BAS e Marconi Handling, *cf.* Capitolo V, Paragrafo 5.1.5 del Documento di Registrazione.

L'attività di *handling* nei confronti dei vettori commerciali viene svolta dai singoli operatori indipendentemente dal Gruppo, che - in qualità di gestore dell'Aeroporto di Bologna - mette solo a loro disposizione in base ad accordi di subconcessione le infrastrutture per smistamento e riconsegna bagagli, il sistema di informativa al pubblico, il sistema informatico di scalo e il coordinamento di scalo. Gli *handler*, in base agli accordi di subconcessione, devono attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel

⁴⁰ Non comprendono i corrispettivi per il servizio carburante, considerati dal Gruppo separatamente e contabilizzati tra gli Altri servizi aeronautici.

⁴¹ Il Decreto Legislativo 13 gennaio 1999 n. 18 (il "**Decreto 18/99**"), in attuazione della Direttiva 96/67/CEE, ha infatti liberalizzato il mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti, riconoscendo il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi che presentino determinati requisiti di idoneità, nonché la libera effettuazione dei servizi stessi da parte dei vettori in regime di autoassistenza. Per effetto del Decreto 18/99, possono prestare servizi di *handling* gli operatori, inclusi i vettori in regime di autoassistenza, ai quali l'ENAC abbia rilasciato, ai sensi del relativo art. 13, l'attestazione di idoneità. In particolare, ai fini del rilascio di tale attestazione, l'ENAC verifica l'idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra, "subordinata al rispetto del tipo di contratto che regola il rapporto di lavoro dei dipendenti delle aziende di gestione e dei servizi di assistenza a terra". L'ENAC è inoltre tenuto a verificare che gli operatori presentino una serie di requisiti, quali: a) un capitale sociale almeno pari ad un quarto del presumibile giro di affari derivante dall'attività da svolgere; b) risorse strumentali e capacità organizzative idonee in relazione alle categorie di servizio richieste; c) un attestato comprovante il rispetto degli obblighi derivanti dalla legislazione sociale e sulla sicurezza del lavoro; d) una copertura assicurativa adeguata ai rischi connessi all'attività da svolgere. Inoltre, per ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile in Aeroporto, ENAC può limitare a non meno di due il numero di prestatori e il numero di autoproduttori per alcune categorie di servizi. Ai sensi di detta normativa, l'ENAC può riservare la gestione esclusiva delle infrastrutture centralizzate, tra quelle elencate nel citato decreto, allo stesso ente di gestione, qualora la loro complessità, costo o impatto ambientale non ne consentano la suddivisione o duplicazione, rendendone eventualmente obbligatorio l'impiego da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

Manuale di Aeroporto nel prestare il servizio ai vettori. Gli accordi non prevedono da parte dell'Emittente obblighi diversi dalla corretta gestione dell'Aeroporto ai sensi della Concessione, né vi sono vincoli di esclusiva da parte della Società, né previsione di penali in caso di mancata osservanza di determinati termini contrattuali. La durata degli accordi con gli *handler* varia a seconda dei casi.

Relativamente alle attività degli *handler*, quindi, il Gruppo percepisce esclusivamente i corrispettivi dagli *handler* per l'utilizzo dei beni in uso esclusivo subconcessi in utilizzo.

Il Gruppo fornisce direttamente servizi di *handling* merce attraverso la controllata FFM, che si occupa della movimentazione di merci e posta, della predisposizione della documentazione necessaria e delle operazioni di sdoganamento.

→ *Fueling*

Il servizio di *fueling* (che consiste nell'organizzazione ed esecuzione delle attività connesse alla fornitura di carburante agli aeromobili, incluso lo stoccaggio) è svolto da operatori terzi rispetto al Gruppo e, in particolare, da AIR BP Italia S.r.l. e CARBOIL S.r.l. Il rapporto tra tali società e l'Emittente si limita alla subconcessione delle aree su cui insistono i depositi carburanti e delle pertinenze dei medesimi. Gli operatori sono obbligati a stipulare apposite polizze assicurative a copertura della responsabilità per l'attività svolta e per la circolazione dei mezzi all'interno del sedime aeroportuale, nonché di costituire adeguate garanzie fideiussorie a favore dell'Emittente per il rispetto degli obblighi contrattuali. Inoltre, come per tutte le subconcessioni stipulate dall'Emittente, è ivi previsto che gli operatori debbano attenersi a quanto indicato nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di Aeroporto relativamente all'utilizzo degli spazi concessi in uso dal Gruppo, nonché rispettare quanto definito dall'Emittente, ai fini della tutela ambientale, nel proprio sistema di gestione ambientale. Gli accordi non prevedono da parte dell'Emittente obblighi diversi dalla corretta gestione dell'Aeroporto ai sensi della Concessione, né vi sono vincoli di esclusiva da parte della Società, previsione di penali in caso di mancata osservanza di determinati termini contrattuali. La durata degli accordi con gli operatori dei servizi di *fueling* è generalmente di quindici anni senza previsione di rinnovo automatico.

Il corrispettivo che gli operatori del servizio di *fueling* corrispondono all'Emittente è soggetto a tariffa regolamentata e consiste - alla Data del Documento di Registrazione - in un corrispettivo fisso per ciascun metro cubo di carburante erogato presso l'Aeroporto. Il corrispettivo, peraltro è soggetto a revisioni tariffarie periodiche.

Presso l'Aeroporto di Bologna non esiste un impianto di stoccaggio carburante centralizzato e le compagnie petrolifere gestiscono autonomi impianti di stoccaggio del carburante avio, attraverso i citati operatori.

→ *De-icing*

L'attività di sghiacciamento degli aeromobili (che consiste nella rimozione di ghiaccio e neve dagli aeromobili per facilitarne il volo, attraverso procedimenti meccanici e/o l'uso di fluidi decongelanti, e nello svolgimento di trattamenti preventivi) viene svolta presso l'Aeroporto da Marconi Handling. Al fine di far svolgere tale attività, l'Emittente ha stipulato con Marconi Handling un accordo in base al quale concede in affitto a questa i mezzi di sghiacciamento e il deposito per il relativo liquido. Tale accordo ha una durata quinquennale ed è remunerato sulla base di un canone complessivo annuo per l'utilizzo di tali beni, fermo restando che l'approvvigionamento e la gestione di tali depositi è sotto l'esclusiva responsabilità di Marconi Handling. Il

contratto per i servizi di *de-icing* prevede che ove nell'arco di una stagione, a seguito di verifiche contabili in contraddittorio, Marconi Handling dimostri di non aver avuto completa remunerazione dei servizi prestati, mediante l'applicazione delle tariffe regolata alle compagnie aeree, a causa di limitati interventi di sghiacciamento, l'Emittente è tenuta a corrispondere a tale operatore un contributo pari alla perdita accerta di conto economico per l'attività di *de-icing*. Tale meccanismo contrattuale ha il precipuo obiettivo di compensare l'onere di servizio pubblico di cui è gravato il prestatore del servizio. Gli accordi non prevedono da parte dell'Emittente obblighi diversi dalla corretta gestione dell'Aeroporto ai sensi della Concessione, né vi sono vincoli di esclusiva da parte della Società, previsione di penali in caso di mancata osservanza di determinati termini contrattuali.

(b) Attività di manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Le attività di manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali comprendono l'insieme delle azioni volte al loro ammodernamento o ampliamento, anche al fine di renderle conformi a quanto previsto dalla normativa di volta in volta vigente, mediante interventi e investimenti mirati. Come avviene per la gestione, il Gruppo è tenuto a svolgere tale attività in virtù della Concessione e della Convenzione nonché del contratto di programma di volta in volta in vigore. Si segnala infine che, alla Data del Documento di Registrazione, il Contratto di Programma (come prorogato per il 2014) è scaduto e sono in corso le attività con l'ENAC per la definizione del nuovo contratto di programma 2016-2019, che conterrà *inter alia* gli interventi sulle infrastrutture previsti per il periodo. Per maggiori informazioni, *cf.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 e Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione.

I principali interventi di sviluppo svolti dal Gruppo presso l'Aeroporto nel periodo 2012 - 2014 sono stati il *restyling* e ammodernamento del *terminal* passeggeri e la sistemazione della viabilità lato terra.

In particolare, la riqualifica dell'aerostazione, realizzata tra il 2011 e il 2013, ha previsto l'ampliamento e ammodernamento del *terminal* con l'obiettivo di rendere più efficiente il flusso dei passeggeri e migliorare il livello di servizio sia *air side* sia *land side*. Si è proceduto alla creazione di un'unica area *check-in* al piano terra, all'ampliamento della sala imbarchi invertendo la sala Schengen con quella extra-Schengen e all'unificazione delle sale riconsegna bagagli. Sono stati inoltre sostituiti alcuni impianti tecnologici oramai obsoleti, permettendo un risparmio energetico.

L'intervento ha avuto anche tra le motivazioni principali quella dell'ampliamento delle superfici commerciali e una loro maggiore concentrazione nella zona *air side*, luogo dell'aerostazione dove gli acquisti sono favoriti dal fatto che il passeggero ha completato tutte le operazioni propedeutiche all'imbarco. In particolare le superfici commerciali sono aumentate tra il 2010 e il 2014 del 53% circa con l'incremento principale destinato alle superfici per il *duty free*, come evidenziato nella seguente tabella.

Incremento dimensionale e numerico dei punti vendita post restyling del terminal

	2010		2014		Incremento percentuale	
	Dimensione (mq)	Numero Punti vendita	Dimensione (mq)	Numero Punti vendita	Dimensione (mq)	Numero Punti vendita
Duty Free	216	2	897	2	+ 315 %	0%
Food & Beverage	2.103	11	2.753	14	+ 31 %	27%
Retail	1.366	23	2.003	26	+ 47 %	13%
Totale	3.685	36	5.653	42	+ 53 %	17 %

L'intervento sul *terminal* si è inoltre reso necessario per aumentare la capacità aeroportuale massima (pari, dopo il *restyling*, a circa 7,5-8 milioni di passeggeri per ciascun anno), ossia il numero massimo di passeggeri potenzialmente gestibili in un'ora di picco mantenendo un determinato *standard* di servizio in tutti i punti in cui il passeggero viene assistito o servito (*check-in*, controlli di sicurezza, *gate* di imbarco, area arrivi).

Per maggiori informazioni sugli investimenti effettuati nel periodo 2012-2014 e per gli investimenti programmati, *cfr.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione.

Inoltre, anche in ragione degli investimenti richiesti dalla normativa e dalla contrattazione in vigore, l'attività di progettazione di nuove infrastrutture e coordinamento dei lavori di realizzazione risulta essere parte integrante dell'attività della Società con riferimento alle infrastrutture.

6.1.2.3.2 Prestazioni di servizi Aviation ai passeggeri, vettori e operatori

Nell'ambito della *Business Unit Aviation* il Gruppo fornisce i seguenti servizi ai passeggeri, vettori e operatori:

(a) Prestazione dei servizi di sicurezza

Ai sensi della normativa applicabile, i controlli e i servizi operativi di sicurezza, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di soggetti appartenenti alle forze di polizia, sono di norma affidati in concessione ai gestori aeroportuali, i quali possono espletarli direttamente, ovvero indirettamente, tramite proprie organizzazioni societarie specializzate in possesso dei requisiti previsti dalla citata normativa e dedicate a tali servizi, ovvero da ultimo affidarli, mediante procedure concorrenziali, a soggetti terzi dotati dei necessari requisiti e autorizzazioni.

La citata normativa stabilisce altresì che i gestori aeroportuali possano svolgere, direttamente, indirettamente o mediante affidamento a terzi, come sopra indicato per i servizi di sicurezza, anche servizi di vigilanza sui beni aeroportuali di proprietà o in regime concessorio. La durata in subconcessione dei controlli e servizi di sicurezza al gestore aeroportuale in ogni caso deve coincidere con la durata della concessione aeroportuale.

I servizi operativi di sicurezza e vigilanza presso l'Aeroporto di Bologna sono quasi esclusivamente svolti direttamente dal Gruppo e consistono: (i) nel controllo dei passeggeri, in partenza e in transito, e controllo radioscopico dei bagagli a mano; (ii) nel controllo sulla totalità dei bagagli di stiva (imposti dai regolatori a seguito degli attacchi terroristici del settembre 2001); e (iii) in servizi di vigilanza sui beni aeroportuali di proprietà o in regime concessorio.

I servizi operativi di sicurezza sono svolti mediante personale specializzato in possesso dei requisiti previsti dalla normativa applicabile e tale personale è autorizzato all'accesso alle aree aeroportuali mediante procedure definite dal Gruppo sotto la vigilanza delle forze di polizia.

Secondo le disposizioni l'ENAC, il Gruppo e una società terza si occupano inoltre di effettuare i controlli di sicurezza ai *gate* in raccordo con gli altri Enti di Stato coinvolti nella verifica di passeggeri e bagagli.

(b) Informativa al pubblico e agli utenti aeroportuali

La comunicazione e l'informazione ai passeggeri e agli utenti dell'Aeroporto sono fattori determinanti nella valutazione qualitativa del servizio offerto. Nel corso del 2013 il Gruppo ha gestito l'informativa ai passeggeri in funzione della riqualifica e ammodernamento del *terminal*, sia per diminuire i disagi sia per illustrare le migliorie che sarebbero state introdotte. Tra i principali interventi che hanno interessato l'Aeroporto si segnala l'ampliamento dello spettro di utilizzo del SIE (Sistema Informativo Evoluto) e l'aggiornamento della segnaletica ad alta visibilità dei parcheggi dell'Aeroporto. Nei primi mesi del 2014 è terminato l'aggiornamento della segnaletica del *terminal* al fine di adeguarlo ai crescenti flussi di passeggeri ed è stato avviato un progetto di rivisitazione del *layout* dell'informativa contenuta nei monitor ubicati presso i *gate* di imbarco.

Al fine di dare maggiori informazioni ai passeggeri è stato ampliato l'utilizzo dello strumento *social* di Twitter, comunicazione che ha seguito in tempo reale i cantieri dando aggiornamenti ai passeggeri e fornendo *feedback* e risposte.

Il profilo *Twitter* dell'Aeroporto ha confermato nel 2014 la propria *leadership* per numero di *follower* e per attività tra gli scali italiani⁴². Le informazioni che l'Emittente ritiene più utili sono quelle relative all'operatività dello scalo e dei voli, soprattutto con riferimento a situazioni meteo particolari, seguite da quelle su nuovi collegamenti e nuovi servizi. Alle domande viene data risposta in tempi brevi, e comunque tendenzialmente entro un'ora.

Nel corso del 2014 ha avuto luogo la revisione del sito internet, con una maggiore semplificazione della navigazione e visibilità dei contenuti e servizi dell'aeroporto.

Per quanto riguarda la fruizione dei servizi *on line*, la principale novità riguarda l'e-commerce dei servizi Parcheggi e *VIP Lounge*, mentre il sistema di biglietteria *on line* riveste una porzione limitata dell'attività del Gruppo (*cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2.4.2(c) del Documento di Registrazione)

(c) Prestazione dei servizi ai passeggeri a ridotta mobilità (“PRM”)

Il servizio di assistenza PRM consiste nell'assistenza e accompagnamento dei passeggeri a ridotta mobilità. L'Emittente ha la responsabilità della corretta prestazione di tale servizio e del rispetto degli standard di qualità di servizio previsti dalla normativa applicabile europea. Nell'Aeroporto di Bologna il servizio PRM fino al *gate* di imbarco viene svolto direttamente dal Gruppo, oltre il *gate* di imbarco i passeggeri vengono presi in carico dagli *handler* incaricati di tale servizio e portati a bordo dell'aeromobile. A fronte di tali servizi, il

⁴² Fonte: Società.

Gruppo percepisce dei corrispettivi pagati dagli utenti aeroportuali in funzione del numero di passeggeri paganti in partenza (PRM e non). Le tariffe sono stabilite dal Contratto di Programma, come prorogato per il 2014 e integrato dal Decreto Sblocca Italia per il 2015.

(d) *Gestione dei servizi di handling merce*

Il Gruppo fornisce servizi di *handling* merce attraverso la controllata FFM. Questa società fornisce assistenza e servizi di terra per le merci e la posta, ivi inclusa la movimentazione fisica delle merci, attività di preparazione delle merci comprensiva della predisposizione della documentazione, consegna al destinatario nonché attività di sdoganamento. A tale riguardo, si segnala che tale società controllata si è dotata delle apposite autorizzazioni e accordi con le autorità competenti al fine di poter svolgere le attività doganali (c.d. *clearance* doganale) e l'attività di deposito doganale per conto dei clienti committenti. FFM si occupa, quindi, di approntare la documentazione e svolgere le attività necessarie per l'importazione e l'esportazione della merce a essa affidata per la movimentazione. La remunerazione avviene sulla base di tariffe non regolamentate applicate alle unità di merci trattate.

(e) *Le attività di handling per l'aviazione generale*

Le attività di *handling* relative all'aviazione generale sono rese presso l'Aeroporto da TAG, società controllata dall'Emittente. Questo operatore svolge sostanzialmente le seguenti attività,:

- a. assistenza amministrativa a terra e supervisione (inclusi i rapporti con le autorità, invio di messaggi operativi del volo e predisposizione delle verifiche per il carico dell'aeromobile, emissione delle istruzioni di carico e relativo piano di carico e bilanciamento);
- b. assistenza ai passeggeri (verifica dei documenti, *check-in*, effettuazione degli annunci e nel fornire informazioni relative ai voli);
- c. assistenza bagagli (gestione del bagaglio in partenza e arrivo, il trasferimento e il trattamento nell'area di smistamento, il carico su carrelli);
- d. assistenza operazioni in pista (manovra di parcheggio dell'aeromobile, traino degli aeromobili, servizio di comunicazioni tra aeromobile e *handler*, trasporto dell'equipaggio, passeggeri, bagagli e merce).

Anche tale attività non è remunerata sulla base delle tariffe previste dall'Accordo di Programma, ma sulla base di tariffe di mercato.

6.1.2.3.3 *Attività di sviluppo del business Aviation e comunicazione esterna*

L'Emittente per lo sviluppo del proprio *business aviation*, per consolidare e ampliare la connettività dello scalo e migliorare l'offerta nell'ambito della propria *catchment area* mira, oltre al mantenimento delle tratte esistenti, a favorire l'ingresso di nuovi vettori, l'avvio di nuove rotte o l'aumento della loro frequenza da parte delle compagnie aeree già insediate presso lo scalo.

A tal fine, l'Emittente svolge le proprie attività di promozione dell'Aeroporto direttamente in occasione di conferenze o *meeting* internazionali ai quali l'Emittente partecipa con iniziative rivolte ai *legacy carrier* e ai

vettori *low cost*, ponendosi in posizione di concorrenza con altri aeroporti nazionali e internazionali (principalmente europei).

I vettori aerei, infatti, dispongono di flotte e capacità limitate in funzione della tipologia di tratta (breve, medio o lungo raggio), degli orari disponibili per la compagnia aerea (slot), della capacità di rotazione degli aeromobili e di disponibilità di personale e pianificano i loro voli in funzione, sia del flusso atteso di passeggeri verso le varie destinazioni, sia dei costi previsti per operare le tratte. Le compagnie analizzano le potenzialità economiche di una tratta rispetto alle varie destinazioni che possono essere potenzialmente servite dalla tipologia di aeromobili di cui dispongono ed effettuano la scelta di una tratta sulla base di un'analisi di costi e benefici e della disponibilità di slot adeguati. Pertanto, gli aeroporti svolgono la loro attività in concorrenza non soltanto con gli scali nazionali o con quelli che insistono nella medesima *catchment area*, ma anche con aeroporti di altri Paesi che potenzialmente sono in grado di offrire alle compagnie aeree, per la medesima tipologia di tratta, ritorni economici simili o superiori.

In quest'ottica, le attività promozionali svolte dal Gruppo a supporto della propria attività *aviation* sono principalmente finalizzate a incrementare la conoscenza dell'Aeroporto presso i vettori e a sviluppare i rapporti con gli stessi. Inoltre, per rendere più competitivo l'Aeroporto di Bologna il Gruppo, come i propri concorrenti, offre alle compagnie aeree degli incentivi economici che vanno, di fatto, a ridurre parte dei costi operativi direttamente correlati all'uso dell'infrastruttura aeroportuale.

L'attività di *marketing* svolta dal Gruppo presso le compagnie si basa preliminarmente sull'analisi del traffico passeggeri dell'Aeroporto (e in particolare di quello tra la *catchment area* e destinazioni non servite da rotte in partenza dallo scalo) e consiste principalmente nella partecipazione alle occasioni di incontro dedicate tra le compagnie aeree e gli altri operatori aeroportuali (segnatamente le *conference Routes Worldwide*, *Routes Europe*, *Routes Asia* e le due *conference* organizzate da IATA per ciascuna stagione IATA in ogni anno) e nell'organizzazione di incontri *one-to-one* con le compagnie aeree che potrebbero avere un interesse al *mix* di servizi e agli orari delle rotte che la Società vorrebbe fossero operate dall'Aeroporto.

Una volta ottenuta la manifestazione di interesse da parte del vettore, l'Emittente formula una proposta con condizioni economiche, oltre a, eventualmente, lo schema di incentivi che potrebbe riconoscere al vettore stesso in attuazione della policy del Gruppo in materia di incentivazione (per maggiori informazioni si veda il paragrafo che segue) vigente a quella data.

Ove le rotte che l'Emittente intende sviluppare siano da e per Paesi non europei o del Nord America, la Società può proporre alle compagnie aeree di operare sullo scalo solo a seguito della conclusione o della revisione di appositi Accordi Bilaterali tra lo Stato italiano e lo Stato dell'aeroporto di destinazione. A tal fine la Società coopera con il MIT e con il Ministero degli Affari Esteri per la partecipazione ai tavoli di negoziazione che hanno a oggetto tali Accordi Bilaterali. L'apporto dato dall'Emittente si sostanzia nel proporre agli Stati stranieri l'Aeroporto quale possibile scalo per le rotte tra lo Stato italiano e tale altro Paese sulla base del valore aggiunto dato dalla *catchment area*, dai servizi e capacità dell'Aeroporto e dalle condizioni economiche praticate. A esito di tali negoziati, tali Accordi Bilaterali indicano, di norma, su quali scali, quanti voli verranno operati, quale vettore e che tipologia di velivolo e per quali stagioni saranno assicurati i collegamenti.

Policy per l'incentivazione nei confronti dei vettori

Oltre all'attività sopra descritta l'Emittente ha adottato una politica di incentivazione finalizzata all'incremento dei passeggeri e delle rotte servite attraverso l'Aeroporto. Tale politica di incentivazione, approvata e periodicamente sottoposta a revisione dagli organi sociali dell'Emittente si basa su un sistema trasparente, corretto, non discriminatorio, che mira a incontrare gli interessi e i requisiti di mercato e degli investitori privati, orientato all'incremento del traffico aereo sullo scalo, facilmente accessibile, con una struttura predefinita, ed altresì orientato ad attrarre iniziative strategicamente rilevanti in termini di nuove destinazioni servite e di incremento di traffico in generale.

Gli incentivi sono corrisposti al vettore sulla base di accordi sottoscritti prima che la compagnia aerea inizi a operare. La corresponsione di tali incentivi avviene a seguito della verifica delle condizioni e del rispetto delle obbligazioni dedotte in contratto e gli incentivi sono generalmente calcolati per ciascun passeggero in partenza con la compagnia che ne beneficia.

Tali accordi sono in genere presi per una durata di tre anni, prevedono che vi sia la riconferma dell'operatività per la stagione IATA successiva, richiedono alla compagnia aerea il regolare pagamento dei Diritti Aeroportuali dovuti all'Emittente.

La policy prevede l'incentivazione nei casi di avvio di nuove rotte o di incrementi di passeggeri rilevanti in un determinato periodo. Per questo motivo i vettori che maggiormente hanno beneficiato delle misure previste dalla policy sono stati quelli con traffico low cost che nel periodo 2012-2014 hanno registrato un incremento di passeggeri di circa il 27%. Nello stesso periodo l'incremento degli incentivi e dei costi di promozione e sviluppo è stato pari a circa il 7%. Nel triennio l'incremento di traffico di questa componente incentivata è stato uno dei fattori determinanti per il miglioramento della redditività dell'Emittente.

Nel primo trimestre 2015 questo *trend* di crescita di traffico e incentivazione viene confermato con un impatto diverso sulla redditività influenzato però da cause di stagionalità sui volumi di traffico e da eventi meteorologici eccezionali che hanno comportato l'insorgere di costi straordinari.

Per il futuro la Società si attende un incremento in termini di passeggeri di questa componente dovuto ad un consolidamento delle tendenze del mercato intraeuropeo che avrà una percentuale di posti offerti *low cost* in crescita e ad un mercato domestico che su alcune rotte sarà sempre più appannaggio di questa tipologia di operatori per l'abbandono delle stesse rotte da parte del vettore nazionale. Al fine di incrementare le rotte da e per l'Aeroporto, la Società intende far leva su questa tendenza e allo stesso tempo controbilanciarla attraverso lo sviluppo di collegamenti verso le rotte per le quali l'offerta di posti *low cost* è più contenuta (tipicamente *Middle East* e *Far East*).

Comunicazione esterna

Le attività di comunicazione del Gruppo sono finalizzate a promuovere la conoscenza dei servizi e delle infrastrutture offerti dall'Aeroporto presso gli utenti effettivi e potenziali e si sviluppano attraverso una serie di canali diretti a raggiungere l'utente secondo la modalità a lui più consona (sito web, app, social media, stampa, campagne pubblicitarie).

Tali attività mirano a creare una relazione diretta con il passeggero al fine di fidelizzarlo e supportarlo durante tutta l'esperienza del viaggio.

6.1.2.3.4 *Gestione dei rischi operativi*

L'attività del Gruppo dipende dal funzionamento delle infrastrutture dell'Aeroporto, pertanto il Gruppo è esposto al rischio operativo legato alle strutture stesse e ai sistemi informatici gestiti dal Gruppo e/o dagli enti preposti che presiedono alle attività di controllo e gestione del traffico aereo (e.g., sistemi gestiti da ENAV). Qualora le strutture fisiche o informatiche dovessero subire danneggiamenti dovuti a eventi straordinari quali incendi, inondazioni, esplosioni, ovvero guasti, malfunzionamenti o disfunzioni tecniche, ovvero fossero oggetto di eventi esterni quali attacchi terroristici o altri atti legati alla situazione politica interna o internazionale, ciò potrebbe influire negativamente sulla capacità dell'Emittente di porre in essere la propria attività ovvero sulla qualità ed efficienza di tali strutture e sistemi nonché dei servizi offerti, potendo determinare, nei casi più gravi, anche un'interruzione temporanea dell'attività del Gruppo. Inoltre è prevedibile che nel corso dell'anno possano manifestarsi eventi naturali, atmosferici e/o meteorologici eccezionali che potrebbero causare la chiusura temporanea, totale o parziale, del traffico aereo (per esempio, la chiusura dell'Aeroporto per neve).

I rischi operativi sopra descritti sono generalmente coperti da apposite polizze assicurative che la Società ritiene adeguate in termini di rischi coperti e importi assicurati in ragione dell'attività del Gruppo, fermo restando che non è prevista una specifica copertura per i mancati guadagni derivanti dalla chiusura dell'Aeroporto al traffico.

6.1.2.4 *Business Unit Non Aviation*

Le attività facenti parte della *Business Unit Non aviation* sono rappresentate nel seguente grafico.



Di seguito sono riportate le attività *non aviation* svolte dal Gruppo, consistenti nella gestione e sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale nonché nella prestazioni di servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali:

6.1.2.4.1 *Sviluppo e gestione aree aeroportuali commerciali*

a. Gestione aree aeroportuali commerciali

L'attività di subconcessione di locali e aree commerciali è svolta direttamente dal Gruppo. L'Aeroporto di Bologna si caratterizza per la presenza di *brand* internazionalmente riconosciuti e legati al territorio. L'area commerciale si sviluppa su 5.600 metri quadrati e offre, al 31 dicembre 2014, 42 punti vendita. La recente riqualifica dell'aerostazione ha aumentato in maniera importante la superficie dedicata al *retail* e conseguentemente l'offerta. L'incremento maggiore si è avuto nelle aree destinate ai *duty free*,

che notoriamente rappresentano una tra le principali fonti di redditività del *business*. Al 31 dicembre 2014, nel *terminal* sono presenti i seguenti esercizi commerciali:

Numero di esercizi commerciali presso l’Aeroporto per tipologia

Tipologia di esercizio	2014	2013	2012	variazione % 2014/2013	variazione % 2013/2012
<i>Food & Beverage</i>	14	11	11	27,3%	0,0%
<i>Duty Free</i>	2	2	2	0,00%	0,00%
Altro <i>Retail</i>	26	25	21	4,0%	19,0%
Totale	42	38	34	10,5%	11,8%

Le attività *retail* vengono svolte in regime di subconcessione da parte dell’Emittente ai singoli esercenti. Le subconcessioni prevedono, nella maggioranza dei casi, la corresponsione da parte degli esercenti di un minimo annuo garantito (“MAG”), di norma determinato sulle potenzialità di fatturato dell’esercente, e di una *royalty* espressa come percentuale sul fatturato che viene applicata al fatturato eccedente il cosiddetto fatturato MAG (ossia il livello di fatturato per cui le *royalty* sono pari al MAG). Le *royalty* applicate variano in modo significativo anche in funzione della tipologia merceologica oggetto dell’esercizio commerciale. Settori merceologici quali i tabacchi, la grande distribuzione organizzata e i relativi prodotti alimentari, i prodotti farmaceutici, i giornali sono caratterizzati da valori contenuti, mentre settori quali l’abbigliamento e gli accessori, nel caso in cui il punto vendita sia gestito direttamente dalle aziende produttrici, consentono elevate marginalità e di conseguenza *royalty* superiori. A garanzia del pagamento del MAG in tali accordi è generalmente prevista una fidejussione bancaria a prima richiesta a favore dell’Emittente per un importo pari a una annualità di minimo garantito. I *retailer* inoltre sono obbligati a rispettare gli orari di apertura dell’Aeroporto, le regole della Carta dei Servizi e le eventuali prescrizioni o limitazioni all’accesso delle strutture che le autorità competenti potrebbero imporre per ragioni di sicurezza.

Le suddette subconcessioni possono essere revocate nel caso in cui: (i) vi sia la revoca della Concessione, (ii) il MIT impedisca la continuazione della subconcessione dei locali, (iii) il subconcessionario non rispetti gli obblighi relativi a orari di apertura e pagamento e/o reintegrazione di penali e cauzioni, (iv) in caso di ritardo significativo dei pagamenti delle somme dovute da parte del subconcessionario, (v) eventuali interventi alle strutture aeroportuali rendano non esercitabile l’attività oggetto della subconcessione, (vi) irregolarità contabili e di registrazione degli incassi. È inoltre previsto che tutti i subconcessionari si dotino di coperture assicurative per danni da incendi o per responsabilità civile.

La durata contrattuale varia a seconda delle attività. Le subconcessioni *retail* sono contraddistinte da durate contrattuali intorno ai 5 anni, mentre le subconcessioni *Food&Beverage*, richiedendo ai relativi esercenti investimenti iniziali maggiori, hanno durate contrattuali più lunghe, di norma tra i sette e i nove anni, con l’eccezione di quella tra l’Emittente e Autogrill, che scade nel 2025.

Le strutture contrattuali dei punti vendita *duty free*, in particolari quelli aventi a oggetto locali *walkthrough* (gallerie di passaggio obbligato per raggiungere i *gate* d’imbarco) al contrario, prevedono che l’operatore corrisponda al Gruppo una quota fissa per passeggero imbarcato, quota che risulta normalmente crescente in funzione della durata del relativo contratto. Tale corrispettivo può essere incrementato da

royalty applicate nel caso di fatturati eccedenti un minimo individuato al momento della conclusione dell'accordo.

Il processo di assegnazione dei locali da subconcedere avviene sostanzialmente in due modalità: mediante selezione concorrenziale oppure mediante trattativa diretta, benché quest'ultima opportunità sia sempre più marginale in termini di valori dei contratti da affidare. Si predilige il processo di selezione concorrenziale nel caso in cui il marchio o *brand* non sia elemento di particolare caratterizzazione del punto vendita oppure dove vi sono logiche di concorrenza da rispettare.

b. Subconcessioni uffici e locali operativi (*real estate*):

Il segmento *real estate* è caratterizzato da due macro aree: (i) la prima relativa ai ricavi da subconcessione (stabiliti caso per caso dagli accordi specifici) di spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica, principalmente quelle dei corrieri espressi (sono presenti sullo scalo tre dei quattro *player* mondiali – DHL, UPS e TNT); (ii) la seconda relativa ai ricavi inerenti subconcessioni di aree e locali per attività di *handling* le cui tariffe sono regolamentate (*cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.1 del Documento di Registrazione).

La disponibilità complessiva di spazi commerciali in subconcessione è di oltre 90.000 metri quadrati, di cui oltre 70.000 metri quadrati sono relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, *hangar* e circa 20.000 metri quadri sono superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili. A queste superfici si aggiungono circa 17.000 metri quadrati relativi a locali strettamente operativi e quindi sottoposti a regolazione tariffaria.

c. Altre subconcessioni

Le altre subconcessioni consistono essenzialmente nella subconcessione di spazi agli autonoleggiatori. Alla Data del Documento di Registrazione sono in essere subconcessioni con 10 compagnie rappresentanti complessivamente 16 diversi marchi specializzati, che includono le principali società di noleggio auto del mondo. L'area destinata a parcheggio è di circa 10.000 metri quadrati e ospita circa 480 veicoli.

Tali subconcessioni hanno in genere durata quinquennale (quelle attualmente in vigore per tali servizi hanno validità fino al 31 dicembre 2017) e sono frutto di un accordo sottoscritto nel 2010 con l'Associazione di categoria di Confindustria, FISE-ANIASA, che rappresenta le principali compagnie di autonoleggio operanti in Italia, permettendo di ottenere condizioni contrattuali in linea con il mercato. Gli accordi prevedono, oltre a un corrispettivo per l'utilizzo dei parcheggi ove sono ricoverate le vetture oggetto del noleggio, un canone per l'utilizzo degli spazi all'interno del *terminal* per le attività tipiche dei noleggiatori nei confronti della clientela (identificazione, sottoscrizione dei contratti di noleggi auto, etc.) e una *royalty* espressa in percentuale sul fatturato dei singoli operatori prodotto sullo scalo, che comprende anche i costi accessori fatturati al cliente e quelli relativi alle assicurazioni. Le suddette subconcessioni possono essere revocate nel caso in cui: (i) vi sia la revoca della Concessione, (ii) il MIT impedisca la continuazione della subconcessione dei locali, (iii) il subconcessionario non rispetti i principali obblighi relativi al contratto, (iv) in caso di ritardo significativo dei pagamenti delle somme

dovute da parte del subconcessionario, (v) eventuali interventi alle strutture aeroportuali rendano non esercitabile l'attività oggetto della subconcessione, (vi) irregolarità contabili e di registrazione degli incassi. è inoltre previsto che tutti i subconcessionari si dotino di coperture assicurative per danni da incendi o per responsabilità civile.

Sono inoltre state stipulate dall'Emittente una serie di subconcessioni a favore degli operatori dello scalo, vettori e non, aventi a oggetto uffici operativi per lo svolgimento di attività amministrative; anche in questo caso la Società viene remunerata esclusivamente sulla base di un canone annuale per metro quadrato occupato da tali uffici.

d. Pubblicità (mediante gestione diretta e indiretta)

La gestione dell'attività pubblicitaria è prevalentemente esercitata mediante la locazione di spazi pubblicitari su impianti retroilluminati di grandi formati posti sia all'interno sia all'esterno dell'aerostazione, in aree di passaggio in cui è agevole cogliere il messaggio pubblicitario. In talune occasioni vengono sviluppate campagne che prevedono la personalizzazione di particolari zone o di elementi di arredo presenti in aeroporto. Gli spazi dedicati all'advertising sono attualmente commercializzati mediante: (i) contratto di subconcessione di alcuni spazi a agenzie specializzate che successivamente e indipendentemente propongono tali spazi a clienti propri; (ii) contratti di locazione di spazi pubblicitari direttamente concessi dall'Emittente ai soggetti che intendono pubblicizzare la propria attività all'interno dell'Aeroporto. In entrambi i casi la Società riceve in corrispettivo un canone annuo per ciascun pannello pubblicitario concesso. In aggiunta l'Emittente percepisce un corrispettivo dalle società che garantiscono il servizio di rifornimento di carburanti agli aeromobili per l'esposizione delle livree dei fornitori di carburante sui mezzi di trasporto in uso nel sedime aeroportuale. Si segnala che l'Emittente in data 18 maggio 2015 ha sottoscritto un accordo di collaborazione con Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.A., primaria società specializzata nella pubblicità situata in spazi pubblici e accessibili al pubblico.

e. Sviluppo delle aree aeroportuali commerciali

Nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali *non aviation* il Gruppo ha pianificato interventi futuri finalizzati all'ampliamento della superficie destinata ai posti auto e al miglioramento tecnologico dell'area parcheggi (creazione di una piattaforma *cross selling* con retail ed MBL, miglioramento della qualità delle riprese video, introduzione di una segnaletica a led, di facilitatori luminosi del posto auto e di un sistema di lettura delle targhe delle autovetture). Inoltre è prevista l'implementazione di una nuova infrastruttura Wi-Fi per l'invio di offerte commerciali oltre a un sistema di acquisizione dei dati di vendita e delle carte di imbarco presso i negozi retail per monitorare gli importi di spesa dei clienti.

6.1.2.4.2 La prestazione di servizi *Non Aviation* a passeggeri e vettori

a. Marconi *Business Lounge* e altri servizi *premium* (mediante gestione diretta)

I servizi *premium* comprendono tutti quei servizi dedicati sia ai passeggeri *business* (titolari di biglietto di classe *first* o *business* o di tessere *frequent flyer*) che a tutti coloro che, pur non possedendo uno dei titoli sopra citati, desiderano comunque acquistare un servizio che consenta di risparmiare tempo nelle

operazioni di imbarco/sbarco e di attendere il proprio volo in un ambiente più riservato e confortevole. Nello specifico i servizi *premium* dell'Aeroporto di Bologna includono la Marconi *Business Lounge* e *YouFirst*.

L'attuale *business lounge* è stata aperta nel 2006 per riposizionare l'offerta dei servizi dedicati alle esigenze dei passeggeri *business*. Alla Data del Documento di Registrazione, la *business lounge* si estende per oltre 500 metri quadrati, con ampia offerta di servizi *business* e *relax* e possibilità di accesso sia per *frequent flyer* sia per titolari di tessere private (per esempio, *priority pass*) nonché possessori di biglietto di ingresso e ha registrato nel 2014 95.390 ospiti, pari al 3% del totale dei passeggeri in partenza dall'Aeroporto.

Il servizio *YouFirst* consente ai passeggeri *top flyer* di poter beneficiare di servizi esclusivi sia in fase di partenza che di arrivo, assistenza per il *check-in* e riconsegna dei bagagli, servizio di facchinaggio e assistenza e imbarco prioritario al cancello

I servizi *premium* sono resi a clienti di operatori *aviation*, sulla base di *loyalty program*, e *non aviation*, sulla base di accordi che prevedono servizi specifici per *priority pass*, carte di credito, per l'accesso dei loro tesserati, oltre che di accordi diretti con aziende ed enti del territorio per la vendita di biglietti di ingresso). Tali servizi sono sviluppati anche sulla base di una politica di *cross selling* nell'ambito dei servizi alla clientela (soprattutto parcheggi).

L'Emittente ha stipulato accordi con i principali vettori operanti sull'Aeroporto che, tra i propri servizi, annoverano l'offerta *premium*, sulla base dei quali la Società eroga i servizi relativi alla *business lounge* e ciascun vettore riconosce un corrispettivo per ciascuno dei propri passeggeri che utilizza tali servizi.

b. Parcheggi mediante gestione diretta

L'Emittente gestisce direttamente parcheggi ubicati sul sedime aeroportuale e alcuni parcheggi adiacenti sulla base di contratti di locazione. I principali parcheggi sono muniti di sistema di pagamento "Telepass" in forza di un accordo di fornitura dell'attrezzatura e del servizio da parte di Autostrade Tech S.p.A.

La gestione diretta dei parcheggi a pagamento dell'Aeroporto si sviluppa su 5.100 posti auto disponibili su una superficie di 130.000 metri quadrati, sostanzialmente concentrati in 5 grandi aree di sosta di cui le prime 4 in prossimità del *terminal* e la quinta collocata a circa 1,5 km dall'aerostazione. La maggiore attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni, ha spinto a entrare nel mercato dei parcheggi anche soggetti privati che, nei dintorni dell'Aeroporto, hanno creato dei parcheggi in concorrenza, collegati con il *terminal* tramite l'utilizzo di navette.

c. Biglietteria (mediante gestione diretta *on line*)

A seguito della liberalizzazione del mercato, il Gruppo ha ritenuto di gestire direttamente dall'agosto 2014 la sola biglietteria *online*, concedendo nuovi spazi di vendita a operatori specializzati del settore. Il Gruppo ha operato questa scelta ritenendo che, alla luce della liberalizzazione del mercato che impone di non rifiutare la concessione di spazi agli operatori che ne fanno richiesta, vi fossero fenomeni di cannibalizzazione del *business* a favore di specialisti del settore tali da non rendere più conveniente economicamente la gestione del servizio di biglietteria fisica.

6.1.2.4.3 Attività di sviluppo del business Non Aviation

L'attività di sviluppo e *marketing* del *business Non Aviation*, che la Società ritiene strategica per il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo, prevede principalmente le seguenti attività:

- studio ed analisi dell'ambiente competitivo, dei bisogni della clientela e del posizionamento dell'Aeroporto;
- gestione dei rapporti e della contrattualistica con i subconcessionari attuali e monitoraggio dell'utilizzo e del rendimento economico degli spazi commerciali, con lo scopo di assicurare al contempo un servizio di qualità verso passeggeri e fruitori del *terminal* nel rispetto degli indirizzi strategici del Gruppo;
- mantenimento di costanti rapporti con i clienti di maggiore rilevanza per il Gruppo al fine di garantire la soddisfazione delle esigenze degli utenti e contribuire alla realizzazione dei *target* di risultato pianificati;
- sviluppo commerciale attraverso la ricerca di nuovi subconcessionari per aree e spazi commerciali disponibili all'interno del *terminal* (*retail*, *food&beverage*, spazi pubblicitari) secondo gli indirizzi strategici del Gruppo;
- promozione delle opportunità offerte dallo scalo nei confronti dei potenziali clienti.

Le attività di comunicazione e *marketing* relative al *business non aviation* del Gruppo sono declinate per area strategica di affari e prevedono azioni differenti a seconda dei destinatari, siano essi clienti finali (*Business to Consumer - B2C*) ovvero altre imprese che erogano servizi (*Business to Business - B2B*).

Retail & Advertising (B2B & B2C) – Il Gruppo svolge una preliminare attività di *scouting* tra i possibili clienti caratterizzati da un'offerta di qualità e brand internazionalmente riconosciuti. A ciò segue una fase di trattativa finalizzata ad individuare i migliori clienti, sia in termini di redditività attesa per il Gruppo che in termini di valorizzazione del servizio offerto all'utente finale. A supporto di tali attività di *marketing* legata ai clienti *B2B*, la Società ha pianificato investimenti su sistemi innovativi (es. sistema CRM e *Business Intelligence*) con l'obiettivo di instaurare un rapporto diretto con il cliente finale ed aumentarne la fidelizzazione.

Parcheggi (B2C & B2B) – Il Gruppo svolge un'attività di continuo adeguamento dei prezzi al fine di massimizzare la redditività dell'area di cui dispone e di competere con operatori privati che, data la forte attrattività registrata dallo scalo negli ultimi anni, hanno creato parcheggi in concorrenza nei dintorni dell'Aeroporto. La Società attua, inoltre, un piano di promozione e di comunicazione rivolta ai clienti finali attraverso il proprio sito *internet* (servizio di prenotazione *online*), cartelloni pubblicitari in prossimità del *terminal* e promozioni *cross-selling* con altri servizi offerti quali MBL e la biglietteria *online*. Verso le agenzie di viaggio ed altri vettori o operatori operanti nello scalo, invece, la Società offre convenzioni per l'utilizzo del servizio parcheggi.

Servizi ai passeggeri (B2C & B2B) – Il Gruppo pone in essere la promozione di MBL ed altri servizi *premium* rivolti ai passeggeri sul sito della Società e attraverso altri strumenti diretti ai clienti come il *loyalty program*. Tali servizi sono sviluppati anche sulla base di una politica di *cross-selling* nell'ambito dei servizi alla clientela (principalmente con il servizio parcheggi). La promozione di questi servizi avviene anche attraverso i vettori,

sulla base di accordi che prevedono servizi specifici quali *priority pass* e carte di credito per l'accesso dei loro tesserati, oltre che con aziende ed enti del territorio che si occupano di vendere i biglietti di ingresso alla MBL.

Real Estate (B2B) – Il Gruppo dialoga con operatori aeroportuali (es. *courier* e *handler*) al fine di affidare in subconcessione spazi operativi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica e per le attività di *handling* degli operatori specializzati. Per massimizzare la redditività e al contempo valorizzare il servizio offerto al cliente, la Società monitora e sviluppa la collaborazione commerciale con i principali *player* mondiali (DHL, UPS e TNT).

6.2 Qualità del servizio, gestione operativa e tecnologica, tutela ambientale

6.2.1 Qualità dei servizi

Il Gruppo ha individuato nella qualità dei servizi uno dei principali *driver* alla base della propria strategia, ritenendo che per sostenere la propria competitività sul mercato degli aeroporti e per continuare a creare valore per i propri azionisti sia necessario orientare le proprie scelte, capacità organizzative e comunicative verso l'obiettivo della soddisfazione del cliente. In quest'ottica, il Gruppo punta a mantenere il livello medio di soddisfazione dei passeggeri superiore a quello dei concorrenti.

Il Gruppo ha conseguito la certificazione ISO 9001 sulla qualità dei servizi per la prima volta nel 1998, per l'intero ventaglio dei servizi aeroportuali. Successivamente, ha rinnovato annualmente la certificazione, periodicamente aggiornandola secondo le revisioni della norma. Nel 2010 è stata altresì conseguita la certificazione ambientale ISO 14001 e successivamente la certificazione OHSAS 18001 nel 2011. Il Gruppo è direttamente responsabile della qualità dei servizi centralizzati (es: assistenza PRM, controlli di sicurezza) e garantisce inoltre il rispetto degli *standard* e delle procedure richieste dall'ENAC anche sulle attività di cui non ha il controllo diretto, ma che incidono sulla qualità finale percepita dal passeggero (per esempio, biglietteria, riconsegna bagagli, attesa al *check-in*), nel suo ruolo di coordinamento.

Il Gruppo pubblica annualmente la Carta dei Servizi, sulla base della circolare dell'ENAC GEN-06 del 31 ottobre 2014, in applicazione del DPCM 30 dicembre 1998, che definisce le linee guida per la redazione della carta dei servizi dei gestori aeroportuali. La Carta dei Servizi dichiara l'impegno del Gruppo nei confronti dei passeggeri su aspetti rilevanti quali sicurezza, regolarità, pulizia, *comfort*, informazioni, con l'obiettivo di raggiungere e mantenere elevati livelli di qualità ed efficienza dell'aeroporto. Nella Carta dei Servizi vengono riportati gli obiettivi di *performance* di servizio prefissati per l'anno in corso e il riepilogo del lavoro fatto e degli obiettivi raggiunti nell'anno precedente: i passeggeri e i clienti dell'aeroporto hanno quindi chiari parametri di valutazione della loro esperienza di viaggio.

Mensilmente, vengono effettuate attività di rilevazione e monitoraggio delle *performance* qualitative e quantitative dello scalo, in collaborazione con i vari operatori aeroportuali. Gli ambiti di analisi riguardano la regolarità degli arrivi e delle partenze (ritardi, cancellazioni, dirottamenti su altri aeroporti), e i tempi di attesa dei passeggeri nelle diverse fasi (accettazione, controlli di sicurezza, imbarco e sbarco, riconsegna bagagli). Inoltre, vengono svolte trimestralmente rilevazioni qualitative sulla soddisfazione dei passeggeri rispetto alla qualità dei servizi aeroportuali. Su determinate aree ritenute dalla Società maggiormente strategiche (ad esempio la riconsegna bagagli), il Gruppo ha attivato inoltre sistemi di monitoraggio automatico, i cui risultati vengono condivisi periodicamente con i prestatori d'opera e i soggetti aeroportuali coinvolti. A queste

rilevazioni e monitoraggi si accompagna un lavoro di profilazione dei passeggeri, con approfondimenti periodici e *focus* dedicati agli specifici segmenti di traffico e alle esigenze specifiche di ciascun profilo.

Le *performance* di qualità del servizio dell'Aeroporto di Bologna vengono sintetizzate annualmente in un indice globale di *performance*: il *Customer Satisfaction Index* (CSI), che è la media ponderata della soddisfazione complessiva per il prodotto/servizio, della soddisfazione rispetto alle aspettative e della soddisfazione rispetto all'ideale. La seguente tabella riporta l'andamento del CSI nel periodo 2007 – 2014.

Periodo	CSI annuale in %	Numero di passeggeri
2007	93,5	4.361.951
2008	93,9	4.225.446
2009	94,6	4.782.284
2010	95,6	5.511.669
2011	95,4	5.885.688
2012	95,2	5.958.395
2013	95	6.193.783
2014	95	6.580.481

Fonte: Società.

Dal 2007 le *performance* dell'Aeroporto sono risultate, nel complesso, superiori e in progressiva crescita rispetto a un gruppo di aeroporti oggetto di specifica indagine da parte di una società incaricata dall'Emittente⁴³. Si è tuttavia registrato un rallentamento ritenuto fisiologico dalla Società a partire dal 2011, con l'apertura dei cantieri per la riqualifica dell'aerostazione. Nel primo trimestre 2015 il CSI ha registrato un elevato livello di soddisfazione (97,5%) con una *performance* positiva in assoluto e rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente pur a fronte dell'aumento del traffico passeggeri.

I dati raccolti con le attività di monitoraggio, incrociati con gli *input* provenienti dai passeggeri e dagli utenti e operatori aeroportuali, sono utilizzati per definire e porre in essere azioni correttive e di miglioramento.

In quest'ottica, la Società ritiene che giochino un ruolo fondamentale le segnalazioni che provengono dai passeggeri, che vengono raccolte tramite diversi canali, in maniera strutturata via email o in cartaceo (modelli da compilare su Internet tramite indirizzo email dedicato, urne all'interno del *terminal* e posta), oltre che dai canali *social*, ad esempio via *Twitter* e *Facebook*, e verificate attraverso indagini di mercato.

Il sistema di controllo di qualità del Gruppo prevede altresì che i risultati delle predette analisi, i dati di *customer satisfaction* e delle rilevazioni dei tempi di attesa, le problematiche emerse dalle segnalazioni dei passeggeri, l'analisi delle esigenze dei vari utenti e operatori aeroportuali l'*iter* di gestione delle azioni correttive o preventive vengano discussi e analizzati in due appositi comitati, detti (i) Comitato *Customer Satisfaction*, comitato interno formato dai responsabili delle aree coinvolte nei processi e (ii) Comitato di Miglioramento Continuo formato dai responsabili interni e dagli operatori aeroportuali che prestano servizi oggetto di monitoraggio; questi comitati hanno l'obiettivo di proporre e implementare azioni migliorative e nuove iniziative legate ai processi volti a favorire l'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei passeggeri.

⁴³ Fonte: Elaborazione della Società sulla base di sondaggi effettuati su incarico della stessa.

Si segnala a tale riguardo che il Gruppo partecipa attivamente al *Facilitation Customer Committee* di ACI Europe (comitato che elabora e sviluppa per gli aeroporti europei le linee guida per la migliore centralità del passeggero nei processi aeroportuali) e al programma EAPN (*European Airport Punctuality Network*), per lo studio della puntualità negli aeroporti europei, che prevede la raccolta dei dati sulla puntualità in partenza e in arrivo dagli aeroporti aderenti, analizzati secondo diversi parametri (per esempio, anticipo nell'arrivo, ritardo entro i 15') e commentati a confronto con la *performance* dell'anno precedente.

Inoltre, con il fine di migliorare il servizio offerto ai passeggeri confrontandosi con gli altri aeroporti nazionali e internazionali, l'Aeroporto ha scelto di partecipare al programma *Airport Service Quality*, un'iniziativa di ACI World. Tale programma ha lo scopo di approfondire i temi relativi alla soddisfazione del cliente e rappresenta, ormai da anni il più importante *benchmark* aeroportuale a livello mondiale (il *panel* comprende oltre 250 aeroporti mondiali). L'Aeroporto di Bologna aderisce a questo programma dal 2013. I risultati vengono inviati agli aeroporti partecipanti con cadenza trimestrale e a consuntivo dell'anno. Nel 2013 e nel 2014 l'Aeroporto ha conseguito un indice di soddisfazione dei passeggeri ASQ pari, rispettivamente, a 3,10 e a 3,50 su un massimo di 5. Nel primo trimestre 2015 tale indicatore risulta pari a 3,69 su un massimo di 5.

Si segnala altresì che il Contratto di Programma prevede degli indicatori analitici di qualità a cui il Gruppo si deve uniformare nella gestione dell'Aeroporto e che riguardano in particolare:

- ritardi;
- il tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli;
- l'assistenza PRM;
- i tempi di riconsegna dei bagagli;
- l'attesa in coda al *check-in*;
- la percezione del livello di pulizia dell'aerostazione;
- la presenza di segnaletica chiara e efficace;
- la percezione dell'efficienza degli impianti di trasferimento passeggeri;
- affidabilità del sistema di movimentazione bagagli;
- percezione della qualità complessiva del servizio di informazione;
- percezione sul livello di pulizia toilette.

Si riporta qui di seguito un'analisi dei principali indicatori di qualità adottati dal Gruppo nel triennio 2012-2014 per la verifica delle proprie *performance*, anche ai fini del Contratto di Programma.

a. Ritardi

Si riportano di seguito i dati relativi ai ritardi nel periodo 2012 – 2014.

<i>Dati relativi ai ritardi 2014 -2012</i>	2014	2013	Diff. 14/13	2012	Diff 13/12
Ritardi complessivi (n. ritardi complessivi/ totale voli in partenza)	16,79%	14,9%	1,89%	16,05%	-1,15%
Ritardi nei voli attribuibili al gestore aeroportuale (n. ritardi/totale voli in partenza)	0,54%	0,56%	-0,02%	0,47%	0,09%
Recupero sui tempi di transito dei voli arrivati in ritardo (% recuperi sul tempo di transito schedulato)	-1,58%	0,20%	-1,78%	-1,00%	1,20%

Fonte: Società.

Nel 2014, nonostante un aumento dei ritardi complessivi dei voli e un lieve peggioramento del recupero sui tempi di transito dei voli arrivati in ritardo, i ritardi nelle operazioni aeroportuali attribuibili al Gruppo (gestore aeroportuale) sono in linea con l'anno precedente. Ciò è attribuibile a una buona capacità di coordinamento delle operazioni delle operazioni e del consolidamento del nuovo BHS, ovvero il sistema automatizzato di movimentazione bagagli in partenza.

Si riportano di seguito i dati relativi ai ritardi nel primo trimestre 2015 e 2014.

	Primo trimestre 2015	Primo trimestre 2014	Diff. 15/14
Ritardi complessivi (n. ritardi complessivi/ totale voli in partenza)	14,26%	11,28%	2,98%
Ritardi nei voli attribuibili al gestore aeroportuale (n. ritardi/totale voli in partenza)	0,22%	0,21%	0,01%
Recupero sui tempi di transito dei voli arrivati in ritardo (% recuperi sul tempo di transito schedulato)	-0,73%	-0,10%	-0,63%

Nel primo trimestre 2015 si registra un leggero incremento dei ritardi dei voli in partenza mentre i ritardi dei voli attribuibili al gestore sono in linea con il medesimo periodo dell'anno precedente. Nel 2015 l'Emittente intende potenziare la collaborazione con gli operatori coinvolti direttamente nelle operazioni di volo, finalizzato ad individuare azioni correttive nei processi di assistenza a passeggeri e aeromobili.

b. Tempi di attesa

Nel triennio 2012 – 2014, i tempi di attesa hanno registrato un generale aumento.

In particolare, nel 2014 i tempi di attesa in coda in biglietteria sono aumentati, circostanza, questa, attribuibile al passaggio del servizio ad operatori terzi a partire dal 2013. Tale aumento non ha, tuttavia, inciso significativamente sulla percezione di soddisfazione dei passeggeri. Il Gruppo continua, inoltre, l'attività di monitoraggio del servizio biglietteria, sia per gli aspetti qualitativi (*customer* e reclami) che quantitativi, al fine di garantire la qualità del servizio.

Per quanto riguarda i tempi ai varchi di sicurezza, l'aumento registrato nel 2014 è stato determinato, tra le altre cose, dall'incremento dei passeggeri e dalla distribuzione dei voli sui picchi di traffico. Tali fattori hanno, inoltre, inciso anche sull'aumento dei tempi di attesa in coda al *check-in*.

Con la fine dei lavori di riqualifica, la nuova area dei varchi *security* ha nove linee di accesso per i passeggeri e, quindi, i tempi di attesa dovrebbero notevolmente migliorare.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva dei dati di attesa registrati nel periodo in esame.

<i>Dati di attesa 2014 - 2012</i>	2014	2013	2012
Attesa in coda in biglietteria <i>(tempo nel 90% dei casi)</i>	9'21"	6'02"	5'37"
Attesa in coda al <i>check-in</i> <i>(tempo nel 90% dei casi)</i>	14'26"	10'54"	13'03"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli <i>(tempo nel 90% dei casi)</i>	6'29"	6'13"	5'18"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero <i>(tempo di attesa dal block-on nel 90% dei casi)</i>	4'11"	4'01"	3'58"

Fonte: Società.

Per quanto riguarda, infine, il tempo di discesa del primo passeggero dal block-on dell'aeromobile (momento di inizio dello stazionamento dell'aeromobile e spegnimento del motore), il Gruppo lavora in collaborazione con gli *handler* che erogano il servizio sottobordo, per valutare eventuali azioni di ottimizzazione delle risorse.

Si riportano di seguito i dati relativi ai tempi di attesa per il primo trimestre 2015 e 2014.

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014
Attesa in coda in biglietteria <i>(tempo nel 90% dei casi)</i>	9'55"	8'52"
Attesa in coda al <i>check-in</i> <i>(tempo nel 90% dei casi)</i>	12'34"	12'02"
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli <i>(tempo nel 90% dei casi)</i>	5'54"	5'49"
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero <i>(tempo di attesa dal block-on nel 90% dei casi)</i>	3'35"	4'56"

Nel primo trimestre 2015 si mantengono le tendenze indicate per il triennio 2012-2014 di leggero incremento dei tempi di attesa che si verificano in particolare nei momenti di picco.

Per quanto riguarda, invece, il tempo di discesa del primo passeggero dal block-on dell'aeromobile (momento di inizio dello stazionamento dell'aeromobile e spegnimento del motore), nel primo trimestre 2015 è stato registrato un sensibile miglioramento, per effetto anche delle attività di collaborazione avviate dal Gruppo con gli *handler* che erogano il servizio sottobordo.

c. Servizi PRM

Il numero di assistenze del servizio PRM nell'anno 2014 è aumentato di oltre il 10% (cifra superiore alla percentuale di crescita del traffico passeggeri). Nonostante l'aumento del numero di assistenze richieste, il servizio PRM ha mantenuto un elevato livello qualitativo desumibile dalla permanenza degli indicatori chiave al di sopra degli obiettivi.

A livello di scostamenti dei dati consuntivi nel triennio in analisi, il miglioramento dei tempi di assistenza in arrivo appare particolarmente significativo in quanto raggiunto a fronte di un significativo aumento delle assistenze, mentre l'incremento dei tempi di attesa in partenza è correlato ai disagi causati dai lavori di riqualificazione, che hanno modificato i flussi e le risorse informative messe a disposizione dei passeggeri. Tale incremento si ritiene potrà essere recuperato con azioni mirate concertate con i prestatori dei servizi di PRM, anche grazie ad alcuni aggiustamenti organizzativi e al miglioramento della viabilità *air side*. Di seguito si riassume l'andamento dei tempi di attesa registrati nel periodo 2012-2014 dai passeggeri PRM.

Servizi PRM 2014 - 2012

PRM prenotati in partenza	Obiettivo	2014	2013	2012
Attesa inferiore ai 10'	80,00%	78,2%	82,50%	91,50%
Attesa inferiore ai 20'	90,00%	95,9%	97,20%	99,00%
Attesa inferiore ai 30'	100,00%	98,8%	99,30%	99,80%
PRM non prenotati in partenza	Obiettivo	2014	2013	2012
Attesa inferiore ai 25'	80,00%	96,5%	97,80%	99,20%
PRM prenotati in arrivo	Obiettivo	2014	2013	2012
Attesa inferiore ai 5'	80,00%	81,8%	82,30%	76,70%
Attesa inferiore ai 10'	90,00%	97,0%	97,30%	92,80%
Attesa inferiore ai 20'	100,00%	100%	100,00%	100,00%

Si riportano di seguito i dati relativi al servizio PRM per il primo trimestre 2015 e 2014.

PRM prenotati in partenza	Obiettivo	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014
Attesa inferiore ai 10'	80,00%	77,9%	82,3%
Attesa inferiore ai 20'	90,00%	95,4%	97,7%
Attesa inferiore ai 30'	100,00%	98,5%	99,6%
PRM non prenotati in partenza	Obiettivo	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014
Attesa inferiore ai 25'	80,00%	94,5%	98,5%
PRM prenotati in arrivo	Obiettivo	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014
Attesa inferiore ai 5'	80,00%	96,3%	77,4%
Attesa inferiore ai 10'	90,00%	98,8%	98,4%
Attesa inferiore ai 20'	100,00%	100%	100%

Nel primo trimestre 2015 si confermano buone performance tenuto conto del incremento delle richieste per questo servizio. Si segnala inoltre un sensibile miglioramento dei tempi di attesa per i PRM in arrivo.

d. Riconsegna bagagli

Nonostante la presenza dei cantieri per i lavori di riqualifica del terminal, per una parte dell'anno, nel 2014 l'andamento del servizio di riconsegna bagagli si è dimostrato in linea con gli anni precedenti. Tale *performance* è stata raggiunta grazie al forte impegno sia degli *handler* che dell'Aeroporto di Bologna.

		2014	2013	2012
Tempo di riconsegna bagagli dal blocco dell'aeromobile	Primo bagaglio nel 90% dei casi	20'20"	19'17"	19'21"
	Ultimo bagaglio nel 90% dei casi	27'56"	25'00"	24'45"

Si riportano di seguito i dati relativi ai ritardi nella riconsegna bagagli nel primo trimestre 2015 e 2014

		primo trimestre 2015	primo trimestre 2014
Tempo di riconsegna bagagli dal blocco dell'aeromobile	Primo bagaglio nel 90% dei casi	23'	22'
	Ultimo bagaglio nel 90% dei casi	31'	30'

Dal 2015, i dati utilizzati per il monitoraggio della performance relativa alla riconsegna bagagli vengono estratti dal sistema automatico modulare GroundStar che copre l'intero universo dei voli (e non più solo un campione rappresentativo come avveniva fino al 2014), ed è installato e funzionante su tutti i nastri di riconsegna bagagli. Il sistema permette un'analisi più approfondita e di dettaglio delle performance sia per vettore, che per stand che per prestatore d'opera, fascia orario e giorno. In questo modo i dati vengono condivisi periodicamente con vettori e handler, affinché possano provvedere ad eventuali aggiustamenti del servizio. L'analisi dei dati da sistema ha evidenziato come il graduale peggioramento del processo di riconsegna bagagli sia generato da una serie di fattori concomitanti: da un parte l'aumento del numero di passeggeri e dal numero di bagagli in stiva autorizzati dalle politiche tariffarie dei vettori, dall'altra parte dai maggiori vincoli vissuti dai prestatori d'opera aeroportuali sul libero mercato. L'Emittente svolge attività di costante monitoraggio delle performance e, a fronte della ricognizione dell'aumento dei tempi di attesa, sta studiando con il coinvolgimento degli altri attori del processo, azioni correttive sia infrastrutturali che organizzative al fine di migliorare il processo.

6.2.2 Gestione operativa e tecnologica

Al fine di migliorare la qualità del servizio e l'operatività dell'Aeroporto di Bologna, il Gruppo si è prefisso l'obiettivo di incrementare le proprie risorse informatiche sia in ottica di velocizzazione delle operazioni che di miglioramento della gestione delle relazioni con i clienti. L'Emittente ritiene, infatti, che il miglioramento della qualità del servizio è sempre più legato all'introduzione di soluzioni tecnologiche innovative ed è proprio nello sviluppo di tecnologie capaci di supportare tipologie di passeggeri profondamente diverse e in continua evoluzione che il Gruppo stesso ha investito in modo rilevante.

In particolare, il Gruppo ha concentrato la propria attenzione negli ultimi anni sull'innovazione dei sistemi informativi sia in ausilio ai processi interni aziendali sia verso i passeggeri. I sistemi informativi interni sono stati oggetto di un processo di ammodernamento con il progetto Baisys (Bologna Airport Information Systems) che ha portato all'implementazione nel 2006 del nuovo sistema di gestione operativa aeroportuale (GSTAR) e nel 2007 il nuovo sistema gestionale ERP SAP R/3. Secondo la Società, il progetto Baisys ha permesso all'Aeroporto di Bologna di dotarsi di sistemi informativi moderni e integrati, a supporto dei processi principali dello scalo, rispetto ad una situazione precedente frammentata e non ottimizzata.

Tra i progetti messi in campo quello che ha avuto maggiore impatto innovativo riguarda l'installazione nel *terminal* delle Logiscan, macchine brevettate dal Gruppo e realizzate, insieme a un *partner* locale, che permettono la lettura della carta di imbarco e la verifica automatica della conformità delle dimensioni e del peso del bagaglio prima dei controlli di sicurezza. Nel giugno del 2013 il progetto Logiscan ha vinto il Premio Nazionale dell'Innovazione (detto anche Premio dei Premi) promosso dalla Presidenza della Repubblica e consegnato a Roma alla presenza del Presidente della Repubblica e del Ministro dell'Università e della Ricerca

Scientifica. Il progetto Logiscan ha inoltre vinto il Premio Nazionale per l’Innovazione nella categoria Turismo promosso da ConfCommercio.

Altro esempio di stretta correlazione tra tecnologia e *passenger experience* è rappresentato da Si-check (Full Auto *Check-in*), il sistema realizzato da Siemens con la collaborazione del Gruppo che consente ai passeggeri di effettuare l’imbarco dei bagagli da stiva in modo autonomo e tramite *terminali* automatici multi-compagnia. Alla Data del Documento di Registrazione, i banchi Si-check sono quattro, due utilizzati da passeggeri Alitalia e due da passeggeri Lufthansa-Austrian e, visto l’interesse di altre compagnie, si sta valutando di installarne altri.

In relazione al nuovo profilo dei passeggeri che evidenzia un uso sempre più costante della connessione ad Internet, il Gruppo ha dato avvio ad un progetto di rivisitazione complessiva dell’infrastruttura Wi-Fi, con il duplice obiettivo di fornire ai passeggeri un servizio Wi-Fi gratuito, affidabile e di facile utilizzo e di porre le basi per costituire un sistema finalizzato al *tracking* del passeggero. I dati rilevati saranno utilizzati per analizzare i flussi all’interno dell’Aeroporto di Bologna allo scopo di migliorare il servizio offerto, ottimizzando le infrastrutture e monitorando i tempi di attesa ai controlli di sicurezza.

Nell’ottica di fornire un servizio di informativa al passeggero sempre più orientato alle singole esigenze, è allo studio un progetto per un nuovo sistema di *info point* “delocalizzato”, che fornirà una informativa diretta al passeggero più capillare nell’Aeroporto di Bologna, tramite il supporto di totem informativi e interattivi.

6.2.3 Tutela ambientale

La tutela ambientale rappresenta un ulteriore *driver* strategico del Gruppo, in considerazione della sempre crescente importanza che la gestione dell’impatto ambientale delle attività aeroportuali riveste, secondo la Società, per lo sviluppo delle infrastrutture e, per l’effetto, del traffico aereo.

In linea generale, le dinamiche di crescita del trasporto aereo hanno sinora posto in evidenza la forte contrapposizione tra i suoi effetti positivi, rappresentati dallo sviluppo economico e sociale (generale e locale) e quelli negativi dati dagli impatti generati dalle attività aeroportuali sull’ambiente e sulla salute umana, con particolare riguardo all’inquinamento atmosferico ed acustico.

L’esperienza consolidata ormai suggerisce che questi ultimi, se non correttamente e preventivamente gestiti, rappresentano un vincolo significativo allo sviluppo del sistema aeroportuale stando anche ai limiti ambientali (ad esempio per il rumore aeroportuale) posti dalla normativa di settore. Ulteriori potenziali vincoli, forse più stringenti dei meri limiti di legge, emergono poi dalle comunità cittadine che risiedono nelle vicinanze degli aeroporti e dalle istituzioni politiche locali che, dato il disagio conseguente gli impatti ambientali generati dalle attività aeroportuali, possono attuare la volontà di condizionare negativamente i piani di sviluppo degli aeroporti, limitandone altresì l’operatività.

Tali dinamiche hanno indotto sinora le organizzazioni di settore a definire (anche a livello normativo) e adottare determinati criteri di sviluppo sostenibile, così da garantire l’equilibrio fra la crescita del mercato e la compatibilità territoriale, e consentire così il mantenimento dei *trend* di crescita attesi.

In linea con le esigenze del settore, e in relazione alle previsioni di sviluppo del sistema aeroportuale, il Gruppo ha intrapreso da tempo un percorso di gestione ambientale, facendo dello sviluppo sostenibile uno dei capisaldi

della propria strategia di crescita. Tale percorso si basa su due direttrici principali: il rapporto con il Territorio in cui opera il Gruppo e il ricorso a strumenti gestionali che possano essere d’ausilio nel monitoraggio e negli interventi correttivi a supporto della sostenibilità ambientale.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il Gruppo ha attivato una rete di contatti e iniziative congiunte con i principali interlocutori locali (enti locali, cittadini delle aree circostanti l’Aeroporto), nazionali e internazionali che hanno prodotto delle azioni concrete per il miglioramento della tutela ambientale, quali, ad esempio quelle riportate nella seguente tabella (in cui è indicato l’ambito di tutela ambientale su cui queste azioni hanno avuto un impatto):

Anno	Azione	Ambito
2001	Implementazione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale integrato con la traccia radar	Rumore
2001	Definizione della zonizzazione acustica aeroportuale	Rumore
2001	Installazione del primo impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile	Energia ed emissioni
2004	Allungamento pista di volo	Rumore
2008	Sottoscrizione dell’accordo territoriale per il polo funzionale Aeroporto	Tutti gli aspetti ambientali
2012-2014	Partecipazione al programma europeo D-AIR	Energia e Accessibilità
2013	Modifica procedure di decollo antirumore	Rumore
2013	Secondo Decreto di Valutazione Impatto Ambientale relativo al Master Plan aeroportuale	Tutti gli aspetti ambientali
2015	Sottoscrizione dell’Accordo Territoriale per la decarbonizzazione dell’Aeroporto Marconi	Energia ed Emissioni

Tra tali azioni si evidenziano in particolare:

- ➔ L’accordo territoriale per il polo funzionale Aeroporto: definito ai sensi della Legge Regionale Emilia Romagna 20/2000, e sottoscritto nel 2008 dall’Emittente, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno (sul cui territorio insiste parte dell’Aeroporto), l’Accordo individua le linee di indirizzo per lo sviluppo aeroportuale, in relazione alle modifiche dell’assetto territoriale circostante, sotto il profilo urbanistico, dei trasporti e ambientale. In particolare, l’Accordo stabilisce l’impegno da parte del Gruppo ad attuare interventi mirati a garantire l’inserimento ambientale del sistema aeroportuale nel territorio, contestualmente allo sviluppo infrastrutturale. In particolare si indicano obiettivi di efficientamento energetico e di ricorso alle fonti rinnovabili per la produzione di energia, la realizzazione di una fascia verde di inserimento paesaggistico a nord del sedime aeroportuale, nonché percorsi ciclabili per la connessione dell’aeroporto alle aree urbane;
- ➔ Decreto di VIA Master Plan: Provvedimento normativo che disciplina la pronuncia di compatibilità ambientale del piano di sviluppo aeroportuale, regolando altresì le modalità di attuazione degli interventi a compensazione ambientale. A tal proposito, il quadro economico del Master Plan specifica determinate risorse economiche, calcolate in misura percentuale rispetto all’importo per le nuove opere, da destinarsi alle compensazioni ambientali. Il Decreto VIA prescrive che gli interventi compensativi debbano essere oggetto di specifici accordi determinati fra l’Emittente, il Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno;

- ➔ Progetto europeo D-AIR - L'Emittente ha partecipato, insieme alla Provincia di Bologna, al progetto D-AIR "*Clean airport Decarbonated Regions*" nel periodo 2012-2014. Il progetto ha coinvolto oltre a Bologna, anche la Mazovia Region, Svezia (società svedese a controllo pubblico che gestisce una rete di aeroporti nel regno di svezia), la Città di Lipsia, l'aeroporto di Eindhoven, Transport Malta (società maltese a controllo pubblico che gestisce infrastrutture di trasporto nella Repubblica di Malta), Mitteldeutsche Airport Holding (una società tra enti pubblici e privati che gestisce una rete di aeroporti nella Repubblica Federale di Germania), El Prat de Llobregat (l'aeroporto di Barcellona), la Stockholm Public Transport, la Città di Vienna). Il progetto ha avuto l'obiettivo di fornire ai partner un supporto economico per studi scientifici atti ad individuare azioni innovative di riduzione della CO₂ di origine aeroportuale, attraverso il miglioramento dell'accessibilità di superficie e delle prestazioni energetiche delle infrastrutture aeroportuali. Il progetto è stato anche un'occasione per porre a confronto, a livello di singolo territorio, i Soggetti interessati relativamente ai temi dell'accessibilità, laddove vi fosse la necessità di far convergere differenti responsabilità e ambiti di azione;
- ➔ Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto - definito ai sensi della Legge Regionale Emilia Romagna 20/2000, e sottoscritto dall'Emittente, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno, TPer. L'accordo rappresenta lo strumento normativo per attuare le azioni di riduzione della CO₂ individuate nell'ambito del Progetto DAIR (si veda punto precedente). Tali azioni si traducono in progetti ed interventi nei seguenti ambiti: efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali; accessibilità pubblica e privata all'Aeroporto (inclusi percorsi ciclopedonali). L'accordo contiene altresì il piano di destinazione d'uso delle risorse economiche stanziato dal Master Plan per le opere di compensazione ambientale (principalmente piantumazione e piste ciclabili);
- ➔ PAES - Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile - è un documento che definisce le politiche energetiche che il Comune di Bologna adotterà per raggiungere l'obiettivo europeo di riduzione delle emissioni di CO₂ del 20% entro il 2020. Un obiettivo che sarà perseguito attraverso azioni volte a diminuire i consumi energetici della città e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili. Attraverso la sottoscrizione del PAES, l'Emittente intende fornire il proprio contributo alle politiche di sostenibilità del Territorio, impegnandosi a perseguire politiche di efficientamento energetico e riduzione delle proprie emissioni di CO₂;
- ➔ Contratto di Programma: piano della qualità e dell'ambiente - Nell'ambito degli accordi sottoscritti con l'ENAC, il gestore aeroportuale è chiamato a definire determinati obiettivi di miglioramento delle prestazioni ambientali e della qualità del servizio. In funzione del raggiungimento di tali obiettivi, il meccanismo di accordo prevede la riformulazione delle tariffe aeroportuali. In particolare investimenti nella tutela ambientale previsti in sede di rinnovo del Contratto di Programma sono definiti in linea con le linee guida redatte da ENAC in merito all'efficientamento energetico delle infrastrutture dell'Aeroporto. A sua volta, il Piano della Tutela Ambientale contempla le medesime azioni previste dall'Accordo Territoriale per la decarbonizzazione dell'Aeroporto;
- ➔ Autorizzazione Unica Ambientale: si tratta dell'autorizzazione 6635/2014 rilasciata dal Settore Ambiente della Provincia di Bologna il 20 novembre 2014 che copre i seguenti titoli abilitativi: (i) autorizzazione alle emissioni in atmosfera ai sensi dell'art. 269 del D.Lgs. 152/2006, (ii) autorizzazione agli scarichi in acque reflue superficiali e in pubblica fognatura ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 152/2006.

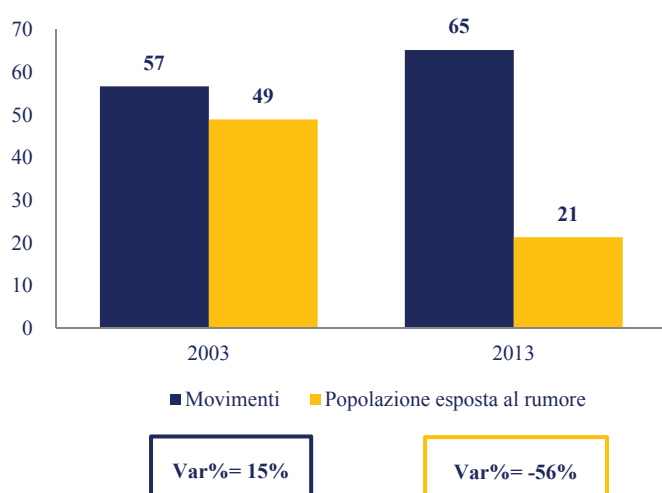
Sotto il profilo gestionale, invece, il Gruppo si è dotato del sistema di gestione ambientale certificato ISO14001, in vigore dal 2005, e del sistema di gestione energetico certificato ISO50001, ottenuto nel 2013. Questi sistemi consentono di individuare ed adottare determinati strumenti gestionali, organizzativi ed operativi, che permettono non soltanto di avere il controllo attivo degli impatti ambientali e degli aspetti energetici, ma anche la individuazione e attuazione di misure correttive e migliorative. In termini organizzativi, il Gruppo è dotato inoltre di specifiche risorse interne aventi funzione di presidio degli aspetti ambientali ed energetici, tra cui l'“Energy Management Team” che si occupa di stabilire e realizzare obiettivi di miglioramento energetico.

Si riporta qui di seguito un'analisi delle attività poste in essere dal Gruppo per la tutela ambientale nel triennio 2012- 2014, compresi nel Master Plan approntato dal Gruppo e approvato in via tecnica da ENAC nel 2011, oggetto di procedimento di valutazione impatto ambientale (VIA) concluso positivamente con provvedimento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 29 del 25 febbraio 2013. Per maggiori informazioni sugli interventi previsti dal Master Plan, *cf.* Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Documento di Registrazione.

6.2.3.1 Rumore

L'impatto acustico da sempre costituisce l'aspetto ambientale più significativo associato al traffico aereo, tanto da costituire il tema predominante delle politiche di sviluppo sostenibile promosse a livello internazionale, nonché la implementazione di uno specifico ambito normativo di regolamentazione europeo e nazionale. Già l'ICAO ha posto il problema dell'inquinamento acustico aeronautico ai fini della tutela ambientale e della salute umana, come chiave strategica dello sviluppo dell'intero settore del trasporto aereo.

Il grafico che segue illustra la diminuzione della popolazione esposta al rumore nel periodo 2003-2013 nonostante un incremento dei movimenti degli aeromobili.



Fonte: Società

In linea generale, la gestione del rumore aeroportuale presso l'Aeroporto di Bologna segue il principio del *Balance Approach* introdotto dalla risoluzione ICAO A33/7 del 2001, ossia il processo di valutazione e

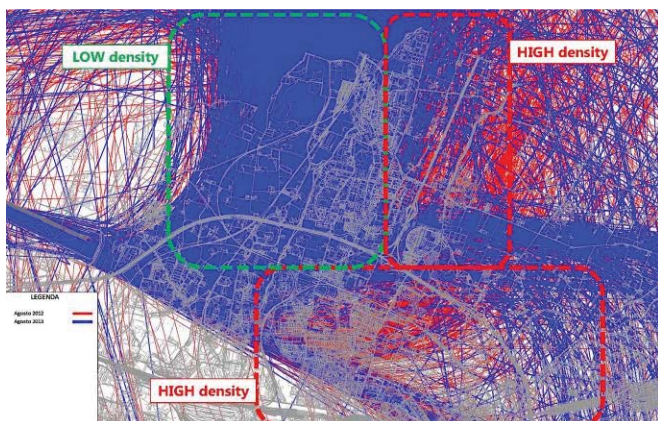
attuazione delle misure per contenere gli effetti negativi dell’impatto acustico che agisce sui seguenti quattro elementi chiave:

- (i) riduzione delle emissioni alla fonte sulla base dell’evoluzione tecnologica degli aerei;
- (ii) pianificazione e gestione del territorio attraverso misure volte a ridurre la densità abitativa nelle aree limitrofe lo scalo, inclusi eventuali interventi sulla infrastruttura aeroportuale;
- (iii) procedure operative di abbattimento del rumore intervenendo su regole e modalità di gestione del traffico aereo in partenza e arrivo nel singolo scalo;
- (iv) restrizioni operative, limitando il numero di movimenti per alcune tipologie di aereo o per alcune fasce orarie.

Sulla base di quanto previsto da tali principi guida e dalla normativa nazionale, nel corso degli anni l’Emittente ha attuato le seguenti misure orientate alla gestione del rumore aeroportuale, finalizzate alla diminuzione dell’impatto sulla popolazione residente nelle aree limitrofe l’Aeroporto di Bologna.

ANNO	AZIONE
1998 con revisione nel 2013	Procedure antirumore
Dal 2001	Monitoraggio del rumore aeroportuale
2002	Pianificazione territoriale (Zonizzazione acustica aeroportuale)
2004	Allungamento pista di volo
dal 2001	Concertazione con i cittadini e il Territorio

In particolare, nel 2013 sono state aggiornate le procedure operative di volo in essere dal 1998 atte a regolare, nello spazio e nel tempo, le operazioni di decollo e atterraggio, definite tenendo conto della configurazione abitativa delle aree limitrofe l’aeroporto, che hanno consentito di ridurre notevolmente la porzione di territorio abitato del Comune di Bologna interessato dai sorvoli, come mostrato nella immagine seguente ove sono posti a confronto i tracciati radar di Agosto 2012 (ante operam) ed Agosto 2013 (post-operam).



L'introduzione di queste nuove procedure ha consentito di ridurre nel 2013 da 44.594 a 25.549⁴⁴ (- 44%) il numero delle persone esposte al rumore aeroportuale.

L'allungamento della pista di volo di 350 metri del 2004, oltre a consentire di aumentare la capacità operativa dello scalo, ha poi prodotto significativi benefici in termini ambientali dato che gli aerei, decollando da una posizione più spostata a ovest, effettuano il sorvolo delle aree abitate del Comune di Bologna ad una quota maggiore, con conseguente diminuzione del rumore prodotto al suolo.

Si segnala inoltre che dal 2001 è attivo il sistema di rilevamento in continuo del rumore prodotto dalle attività di volo, integrato con moduli *software* di elaborazione dei tracciati radar. Il sistema consente al Gruppo di effettuare la misurazione del rumore, analizzando tutte le componenti che concorrono all'impatto acustico, e individuare eventuali criticità su cui porre in atto azioni correttive e preventive. Secondo quanto stabilito dalla normativa nazionale in materia, l'area intorno allo scalo è poi stata oggetto di classificazione acustica individuando tre fasce di rispetto (A, B e C), a ciascuna delle quali corrispondono determinati limiti massimi di rumore aeroportuale, nonché limiti all'utilizzo del territorio stesso (ad esempio, nella fascia B sono vietate nuove costruzioni residenziali, mentre nella fascia C sono consentite solo destinazioni d'uso strettamente connesse con il funzionamento dell'aeroporto).

Nel corso degli anni il Gruppo, infine, ha attuato una serie di misure atte a consolidare nel tempo i rapporti di dialogo e concertazione sulla gestione del rumore con le istituzioni e i cittadini. In particolare, nel 2003 è stato istituito il Gruppo tecnico per il rumore aeroportuale, coordinato dal Comune di Bologna e composto da rappresentanti dell'Emittente, Provincia di Bologna, Comune di Calderara e ARPA. Il gruppo ha lo scopo di valutare tutte le informazioni e gli aspetti inerenti l'inquinamento acustico e condividere l'attuazione delle misure di contenimento. Inoltre, a cadenza mensile il Gruppo pubblica sul sito Internet i dati di monitoraggio del rumore aeroportuale, rendendoli disponibili per la libera consultazione. Nel corso degli anni, sono poi stati svolti diversi incontri con i rappresentanti dei cittadini, per relazionare lo stato di attuazione delle azioni di gestione ambientale e i risultati conseguiti.

6.2.3.2 Tutela delle risorse idriche

La tutela delle risorse idriche è espressa in termini sia di abbattimento del carico inquinante, sia dei consumi di acqua. Per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento delle acque, nel corso degli anni il Gruppo ha posto in atto una serie di interventi infrastrutturali e misure operative per garantire il rispetto dei limiti di legge, con l'obiettivo di contenere al minimo la contaminazione delle acque di dilavamento superficiale dagli inquinanti che possono derivare dalle attività aeroportuali. Ad esempio, l'intero sistema di collettamento delle acque di dilavamento delle superfici impermeabilizzate è alla Data del Documento di Registrazione dotato di sistemi di decantazione e disoleazione, che trattengono il carico inquinante prima che l'acqua interessi il sistema fognario. Inoltre, risultano definite specifiche procedure operative per prevenire il rischio di contaminazione del sistema fognario in caso di perdita di sostanze pericolose (incluso carburante e oli) al suolo. La qualità delle acque di scarico è costantemente monitorata grazie allo svolgimento di analisi chimiche periodiche, con redazione di rapporti di controllo condivisi con le Autorità ambientali preposte (ARPA).

⁴⁴ Fonte: Società.

Relativamente agli aspetti quantitativi, nel corso degli anni sono state poste in atto misure di monitoraggio delle perdite, e interventi di efficientamento dei sistemi di erogazione, tali da consentire, nel periodo 2008-2014, una significativa riduzione dell'acqua prelevata dalla rete di distribuzione a fronte di un aumento dei passeggeri e del volume del *terminal*, come indicato nella seguente tabella:

Impieghi idrici 2008 vs. 2014

Anno	Passeggeri	H ₂ O (mc)	H ₂ O/per passeggero
2008	4.225.446	172.942	4%
2014	6.580.481	110.175	2%
Variazione	+56%	-36%	-50%

Fonte: Società.

6.2.3.3 Rifiuti

La produzione dei rifiuti è il risultato delle numerose attività svolte all'interno dell'Aeroporto, a partire dalla presenza stessa dei passeggeri che transitano presso lo scalo. Come si evince dalla tabella seguente, nel periodo 2008-2014 sono state attuate misure atte a massimizzare la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti, e garantire adeguata gestione dei rifiuti classificati come pericolosi dalla normativa di settore.

Quantità di rifiuti differenziati

Quintali di rifiuti differenziati / Quintali di rifiuti prodotti (%)						
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0,8%	12,0%	24,6%	25,2%	24,4%	24,9%	21,5%

Fonte: Società.

6.2.4 Aria e CO₂

Escludendo le emissioni generate dal traffico aereo, che sono strettamente connesse con le politiche di rinnovamento delle flotte attuate dai vettori, le azioni promosse dall'Emittente per il miglioramento dell'inquinamento atmosferico e il contenimento delle emissioni di CO₂ mirano alla riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso misure di efficientamento energetico e di miglioramento dell'accessibilità di superficie. Quest'ultimo aspetto, peraltro, presenta forte correlazione non soltanto con gli aspetti ambientali, ma anche (e soprattutto) con la qualità del servizio erogato e percepito dall'utenza, il cui livello dipende in modo significativo dalla offerta ed efficienza dei servizi di trasporto disponibili a connettere l'Aeroporto di Bologna con il resto del territorio.

Efficientamento Energetico

Gli interventi di efficientamento energetico attuati dal Gruppo hanno interessato principalmente gli impianti aeroportuali, per ridurre progressivamente i consumi energetici e relativi costi, e hanno consentito di ottenere, secondo la Società, significativi miglioramenti nelle prestazioni complessive, come mostrato nella tabella seguente.

Miglioramento energetico 2014 vs. 2008

Anno	Passeggeri	En Elettrica (kWh)	kWh/Passeggero
2008	4.225.446	15.206.267	3,60
2014	6.580.481	12.300.881	1,87
Variazione	+56%	-19%	-48%

In termini ambientali, le azioni di efficientamento energetico sono esprimibili in termini di *carbon footprint*⁴⁵, calcolata secondo le procedure di rendicontazione istituite dall’Emittente, a loro volta sviluppate nell’ambito della partecipazione al programma internazionale *Airport Carbon Accreditation*. Dal confronto dei valori di *carbon footprint*, a partire dal 2008 quale anno base di rendicontazione, emerge una significativa riduzione delle emissioni di CO₂ (come indicato nella seguente tabella), che consente al Gruppo il mantenimento dell’accreditamento al Livello 2 “*Reduction*” del programma.

Carbon footprint 2014 vs. 2008

Anno	Passeggeri	CO ₂ (kg)	kg CO ₂ /passeggeri
2008	4.225.446	9.145.423	2,16
2014	6.580.481	6.863.818	1,04
Variazione	+56%	-25%	-52%

La Società ha inoltre adottato un sistema di gestione energetica dell’Aeroporto di Bologna (“SGE”), (che nel novembre 2013 ha ottenuto la certificazione ISO50001) finalizzato a:

- ➔ individuare soluzioni utili a ridurre i costi / consumi dell’energia (elettrica e termica);
- ➔ individuare tecnologie innovative e allineate allo sviluppo del sistema aeroportuale in relazione a quanto indicato nel Master Plan e tali da supportarlo;
- ➔ operare nel rispetto dell’ambiente e con l’obiettivo di ridurre i tassi di inquinamento come indicato all’interno del Protocollo di Kyoto, nella Decisione del Consiglio Europeo del marzo 2007 e come stabilito anche nel piano energetico regionale della Regione Emilia-Romagna e nel PAES (Piano di Azione per Energia Sostenibile). Quest’ultimo è il documento che definisce le politiche energetiche del Comune di Bologna, di cui l’aeroporto risulta essere uno dei partecipanti principali, coerente con le altre iniziative di riduzione dell’impronta energetica e di de-carbonizzazione delle attività;
- ➔ individuare scenari di possibili strategie alternative nel settore energetico.

Il SGE, adottato sulla base di un *audit* energetico eseguito in conformità con le linee guida dell’ENEA per gli edifici ad uso terziario, prevede un sistema di monitoraggio in continuo che consente di mantenere aggiornato il consumo energetico e di tenere sotto controllo l’andamento dei consumi in tempo reale. Il SGE, inoltre,

⁴⁵ Per *carbon footprint* (“impronta di carbonio”) si intende l’emissione di gas clima-alteranti (CO₂ e altri) attribuibile ad un prodotto, un’organizzazione o un individuo. Viene così misurato l’impatto che tali emissioni hanno sui cambiamenti climatici di origine antropica. La *carbon footprint* è espressa in termini di kg di CO₂ e CO₂ equivalente.

impone all'Aeroporto di definire degli obiettivi quantitativi di risparmio energetico da raggiungere a breve e a medio termine, delimitando delle procedure interne di sensibilizzazione del personale coinvolto nelle strutture aeroportuali che consentono di sfruttare in modo ritenuto efficiente dalla Società l'operato del *team* dedicato alla gestione delle risorse energetiche.

Nel luglio 2014 sono terminati i lavori di costruzione di una centrale di trigenerazione con capacità di 990 kW.

6.3 Normativa di riferimento applicabile all'Emittente

6.3.1 Normativa applicabile all'Emittente in qualità di PMI

Poiché negli ultimi tre esercizi ha registrato ricavi totali pari, rispettivamente, a Euro 76,9 milioni nel 2014, Euro 86,9 milioni nel 2013 e Euro 83,1 milioni nel 2012, alla Data del Documento di Registrazione, la Società è qualificabile quale PMI ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. *w-quater* del TUF. Ai sensi di tale previsione, per PMI si intendono *“le piccole e medie imprese, emittenti azioni quotate, che abbiano, in base al bilancio approvato relativo all'ultimo esercizio, anche anteriore all'ammissione alla negoziazione delle proprie azioni, un fatturato fino a 300 milioni di Euro, ovvero una capitalizzazione media di mercato nell'ultimo anno solare inferiore ai 500 milioni di Euro. Non si considerano PMI gli emittenti azioni quotate che abbiano superato entrambi i predetti limiti per tre esercizi, ovvero tre anni solari, consecutivi”*.

Si riportano di seguito le principali disposizioni applicabili alle PMI.

6.3.1.1 Offerta pubblica di acquisto totalitaria

Ai sensi dell'art. 106, comma 1, del TUF, chiunque, a seguito di acquisti ovvero di maggiorazione dei diritti di voto, venga a detenere una partecipazione superiore alla soglia del trenta per cento ovvero a disporre di diritti di voto in misura superiore al trenta per cento dei medesimi promuove un'offerta pubblica di acquisto rivolta a tutti i possessori di titoli sulla totalità dei titoli ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato in loro possesso.

Ai sensi dell'art. 106, comma 1-*bis* del TUF, nelle società diverse dalle PMI l'offerta di cui all'art. 106, comma 1 del TUF è promossa anche da chiunque, a seguito di acquisti, venga a detenere una partecipazione superiore alla soglia del venticinque per cento in assenza di altro socio che detenga una partecipazione più elevata.

Ai sensi dell'art. 106, comma 1-*ter* del, gli statuti delle PMI possono prevedere una soglia diversa da quella indicata nell'art. 106, comma 1 del TUF (ossia, trenta per cento del capitale sociale rappresentato da titoli con diritto di voto), comunque non inferiore al venticinque per cento né superiore al quaranta per cento. Se la modifica dello statuto interviene dopo l'inizio delle negoziazioni dei titoli in un mercato regolamentato, i soci che non hanno concorso alla relativa deliberazione hanno diritto di recedere per tutti o parte dei loro titoli. La disciplina dell'esercizio del diritto di recesso e le modalità di liquidazione del valore delle azioni oggetto di recesso è quella di regola applicabile in caso di recesso (ex artt. 2437-*bis*, 2437-*ter* e 2437-*quater* del codice civile).

Ai sensi dell'art. 106, comma 3-*quater* del TUF l'obbligo di offerta previsto dall'art. 106, comma 3, lettera b) del TUF, non si applica alle PMI, a condizione che ciò sia previsto dallo statuto, sino alla data dell'assemblea convocata per approvare il bilancio relativo al quinto esercizio successivo alla quotazione.

Il Nuovo Statuto adottato dalla Società non contiene le predette deroghe, pertanto la soglia di partecipazione rilevante ai fini dell'obbligo di offerta pubblica sulle Azioni dell'Emittente è pari al 30% del capitale sociale della stessa.

6.3.1.2 Obblighi di comunicazione delle partecipazioni rilevanti per le PMI

Ai sensi dell'art. 120, comma 2 del TUF, per le PMI, la soglia per la comunicazione delle partecipazioni rilevanti è innalzata dall'attuale 2% del capitale sociale con diritto di voto al 5% del capitale medesimo.

6.3.2 Normativa applicabile all'Emittente in qualità di gestore aeroportuale

Gli aeroporti sono delle infrastrutture di trasporto collettivo e forniscono un servizio pubblico per il territorio. La natura del servizio offerto fa sì che le procedure per l'affidamento in gestione degli scali, le tariffe aeroportuali, le modalità di accesso e di utilizzo degli aeroporti e l'attività aeronautica prestata presso di essi siano fortemente regolamentate dalla normativa nazionale ed europea.

Si riporta qui di seguito l'indicazione dei soggetti a cui è demandata la regolamentazione del settore e una sintesi delle principali norme di legge applicabili in materia di concessioni aeroportuali, tariffe e modalità di esercizio delle attività aeronautiche.

6.3.2.1 Gli enti regolatori

Gli enti regolatori del trasporto aereo in Italia sono il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT"), l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ("ENAC") e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART").

Il MIT, per ciò che riguarda il trasporto aereo, ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. 250/97, ha le seguenti competenze:

- a) emanare le direttive generali per la programmazione dell'attività dell'ENAC;
- b) stabilire gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria;
- c) approvare le proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale;
- d) vigilare che l'attività dell'ENAC corrisponda ai fini pubblico-istituzionali e si attui con criteri di efficacia, efficienza, economia e sicurezza, nel rispetto delle direttive generali impartite e in conformità agli impegni assunti con il contratto di programma;
- e) sciogliere gli organi di amministrazione e nominare un commissario straordinario per la gestione dell'Ente in caso di gravi e reiterate violazioni, accertate nell'espletamento dei compiti di vigilanza di cui alla lettera d).

L'ENAC, istituito con il D.Lgs. 250/97, è un'autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo e si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza

sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo. In particolare, ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 250/97 l'ENAC provvede ai seguenti compiti:

- a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;
- b) razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;
- c) attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;
- d) rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione;
- e) istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei trasporti e della navigazione;
- f) definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;
- g) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico.

L'ART è stata istituita mediante DL 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27 (c.d. “**Decreto Liberalizzazioni**”) ed è competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori. L'ART è una autorità amministrativa indipendente. Essa opera in piena autonomia, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli enti locali. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori.

Rilevano inoltre ai fini della regolamentazione del traffico aereo in Italia:

- ➔ l'ENAV, che fornisce il servizio del controllo del traffico aereo e della navigazione nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali. L'ENAV è nata dalla trasformazione in società per azioni di ENAV - Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo, avvenuta con il DM del 22 dicembre 2000, n. 704993 ed è interamente controllata dal MEF e vigilata dal MIT;
- ➔ l'Assoclearance, associazione con personalità giuridica, indipendente e senza fine di lucro, preposta dallo Stato italiano all'esecuzione dei compiti di assegnazione degli *Slot* ai sensi del Regolamento UE 95/93.

In ambito internazionale, le principali organizzazioni che si occupano di trasporto aereo sono la IATA (*International Air Transport Association*, associazione privata con sede in Quebec, Canada, che rappresenta la

maggior parte delle compagnie aeree del mondo) e l'ICAO (*International Civil Aviation Organization*, nata nel 1944 con l'obiettivo di sviluppare i principi e le tecniche dell'aviazione internazionale nonché di aiutare la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale).

6.3.2.2 La strutture aeroportuali e la loro concessione in uso ai gestori aeroportuali

Gli aeroporti civili italiani appartengono al demanio aeronautico civile statale (art. 692 del Codice della Navigazione) e sono assegnati all'ENAC in uso gratuito ai fini del loro affidamento in concessione al gestore aeroportuale (art. 692 del Codice della Navigazione).

Ai sensi dell'art. 704 del Codice della Navigazione, la concessione in gestione totale⁴⁶ delle infrastrutture al gestore aeroportuale, della durata massima di quaranta anni, viene rilasciata con decreto del MIT, di concerto con il MEF, su proposta dell'ENAC a esito di una gara a evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria⁴⁷. L'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione di gestione totale e di un contratto di programma fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal MIT.

Le convenzioni disciplinano gli aspetti attinenti la gestione dei beni demaniali e non demaniali che insistono sul sedime aeroportuale, i criteri di accesso all'infrastruttura e le modalità di fornitura dei servizi agli utenti. I contratti di programma, rinnovati di norma ogni quattro anni, disciplinano per ogni infrastruttura la realizzazione del piano degli investimenti previsti e indicano gli obiettivi di qualità e tutela ambientale per il relativo periodo di riferimento. Le convenzioni prevedono altresì il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Devono inoltre contenere le modalità di definizione e approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione del servizio e alla vigilanza e controllo.

Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto. L'idoneità del gestore aeroportuale a espletare queste attività, nel rispetto degli *standard* tecnici di sicurezza, è attestata da apposita certificazione rilasciata dall'ENAC. In particolare, ferme restando le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile,

⁴⁶ Antecedentemente alla Legge n. 537/93, gli aeroporti potevano: (i) essere affidati in gestione totale per effetto di singole leggi speciali ad un ente o ad una società che assicurava i servizi aeroportuali dell'intera struttura e percepiva tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale; (ii) essere affidati in gestione parziale anche in regime precario ad un ente o società che gestiva l'aerostazione passeggeri, merci e relative pertinenze per lo svolgimento dei principali servizi aeroportuali (*handling*, attività commerciali, ecc.) mentre la gestione delle infrastrutture di volo rimaneva di competenza dello Stato; il gestore oltre a ricavare gli introiti legati all'esercizio delle predette attività, percepiva i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco delle merci, sostenendo gli oneri manutentivi relativi ai beni in concessione e (iii) essere gestiti direttamente dallo Stato che provvedeva alla realizzazione e manutenzione di tutti i beni e delle infrastrutture aeroportuali e percepiva gli introiti e sosteneva gli oneri di gestione. Tale sistema è stato modificato dall'articolo 10, comma 13, della Legge 537/93 e dal successivo D.M. 12 novembre 1997, n. 521, che hanno modificato l'art. 704 del Codice della Navigazione prevedendo l'affidamento della gestione degli aeroporti secondo il modello della gestione totale ad apposite società di capitali.

⁴⁷ Ai sensi dell'art. 3, comma 2, del D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96, quanto disposto dall'art. 704 del Codice della Navigazione non si applica alle concessioni della gestione aeroportuale già rilasciate, anche in base a legge speciale, nonché ai procedimenti di rilascio della concessione su istanza antecedente alla data di entrata in vigore di detto decreto (29 settembre 2005).

prevenzione incendi, soccorso e protezione civile, ai sensi dell'art. 705 del Codice della Navigazione il gestore aeroportuale:

- ➔ assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione e il contratto di programma;
- ➔ organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- ➔ corrisponde il canone di concessione;
- ➔ assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra (*handling*), fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;
- ➔ sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con l'ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali, al fine dell'emissione delle sanzioni previste nel regolamento stesso e negli atti convenzionali;
- ➔ fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, all'ENAV, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione;
- ➔ redige la Carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal MIT e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- ➔ assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti.

Per quanto riguarda in particolare il canone di concessione, ai sensi dell'art. 2, comma 188, della Legge 22 dicembre 1996, n. 662, e successivi provvedimenti attuativi, le società di gestione aeroportuale sono tenute a corrispondere annualmente all'ENAC, in rate semestrali, un canone determinato con riferimento al *world load unit* o unità di carico corrispondente a un passeggero o a un quintale di merce o posta ("WLU"), quale risultante dai dati di traffico pubblicati ogni anno dall'ENAC.

6.3.2.3 La regolazione tariffaria: meccanismo e procedure per la definizione delle tariffe

Nel quadro del rapporto concessionario, il gestore aeroportuale riscuote dagli utenti e dagli altri operatori aeroportuali dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture e per i servizi connessi che, per la natura di pubblica utilità del servizio erogato, sono regolamentati per legge e sono soggetti alla vigilanza da parte dell'ART. Questi corrispettivi sono preordinati a consentire ai gestori medesimi il recupero del costo delle infrastrutture e dei servizi connessi all'esercizio delle attività aeronautiche e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci e sono pertanto calcolati sulla base di modelli tariffari che tengono conto di un meccanismo di remunerazione dei costi operativi e del capitale investito.

La disciplina tariffaria in vigore e il Decreto Liberalizzazioni

La disciplina sulla determinazione delle tariffe aeroportuali in vigore alla Data del Documento di Registrazione⁴⁸, è stata delineata, da ultimo, attraverso il Decreto Liberalizzazioni, che ha recepito la Direttiva 2009/12/CE introducendo un sistema tariffario armonizzato basato, in un quadro di libera concorrenza, sul confronto fra gestori e utenti aeroportuali e ispirato ai principi di non discriminazione, trasparenza e aderenza ai costi di tali tariffe da essa dettati. Il Decreto Liberalizzazioni prevede inoltre l'istituzione dell'ART come autorità di vigilanza nazionale indipendente prevista dalla Direttiva 2009/12/CE, con compiti di regolamentazione economica e di vigilanza sul rispetto dei predetti principi⁴⁹.

In particolare, l'art. 76 del Decreto Liberalizzazioni prevede che, ai fini della fissazione dei Diritti Aeroportuali, l'ART⁵⁰ predisponga degli specifici modelli tariffari calibrati in funzione del traffico aereo di ciascun aeroporto. Tali modelli tariffari regolano le procedure per addivenire alla definizione del livello tariffario e i meccanismi (algoritmi e schemi di rendicontazione) che il gestore deve utilizzare per calcolare le tariffe sottoposte a regolamentazione. I gestori, individuato il proprio modello tariffario tra quelli predisposti dall'ART, calcolano l'ammontare dei Diritti Aeroportuali da applicare a esito di una procedura di consultazione con gli utenti aeroportuali. Tale calcolo deve essere sottoposto all'ART, che lo approva entro quaranta giorni (espressamente o per effetto del meccanismo del silenzio-assenso), verificata la corretta applicazione del modello.

La procedura di consultazione è obbligatoria e prevede che sia i gestori sia gli utenti aeroportuali coinvolti (singolarmente o per delega ovvero attraverso le associazioni di riferimento) forniscano adeguate informazioni sugli elementi utilizzati per la determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi in ciascun aeroporto. In particolare, i gestori devono fornire, tra l'altro, l'elenco dei servizi e delle infrastrutture messe a disposizione, il metodo di calcolo dei Diritti Aeroportuali, i sistemi di tariffazione (che devono essere orientati

⁴⁸ La precedente disciplina prevedeva che le tariffe fossero fissate per ciascun aeroporto, secondo l'art. 10, comma 10, della Legge 24 dicembre 1993, n. 537 - come modificato dall'articolo 11-*nonies* del DL 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248 - con decreti del MIT, di concerto con il MEF, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE (da ultimo con Delibera 15 giugno 2007, n. 38, come riproposta nella successiva seduta del 27 marzo 2008 con delibera n. 51, che ha emanato la "*Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva*"). Tali decreti (che approvavano i regimi tariffari concordati tra gestore e ENAC nei contratti di programma) fissavano anche la variazione massima annuale applicabile alle tariffe, per un periodo compreso tra tre e cinque anni. Ai fini della determinazione di tale variazione dovevano essere presi a riferimento: il tasso d'inflazione programmato; l'obiettivo di recupero della produttività assegnato al gestore aeroportuale; la remunerazione del capitale investito; gli ammortamenti dei nuovi investimenti, stabiliti in contratti di programma stipulati tra l'ENAC e il gestore aeroportuale. Per i soli aeroporti con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, l'articolo 17, comma 34-*bis*, del DL 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture, ha autorizzato l'ENAC a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi. Fino al 31 maggio 2014, inoltre, per i singoli aeroporti per i quali non erano in vigore i decreti del MIT, ai sensi dell'art. 21-*bis* del DL 31 dicembre 2007, n. 248, convertito con Legge 28 febbraio 2008, n. 31, il MIT provvedeva, con proprio decreto all'aggiornamento della misura dei Diritti Aeroportuali al tasso di inflazione programmato. L'ultimo decreto MIT in tal senso è del 30 maggio 2014, che ha aggiornato le tariffe per il 2014, prevedendo la decadenza della misura aggiornata delle tariffe per gli aeroporti che non avevano presentato la completa istanza di stipula del nuovo contratto di programma all'ENAC entro il 31 maggio 2014.

⁴⁹ La nuova normativa non si applica peraltro ai contratti di programma in essere alla sua emanazione, come previsto nella clausola di salvaguardia inserita nell'art. 22, comma 3, del DL 5/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 4 aprile 2012, n. 5: la norma ha infatti fatto salvo il completamento delle procedure per la stipula dei contratti di programma con i gestori aeroportuali che fossero allora in corso e che si concludessero entro il 31 dicembre 2012, nonché la misura delle tariffe stabilita nei contratti di programma stipulati anteriormente al 24 gennaio 2012 (data di entrata in vigore del Decreto Liberalizzazioni).

⁵⁰ Nelle more dell'istituzione dell'ART, in attuazione dell'art. 73 del Decreto Liberalizzazioni le funzioni di autorità di vigilanza erano state svolte dal MIT e, a seguito dell'Atto d'Indirizzo del MIT del 7 giugno 2013, il 18 luglio 2013 l'ENAC ha pubblicato dei modelli tariffari utilizzati fino alla pubblicazione dei modelli tariffari da parte dell'ART.

ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione tecnologica e sicurezza dello scalo e alla qualità dei servizi), la struttura dei costi relativi alle infrastrutture e ai servizi, le informazioni sui finanziamenti pubblici erogati, le previsioni in merito ai diritti, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti, dei consuntivi sull'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e i risultati attesi dagli investimenti proposti. Gli utenti aeroportuali devono invece comunicare ai gestori, prima di ogni consultazione, le proprie previsioni del traffico, le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della propria flotta aerea sull'aeroporto, eventuali esigenze specifiche e i propri progetti di sviluppo nell'aeroporto.

È inoltre prevista una consultazione periodica, almeno una volta l'anno, tra i gestori e gli utenti aeroportuali e l'ART può richiedere lo svolgimento di ulteriori consultazioni prima che siano finalizzati nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali.

I Modelli Tariffari ART

Il 7 maggio 2014 l'ART ha aperto le consultazioni con gli operatori del settore aeronautico su uno schema di riferimento per i nuovi modelli tariffari aeroportuali e il 17 settembre 2014 l'ART ha approvato con la delibera n. 64/2014 tre modelli tariffari definitivi e, in particolare:

- ➔ il Modello 1, applicabile ad aeroporti con oltre 5 milioni di passeggeri, nonché scali appartenenti allo stesso "sistema aeroportuale" (vale a dire affidati a un unico gestore con unico atto concessorio);
- ➔ il Modello 2, applicabile ad aeroporti nella fascia compresa tra i 3 e i 5 milioni di passeggeri, nonché scali appartenenti allo stesso "sistema aeroportuale";
- ➔ il Modello 3, applicabile ad aeroporti con meno di 3 milioni di passeggeri.

Tutti i modelli, approvati dall'ART con delibera 64/2012 e pubblicati il 22 settembre 2014, sono stati elaborati secondo i criteri indicati dalla Direttiva 2009/12/CE e prevedono che i diritti vengano definiti nel contesto e all'esito della consultazione obbligatoria tra gestore aeroportuale e vettori prevista dal Decreto Liberalizzazioni, con possibilità per ciascuna parte di ricorrere all'ART in caso di mancato accordo.

In particolare, il Modello 1 (applicabile all'Aeroporto di Bologna) disciplina in dettaglio lo svolgimento della consultazione tra i gestori e gli utenti aeroportuali e delle relative audizioni pubbliche, prevedendo che la pubblicazione da parte del gestore di un documento di consultazione (anche in lingua inglese) in cui sono riportate in dettaglio le informazioni che il gestore deve rendere note agli utenti aeroportuali, nonché il piano qualità e della tutela ambientale e il piano quadriennale degli investimenti. I gestori devono inoltre fornire all'ART la *policy* relativa all'erogazione degli incentivi ai vettori e la contabilità separata delle attività *aviation* e *non aviation* dell'anno preso a riferimento per il calcolo dei Diritti Aeroportuali.

La proposta tariffaria viene elaborata dal gestore in base a un meccanismo che prende in considerazione, come dati economici di partenza, quelli relativi all'ultimo esercizio per il quale è disponibile un bilancio approvato e certificato, sulla cui base il gestore sia in grado di predisporre i dati della contabilità analitica regolatoria certificata (c.d. Anno Base) e la consultazione si svolge durante il c.d. Anno Ponte, vale a dire l'esercizio che si interpone tra l'Anno Base e il primo anno del periodo tariffario in consultazione. È previsto che la prima audizione durante la consultazione debba avvenire almeno 30 giorni dopo l'avvio del processo, mentre

eventuali audizioni supplementari non potranno più essere effettuate trascorsi trenta giorni dalla prima audizione. Nel modello tariffario sono inoltre definiti in dettaglio i criteri e i parametri da utilizzare per il calcolo delle tariffe e sono stati introdotti dei meccanismi di mitigazione del rischio per i gestori e gli utenti aeroportuali, prevedendo - in caso di variazioni dei volumi WLU rispetto a quelli previsti ex ante, secondo le soglie concordate in sede di consultazione - che eventuali maggiori ricavi derivanti dai Diritti Aeroportuali siano destinati, in percentuale, a maggiori investimenti futuri e i minori ricavi siano recuperati nei periodi tariffari successivi.

Il Modello 1 prevede inoltre che, conclusa la consultazione, il gestore pubblichi sul proprio sito web e invii all'ART la proposta definitiva sul livello dei Diritti Aeroportuali concordati, dando altresì evidenza delle posizioni espresse dai partecipanti alla consultazione. Nel caso in cui sia raggiunta un'intesa con gli utenti aeroportuali e nessuno abbia proposto ricorso avverso la proposta, il nuovo sistema tariffario entra in vigore alla data indicata all'avvio della consultazione o comunque non prima di 60 giorni dalla pubblicazione della proposta sul sito web del gestore, assolti in ogni caso gli obblighi di comunicazione alla rete IATA delle tariffe da applicare al momento della vendita dei biglietti ai passeggeri. È inoltre previsto che l'ART formalizzi e pubblichi entro 40 giorni dalla comunicazione della proposta approvata nella consultazione gli esiti delle verifiche effettuate sulla conformità del nuovo livello dei Diritti Aeroportuali al modello tariffario e ai principi dettati dalla normativa applicabile. L'ART può inoltre richiedere adeguamenti e modifiche delle tariffe approvate in consultazione.

Inoltre - in base ai poteri riconosciuti all'ART dall'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni nella Legge 22 dicembre 2011 n. 214, relativamente all'istituzione di procedure per la risoluzione delle controversie tra utenti e gestori - il Modello 1 disciplina i casi di mancata intesa tra gestori e utenti aeroportuali in materia tariffaria. In tale circostanza, ciascuna delle parti in consultazione può fare ricorso all'ART entro 20 giorni dalla pubblicazione della proposta di tariffa sul sito web del gestore aeroportuale. In caso di mancato ricorso entro tale termine, le nuove tariffe si intendono approvate.

In caso di ricorso entro il predetto termine di 20 giorni, è previsto che l'ART si pronunci almeno in via provvisoria sulla controversia entro quattro settimane dalla data di ricevimento dell'istanza e che la decisione finale sulla controversia sia resa nel termine ordinario di quattro mesi dal ricevimento dell'istanza, prorogabile di ulteriori due mesi. Il sistema delle tariffe proposto dal gestore non avrà efficacia fino alla risoluzione della controversia - ove non diversamente stabilito con decisione provvisoria dell'Autorità - e se la decisione definitiva dell'ART è formalizzata dopo la data prevista per l'applicazione dei nuovi diritti - nelle more della medesima i diritti esigibili dal gestore restano quelli in vigore nel corso della consultazione, adeguati al tasso di inflazione a partire dalla suddetta data di applicazione dei nuovi diritti.

La seguente tabella rappresenta il sistema delle tariffe applicabile in caso di ricorso:

Determinazione delle tariffe in caso di ricorso

- In caso di ricorso, le tariffe applicabili sono le seguenti



AP: anno ponte

Circa lo specifico profilo dei ricorsi si segnala, tuttavia, che il Decreto Sblocca Italia prevede all'art. 1, comma 11-ter, che la procedura per la risoluzione di controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto non possa essere promossa quando riguarda il piano di investimento approvato dall'ENAC e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulti già approvato dalle competenti amministrazioni. Secondo la Società, tale disposizione sembrerebbe escludere in radice la proponibilità di ricorsi all'ART, essendo la stessa esclusivamente deputata alla verifica della conformità dei diritti ai principi in materia tariffaria.

Si segnala infine che il Decreto Sblocca Italia ha previsto che al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'ART per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini, la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'ART di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del Decreto Liberalizzazioni. Tale comma prevede, in particolare, che l'ART possa sospendere i regimi tariffari qualora riscontri la violazione dei principi dettati dall'art. 80, comma 1, del Decreto Liberalizzazioni per la determinazione della misura delle tariffe⁵¹ e in caso di inosservanza delle linee di politica economica e tariffaria del settore. Per il periodo di sospensione, si applicano i livelli tariffari preesistenti al nuovo regime. La Società ritiene, da ultimo, che l'entrata in vigore delle predette disposizioni del Decreto Sblocca Italia non abbia privato l'ART del sopradescritto potere di sospendere i nuovi regimi tariffari in caso di ricorso da parte degli utenti aeroportuali.

Gli interventi del Decreto Sblocca Italia in materia di tariffe aeroportuali

Si segnala che il Decreto Sblocca Italia è anche intervenuto in merito alla procedura di definizione delle tariffe, prevedendo che:

- ➔ al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'ART per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini, la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'ART di sospendere il regime tariffario ai sensi

⁵¹ Tali principi sono: (a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; (b) consultazione degli utenti aeroportuali; (c) non discriminazione; (d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla precedente lettera (a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e *standard* di servizio reso.

dell'articolo 80, comma 2, del Decreto Liberalizzazioni. Per i contratti di programma vigenti alla data del Decreto Sbocca Italia (12 novembre 2014) e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari (art. 1, comma 11-*bis*);

- ➔ per consentire la prosecuzione degli interventi previsti nel piano di investimento degli aeroporti i cui contratti di programma risultano scaduti alla data del 31 dicembre 2014, i corrispettivi tariffari per l'anno 2015 sono determinati applicando il tasso di inflazione programmato ai livelli tariffari in vigore per l'anno 2014. Tali corrispettivi si applicano, previa informativa alla IATA ai fini dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria, dal 10 gennaio 2015 fino alla data di entrata in vigore dei livelli tariffari determinati in applicazione dei modelli di tariffazione dell'ART (art. 1, comma 11-*quater*).

L'Emittente ha beneficiato dell'applicazione del Decreto Sbocca Italia per ciò che concerne l'adeguamento al tasso di inflazione del 2014 per i corrispettivi tariffari per l'anno 2015. Per maggiori informazioni sul procedimento in corso per l'approvazione delle nuove tariffe per l'Aeroporto sulla base dei Modelli Tariffari ART, si veda il successivo Paragrafo 6.3.2.4.

I regimi tariffari single till e dual till

Tra i sistemi regolatori aeroportuali più diffusi nel mondo per la determinazione dei Diritti Aeroportuali si segnalano i regimi cosiddetti *dual till* (doppia cassa) o *single till* (cassa singola). Il primo prevede che il conto economico dei gestori aeroportuali sia ripartito in due segmenti separati e distinti: le attività *aviation* e quelle *non aviation*. In sostanza, viene effettuata una separazione contabile dei ricavi e dei costi dei due citati segmenti, che consente di definire le tariffe aeroportuali regolamentate sulla base dei soli costi regolamentati, laddove i corrispettivi per le attività *non aviation* possono essere definiti nell'ambito di un regime di mercato in concorrenza.

Il modello *single till* prevede invece che le tariffe regolamentate siano definite sulla base dei costi di tutte le attività svolte in aeroporto (*aviation* e *non aviation*). In questo caso, viene imposto dalle autorità regolatrici un margine massimo che i gestori potranno ottenere per lo svolgimento del complesso delle attività aeroportuali. In pratica, l'aeroporto viene considerato nella sua interezza come un pubblico servizio, sul principio che i margini più alti delle attività commerciali contribuiscano a ridurre i corrispettivi aeronautici, incentivando il traffico aereo e il numero di passeggeri che utilizzano le infrastrutture, con un effetto benefico - a sua volta - sui volumi dei ricavi commerciali.

Il regime di *single till* è adottato tipicamente dai Paesi dove il settore del trasporto aereo è caratterizzato da volumi di traffico molto alti. Altri Stati adottano invece il regime *dual till*, che teoricamente garantisce ai gestori maggiori margini derivanti dalle attività non regolamentate. Sono molto diffuse anche formule intermedie, nelle quali il regime *single till* viene parzialmente attenuato, ad esempio escludendo dal computo della "cassa unica" alcune attività oppure indicando solo una quota del margine delle attività commerciali che può concorrere alla formazione dei corrispettivi regolamentati, e lasciandone il resto interamente nella disponibilità del gestore aeroportuale (c.d. regime *semi-single till*).

In Italia, sulla base del combinato disposto l'art. 10, comma 10, della Legge 24 dicembre 1993, n. 537 - come modificato dall'articolo 11-*nonies* del DL 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla Legge

2 dicembre 2005, n. 248 - e della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 38, come riproposta nella successiva seduta del 27 marzo 2008 con delibera n. 51, che ha emanato la “*Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva*” vigeva un regime semi-*single till*. Era infatti previsto che una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi non soggetti a regolamentazione svolti nell’ambito del sedime fosse destinata alla riduzione dei diritti aeroportuali. Era inoltre prevista la possibilità per l’ENAC, ai sensi del 29 novembre 2008, n. 185 (convertito in Legge 28 gennaio 2009, n. 2), di concludere contratti di programma in deroga rispetto al predetto regime, concordando con singoli aeroporti aventi un traffico superiore a otto milioni di passeggeri - come effettivamente avvenuto - dei regimi *dual till*.

La generale applicazione agli aeroporti italiani del regime semi-*single till* era stata confermata dal disposto dell’art. 76, primo comma, del Decreto Liberalizzazioni, che rendeva applicabili, ai fini della determinazione delle tariffe, i medesimi criteri e principi previsti dall’articolo 11-*nonies* del DL 30 settembre 2005, n. 203, che rimandava a sua volta ai criteri stabiliti dal CIPE.

La Legge 23 dicembre 2014, n. 190, c.d. “Legge di Stabilità 2015”, è invece intervenuta in materia, modificando, tramite disposizione contenuta nell’art. 1 comma 220, l’articolo 76, comma 1 del Decreto Liberalizzazioni e abrogando il vincolo di definire i modelli tariffari “*nel rispetto dei principi e dei criteri di cui all’articolo 11-*nonies* del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248*”. Pertanto, per tutti gli aeroporti italiani è possibile concordare, in base a detta disposizione, regimi tariffari *dual till*.

In applicazione della Legge di Stabilità 2015, l’Emittente sta portando avanti la procedura per la definizione del nuovo contratto di programma sulla base del regime tariffario *dual till*. Pertanto, le tariffe sono determinate esclusivamente sulla base dei ricavi derivanti dall’attività *aviation*, senza che i risultati economici delle attività *non aviation* incidano in alcun modo sul regime tariffario. In ragione di ciò l’Emittente, nel rispetto delle norme applicabili, nel redigere il bilancio opera una totale separazione contabile tra le attività riguardanti le due *business unit*.

6.3.2.4 La situazione autorizzatoria dell’Aeroporto di Bologna

6.3.2.4.1 La Concessione e la Convenzione

L’Emittente è concessionaria della gestione totale ed esclusiva dell’Aeroporto di Bologna, ai sensi dell’art. 704, comma 4, del Codice della Navigazione. Il regime di gestione totale dei beni demaniali che incidono sul sedime aeroportuale di Bologna è descritto nella convenzione che regola diritti e doveri del concessionario, sottoscritta tra l’Aeroporto di Bologna e L’ENAC il 12 luglio 2004, con effetti decorrenti dal 28 dicembre 2004 e ha durata quarantennale con scadenza al 28 dicembre 2044.

Per maggiori informazioni sulla Concessione e sulla Convenzione, *cfi*: Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione.

6.3.2.4.2 Il Contratto di Programma

L'Emittente ha firmato con ENAC il 27 luglio 2010 il Contratto di Programma per il periodo 2010-2013. In questo atto è stata definita la dinamica tariffaria per i quattro anni e le modalità attraverso le quali si è arrivati alla determinazione delle tariffe. Nello stesso documento sono stati anche previsti:

- (i). gli investimenti che il Gruppo avrebbe realizzato nello stesso orizzonte temporale;
- (ii). gli obblighi di rendicontazione a carico dell'Emittente nei confronti di ENAC per la durata del periodo tariffario.

La definizione del Contratto di Programma è stata ottenuta ad esito di un lungo iter approvativo che ha beneficiato di un ulteriore anno di applicazione del Contratto di Programma per le ragioni di seguito descritte:

- il 2013 ha rappresentato l'ultimo anno del Contratto di Programma (2010-2013); tuttavia in considerazione della generale incertezza relativamente alle attribuzioni della costituenda ART, l'Emittente 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; l'Emittente ha a tal fine presentato formale istanza il 25 luglio 2013. L'istanza è stata inviata all'ENAC in virtù dell'atto di indirizzo del MIT del 7 giugno 2013 che, nelle more dell'operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti, attribuisce all'Ente le funzioni attribuite alla stessa in materia di regolazione economica;
- successivamente il MIT, il 9 agosto 2013 ha autorizzato l'ENAC ad applicare, anche per il 2014, la stessa metodologia utilizzata per le precedenti annualità, estendendo di fatto il Contratto di un altro anno.

Il Contratto di Programma è quindi scaduto il 31 dicembre 2014.

Per il 2015, tuttavia, per espressa disposizione di legge, i diritti aeroportuali – previsti da contratti di programma scaduti entro il 31 dicembre 2014 – sono stati adeguati al parametro del tasso di inflazione programmata.

Per maggiori informazioni sul Contratto di Programma, *cfr.* Capitolo XXII, Paragrafo 22.1 del Documento di Registrazione.

6.3.2.4.3 Regolazione tariffaria 2015 per l'Aeroporto di Bologna e prospettive future

Si segnala che il Gruppo nell'ottobre 2014 ha avviato le procedure per la definizione del nuovo contratto di programma per il periodo 2016-2019 (con 2015 anno ponte e 2016-2019 come periodo regolato) e dei nuovi Diritti Aeroportuali applicabili per il periodo, secondo il nuovo modello tariffario dell'ART. Tale procedimento è stato avviato utilizzando come Capitale Regolatorio per l'anno base 2014 l'importo di Euro 143.908.000.

In quest'ottica, la Società ha presentato all'ENAC la documentazione definitiva relativa alle previsioni di traffico per il periodo, un piano degli interventi previsti sulle infrastrutture, un piano concernente gli indicatori della qualità e i relativi pesi e un piano per la tutela ambientale, redatto secondo le indicazioni e i parametri previsti dall'ENAC. Il 6 maggio 2015 l'ENAC ha comunicato alla Società l'approvazione del piano degli

investimenti e della qualità e tutela ambientale, propedeutico all'avvio della consultazione con gli utenti aeroportuali per la definizione delle tariffe.

A seguito dell'ottenimento di tale approvazione, l'8 maggio 2015 l'Emittente - con almeno sette giorni di anticipo sulla data di avvio della procedura, come previsto dalla normativa applicabile - ha notificato all'ART la volontà di avviare il 15 maggio 2015 il procedimento di consultazione per la definizione del nuovo sistema tariffario per il periodo tariffario 2016-2019, con la pubblicazione di un apposito documento. L'audizione pubblica con gli utenti aeroportuali si è tenuta il 17 giugno 2015.

Tra la data di pubblicazione e l'approvazione delle tariffe da parte di ART dovranno intercorrere almeno centoventi giorni. Il Decreto Sblocca Italia ha, infatti, previsto che le nuove tariffe devono essere elaborate e trasmesse all'ART entro ottanta giorni dall'avvio della procedura di consultazione e che devono essere approvate dall'ART entro i successivi quaranta giorni. Effettuati tali adempimenti, le nuove tariffe si intendono approvate, salve sospensioni da parte dell'ART ai sensi dell'art. 80, comma 2, del Decreto Liberalizzazioni o ricorsi da parte di vettori che abbiano partecipato alla consultazione e non si siano astenuti in audizione pubblica. In caso di presentazione di eventuali ricorsi - che devono essere proposti entro venti giorni dalla data di pubblicazione della tariffa sul sito *web* della Società, che deve avvenire tempestivamente dopo la chiusura delle consultazioni - l'ART ha un termine di quattro settimane per pronunciarsi sull'istanza ricevuta in via provvisoria, fermo restando che la stessa Autorità ha un termine ordinario per pronunciarsi in via definitiva di quattro mesi.

Pertanto, poiché la procedura per la consultazione ai fini del rinnovo delle tariffe è stata iniziata dalla Società il 15 maggio 2015, ai sensi di quanto previsto dal Decreto Sblocca Italia le nuove tariffe saranno elaborate e trasmesse all'ART entro i successivi ottanta giorni, ossia entro il 3 agosto 2015, e approvate entro i successivi quaranta giorni all'ART (ossia entro il 12 settembre 2015). Nel caso in cui le eventuali sospensioni del nuovo sistema tariffario per gli anni 2016-2019 si protraggano oltre la data di entrata in vigore dello stesso (ossia il 1° gennaio 2016), si applicheranno per tutto il periodo di sospensione le tariffe preesistenti al nuovo regime (ossia quelle in vigore nel 2015) maggiorate - nel caso di sospensioni dovute a eventuali ricorsi - del tasso di inflazione programmato per l'anno di riferimento.

Parallelamente alla consultazione, continuerà l'istruttoria con l'ENAC per la definizione e conclusione del contratto di programma, che sarà seguita da un decreto di approvazione da parte del MIT, sentito il MEF.

Si segnala che il DM 521/1997 prevede che l'affidamento in concessione delle gestioni aeroportuali totali sia subordinato alla sottoscrizione della convenzione per la gestione aeroportuale e del contratto di programma. Ai sensi dell'art. 4 della Convenzione la Società ha l'obbligo di osservare tutte le disposizioni normative e regolamentari relative alla gestione dell'Aeroporto; questa disposizione, in combinato disposto con l'art. 14 della Convenzione stessa - disposizione che prevede la decadenza dalla Concessione in caso di mancato rispetto degli obblighi di legge applicabili - fa ritenere all'Emittente che in caso di mancato rinnovo del contratto di programma l'ENAC possa far valere tale decadenza.

6.3.2.5 *La normativa in materia di contributi e sussidi corrisposti dai gestori aeroportuali ai vettori*

6.3.2.5.1 *La normativa italiana*

Le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, nel tempo, le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree hanno generato notevoli problematiche in relazione sia a profili di leale concorrenza sia di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi, sulla solidità economica dei gestori.

Allo scopo di porre rimedio a tali problematiche e di favorire comportamenti virtuosi degli addetti al settore coerenti con i principi comunitari di trasparenza e competitività, il legislatore nazionale è intervenuto con la norma di cui all'art. 13, commi 14 e 15, del Decreto Destinazione Italia, che disciplina l'erogazione da parte dei gestori aeroportuali di 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.

Tale norma prevede che la scelta dei beneficiari di tali incentivi debba essere effettuata con modalità trasparenti e che assicurino la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati nonché secondo modalità da definirsi con apposite linee guida adottate dal MIT, sentiti l'ART e l'ENAC. Il 2 ottobre 2014 il MIT ha emanato dette linee guida (le "**Linee Guida MIT**"), previo parere dell'ART e dell'ENAC espresso, rispettivamente, con parere n. 1/2014 del 20 marzo 2014 e nota n. 95729/DG del 12 settembre 2014.

Le Linee Guida MIT, finalizzate a garantire la più ampia accessibilità da parte dei vettori potenzialmente interessati alle iniziative di incentivazione assunte dai gestori aeroportuali e di favorire uno sviluppo equilibrato del mercato del trasporto aereo, individuano come destinatari delle relative disposizioni:

- a. i gestori aeroportuali, tenuti, qualora intendano adottare forme di incentivazione dei vettori, per i casi previsti di avviamento o sviluppo di rotte, ad esperire procedure di scelta dei beneficiari trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione degli operatori potenzialmente interessati nonché a comunicare gli esiti delle medesime procedure all'ART e all'ENAC;
- b. i vettori, beneficiari degli obblighi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione gravanti sui gestori ma anche, come desumibile "a contrario" dalla stessa norma, tenuti a non accettare forme di incentivazioni contrastanti con detti principi.

Le Linee Guida MIT individuano inoltre il perimetro degli incentivi per i quali deve essere garantita la trasparenza e la più ampia accessibilità, nel rispetto dei principi di imparzialità e non discriminazione e le modalità delle procedure di scelta dei beneficiari volte a garantire la predetta trasparenza e accessibilità.

Relativamente al perimetro degli incentivi, le Linee Guida MIT si applicano alla generalità delle forme di incentivazione del settore. A titolo esemplificativo, le stesse classificano gli incentivi:

- ➔ per tipologia del servizio svolto dal vettore: passeggeri, cargo;
- ➔ per tipologia di volo: intercontinentale, internazionale, intra UE, domestico;

- per tipologia di traffico: *point to point, hub & spoke*;
- per finalità dell'incentivo: crescita del volume di traffico complessivo presso l'aeroporto, crescita di taluni segmenti di traffico;
- per tipologia di crescita: crescita dei volumi di traffico, crescita del *network*,
- per meccanismo di incentivo: modulazione tariffaria (sconti/rimborsi), pagamenti promozionali (contributi di *marketing*/pagamenti di bonus).

Al fine di assicurare la più ampia trasparenza e accessibilità delle incentivazioni in argomento, le Linee Guida MIT richiedono che siano adottate le seguenti modalità di scelta:

- a. pubblicazione, semestralmente, sul sito web del gestore, del programma complessivo delle incentivazioni che si intendono attivare per l'anno o gli anni successivi, con specificazione:
 - della tipologia di ciascuna incentivazione, secondo le classificazioni sopraindicate o le diverse forme che dovessero affermarsi nella prassi commerciale;
 - della durata complessiva di ogni incentivazione, annuale, infrannuale o pluriennale;
 - dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico concessi a ciascuna incentivazione;
 - dei benefici attesi in conseguenza dell'incentivazione;
 - dei requisiti di cui devono risultare in possesso i vettori (tipologia di aeromobili, penetrazione sul mercato, rispetto normativa antimafia, regolarità contributiva e fiscale);
 - del termine entro cui i vettori interessati devono manifestare il proprio interesse, che non può comunque essere inferiore a 15 giorni dalla data di pubblicazione;
 - dei criteri eventuali di ripartizione degli incentivi tra più vettori;
- b. aggiornamento, in caso di variazioni in corso d'anno, del programma di cui alla precedente lettera a);
- c. pubblicazione sul medesimo sito web:
 - entro 15 giorni dalla conclusione degli accordi commerciali, gli esiti delle procedure, dandone, altresì, comunicazione all'ART e all'ENAC, al fine di consentire la prevista verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività;
 - entro il 31 gennaio dell'anno successivo, l'ammortare complessivo a consuntivo delle incentivazioni corresse nell'anno precedente, dandone comunicazione all'ART e all'ENAC.

Le procedure di scelta dei beneficiari delle incentivazioni in argomento, purché rispettino i principi di trasparenza e competitività assicurati dall'osservanza delle modalità sopra specificate, sono rimesse alla libera iniziativa imprenditoriale dei gestori aeroportuali.

La verifica del rispetto dei predetti principi di trasparenza e competitività è affidata dalla norma in questione all'ART e all'ENAC, fermi restando, ovviamente, i poteri di intervento sia della predetta Autorità che dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nei rispettivi ambiti di competenza, a tutela dell'osservanza delle discipline di settore.

L'ENAC curerà a consuntivo la raccolta e pubblicazione, sul proprio sito istituzionale, degli esiti delle procedure in argomento per ogni gestore. Inoltre, l'ENAC garantirà a tutti i soggetti interessati l'accessibilità ai dati pubblicati per dieci anni dalla concessione delle incentivazioni e relazionerà alle competenti strutture del MIT in ordine al complesso delle informazioni sopra indicate con cadenza semestrale, ferma restando la pubblicazione da parte di quest'ultime, sul sito istituzionale dello stesso MIT, delle incentivazioni qualificate come aiuti di Stato ai sensi dei nuovi orientamenti comunitari in materia.

6.3.2.5.2 *La normativa comunitaria*

La normativa comunitaria in materia di incentivi ai vettori da parte dei gestori aeroportuali è stata recentemente interessata dall'emanazione di nuovi Orientamenti UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree.

La nuova disciplina di cui alla Comunicazione della Commissione europea 2014/C 99/03, che prevede l'abrogazione dei precedenti orientamenti del 1994 e del 2005, non opera alcuna distinzione fra aiuti al settore pubblico o privato e i riferimenti in essa contenuta a compagnie aeree e aeroporti o alle imprese che ne assicurano la gestione riguardano ogni tipo di soggetto giuridico.

In particolare, i predetti nuovi Orientamenti stabiliscono che, quando un gestore aeroportuale dispone di risorse pubbliche, in linea di principio, si può escludere l'aiuto ad una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto quando il rapporto tra il gestore dell'aeroporto e la suddetta compagnia è conforme al cosiddetto "MEO" o *test* dell'operatore in un'economia di mercato e cioè allorquando:

- ➔ Il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato;
- ➔ è dimostrato, attraverso un'analisi ex ante, che il prezzo praticato per i servizi aeroportuali porta ad un utile ragionevole sul capitale investito per il gestore dell'aeroporto.

Poiché al momento e per tutto il periodo transitorio di applicazione dei nuovi Orientamenti, secondo la Commissione UE, non è possibile identificare parametri di riferimento appropriati per stabilire l'effettivo prezzo di mercato per i servizi forniti dai gestori aeroportuali, la stessa Commissione ritiene che le prospettive di redditività ex ante costituiscano il criterio più pertinente per valutare le misure offerte dai gestori aeroportuali alle singole compagnie aeree.

A tale riguardo, la Commissione ha precisato che:

- ➔ la differenziazione dei prezzi costituisce una prassi commerciale normale "*fintantoché essa rispetta tutte le altre norme pertinenti in materia di concorrenza e settoriali*", specificando che le disposizioni pertinenti

comprendono gli artt. 101 e 132 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), nonché la direttiva 2009/12/CE e ogni atto legislativo successivo. In proposito, la Commissione ha chiarito che l'art. 101 del TFUE sancisce l'incompatibilità con il mercato interno e il divieto degli accordi e delle pratiche commerciali tra imprese che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e abbiano a oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del medesimo mercato, includendo tra tali accordi quelli consistenti nell'applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza. Il medesimo articolo dispone la nullità di pieno diritto dei predetti accordi. L'art. 102 dello stesso Trattato, poi, sancisce l'incompatibilità con il mercato interno e il divieto dello sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato interno o su una parte sostanziale di esso, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, includendo tra le pratiche abusive anche quella già indicata dall'art. 101 di applicare nei rapporti commerciali condizioni dissimili per prestazioni equivalenti;

- La Direttiva 2009/12/CE ha introdotto la nuova disciplina in materia di diritti aeroportuali. prevedendo, tra l'altro, che:
 - *“gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, fra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario”*,
 - gli Stati membri devono provvedere affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto, conformemente al diritto comunitario;
 - l'accesso ad un livello differenziato di infrastrutture o servizi è opportuno che sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. In particolare, quando la domanda supera l'offerta, l'accesso dovrebbe essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale. Le eventuali differenziazioni dei diritti aeroportuali dovrebbero essere trasparenti, oggettive e basate su criteri chiari;
- le politiche di tariffazione differenziata, per soddisfare il MEO, dovrebbero avere una giustificazione sotto il profilo commerciale; ciò significa che le misure concesse dal gestore alle compagnie aeree devono contribuire in misura apprezzabile, in una prospettiva ex ante, alla redditività del gestore stesso. Pertanto, quest'ultimo deve dimostrare di essere in grado di coprire i costi derivanti dall'accordo con un vettore aereo (per esempio un singolo contratto o un regime complessivo di diritti aeroportuali) con un ragionevole margine di profitto, sulla base di sane prospettive a medio termine, al momento di concludere il medesimo accordo;
- al fine di valutare la predetta rispondenza di una misura a favore di una compagnia aerea al MEO, si dovrebbe tener conto, oltretutto dei diritti aeroportuali, anche delle entrate non aeronautiche provenienti dall'attività di tale compagnia. Analogamente si dovrebbe tener conto di tutti i costi sostenuti dal gestore in relazione all'attività svolta dalla compagnia nell'aeroporto e tali costi incrementalmente dovrebbero comprendere tutte le categorie di spese o investimenti come costi incrementalmente di personale ed equipaggiamenti, nonché, a seconda delle circostanze, della misura, sconti, sostegno alla commercializzazione o regimi di incentivazioni.

Nella sostanza, la Commissione ritiene che se le condizioni offerte ad una compagnia aerea in un determinato aeroporto fossero offerte da un operatore aeroportuale mosso dall'intento di realizzare un profitto i cui incentivi non sono falsati da aiuti pubblici, ossia se la redditività del gestore viene in tal modo sostanzialmente aumentata, non può ritenersi che la compagnia aerea riceva un vantaggio ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato.

6.3.2.6 Normativa in tema di rumore di origine aeronautica

Il seguente prospetto riassume i riferimenti normativi in materia di rumore aeroportuale.

Rif norma	Descrizione
Legge n 447 del 26/10/1995	Legge quadro sull'inquinamento acustico
D.M 31/10/1997	Metodologia di misura del rumore aeroportuale
D.P.R n 496 del 11/12/1997	Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili
D.M 20/05/1999	Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico
D.P.R n 476 del 09/11/1999	Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n 496, concernente il divieto di voli notturni.
D.M 03/12/1999	Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti
D.M 29/11/2000	Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani di contenimento e abbattimento del rumore
Direttiva 2002/30/CE	Relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari
Direttiva 2002/49/CE	Relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale
D.Lgs n 13 del 17/01/2005	Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari
D.Lgs n 194 del 19/08/2005	Attuazione della direttiva 2002/49/ CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

La legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26/10/1995 definisce gli ambiti di intervento e le responsabilità connesse alla mitigazione dell'impatto ambientale: per l'aviazione civile la sua attuazione è disciplinata da una serie di decreti del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il DM 31 ottobre 1997 stabilisce una metodologia per la misura del rumore aeroportuale e in particolare disciplina i criteri per l'individuazione delle zone di rispetto per i siti e le attività aeroportuali nelle aree circostanti l'aeroporto, nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica.

La definizione delle procedure di abbattimento rumore, che condiziona le zone di rispetto, deve essere conforme a quanto stabilito dal DM 3 dicembre 1999.

I criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento sono contenuti nel DM 20 maggio 1999.

La predisposizione da parte delle società di gestione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale è prevista dal DM 29 Novembre 2000.

La Circolare APT 26 di ENAC del 3 luglio 2007 richiama al quadro normativo nazionale in materia di inquinamento acustico e fornisce le modalità di applicazione delle disposizioni nazionali vigenti, anche sulla base della pertinente norma ICAO, chiarendo alcuni aspetti e delineando la sequenza delle azioni che devono essere messe in atto per soddisfare i requisiti di legge.

Il DPR n 496 del 11/12/1997, modificato con DPR 476 del 09/11/1999, stabilisce il divieto di voli notturni (fascia oraria 23:00-06:00) presso tutti gli aeroporti aperti al traffico civile. Il DPR 476 del 9/11/1999 è stato oggetto di annullamento da parte del TAR Lazio con sentenza n. 10119/2014. Avverso tale sentenza il Ministero Ambiente, per tramite dell'Avvocatura di Stato, ha proposto il ricorso, tuttora in corso.

La materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti non è disciplinata solo a livello nazionale. L'Unione Europea ha iniziato un'opera di standardizzazione della normativa per la gestione del rumore con l'emanazione della Direttiva 2002/30/CE (relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari) e della Direttiva 2002/49/CE (relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale). La prima direttiva ha introdotto nell'ordinamento comunitario il concetto di *balanced approach* per la gestione del rumore provocato dagli aeromobili, stabilito dall'ICAO. L'intenzione è quella di fornire agli Stati comunitari uno strumento per salvaguardare i benefici ambientali ottenuti in un determinato aeroporto, tenendo conto del suo sviluppo sostenibile.

La Direttiva 2002/30/CE è stata recepita con il D.Lgs n 13 del 17/01/2005 che adotta il metodo dell'approccio equilibrato, rinviando per la sua applicazione alle linee guida pubblicate dall'ICAO.

La Direttiva 2002/49 è stata recepita con D.Lgs n 194 del 19/08/2005 che definisce le competenze e le procedure per:

- elaborare la mappatura acustica e le mappe acustiche strategiche
- elaborare ed adottare dei piani di azione per ridurre il rumore
- assicurare l'informazione del pubblico

L'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche, nonché dei piani di azione per ridurre il rumore è stata affidata alla responsabilità delle società di gestione.

Nei riguardi della conformità legislativa l'Emittente ha attuato una serie di misure di gestione del rumore aeroportuale.

Per quanto concerne la misura del rumore aeroportuale, dal 2001 è attivo il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale conforme al DM 20 maggio 1999 con il quale è garantito il controllo dei livelli di inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale. Dal 2003 è stata definita la zonizzazione acustica aeroportuale che rappresenta i limiti di rumorosità validi nell'intorno aeroportuale; la misurazione del rumore consente di confermare attualmente il rispetto dei limiti acustici, rispetto ai quali sinora non si sono mai verificati casi di superamenti.

Nei riguardi della regolazione del traffico aereo, presso l’Aeroporto di Bologna, pur non essendo previsto il divieto di voli notturni, sono definite specifiche procedure di decollo antirumore (conformi al DM 3 dicembre 1999) che regolano, fra l’altro, la distribuzione dei movimenti nella fascia oraria notturna. In particolare, le procedure prevedono che fra le 23:00 e le 06:00 siano vietati i decolli in direzione Bologna, a meno di condizioni meteo o di sicurezza.

In ottemperanza al D.Lgs n 194 del 19/08/2005 la Società aggiorna periodicamente la mappatura acustica aeroportuale e i Piani d’Azione, secondo le tempistiche dettate dal medesimo Decreto.

Al momento non vi sono contenziosi in corso con associazioni di categoria o con altri soggetti in materia ambientale e l’Emittente ritiene di operare nel rispetto della normativa applicabile in materia di rumore di origine aeronautica.

6.3.2.7 Volo notturno

Il DPR 4 novembre 1999, n. 476 (il “**DPR 476/99**”) prevede il divieto di volo notturno su tutti gli aeroporti civili italiani dalle ore 23 alle ore 6. Nel periodo notturno indicato, deve essere comunque assicurata l’agibilità degli aeroporti per consentire i voli di Stato, sanitari e di emergenza. È inoltre previsto che il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare (“**Ministero dell’Ambiente**”), di concerto con il MIT, rilasci specifiche autorizzazioni per voli postali o in ritardo e particolari autorizzazioni in via generale al volo notturno in funzione dell’impatto acustico e della sicurezza sul territorio in cui insiste il sedime aeroportuale.

L’Aeroporto di Bologna, analogamente a tutti gli altri scali italiani, non ha ricevuto autorizzazione generale al volo notturno. Tale divieto risulta, peraltro, di fatto non applicato e non applicabile da parte degli aeroporti italiani (incluso quello di Bologna), nell’assenza dei previsti regolamenti ministeriali attuativi, mai emanati dal competente Ministero dell’Ambiente.

Si segnala altresì che il 1° ottobre 2014 il TAR del Lazio ha annullato il DPR 476/99 con la sentenza n. 10119/2014, ritenendo che la norma fissi un divieto indiscriminato di volo notturno esteso a realtà territoriali e ambientali disomogenee senza considerare singole situazioni di effettivo inquinamento acustico e di effettivo danno o pericolo per la salute e di interesse ambientale protetto. Il 23 giugno 2015, tuttavia, il Consiglio di Stato ha sospeso l’efficacia di tale sentenza, rinviando per la trattazione nel merito al 15 dicembre 2015. Alla Data del Documento di Registrazione, pertanto, il DPR 476/99 deve considerarsi ancora in vigore, fermo restando quanto sopra evidenziato in merito alla sua non applicazione e non applicabilità nell’assenza dei previsti regolamenti ministeriali attuativi, mai emanati dal competente Ministero dell’Ambiente.

6.4 Strategia

Il Gruppo, in considerazione delle specifiche caratteristiche delle singole aree di *business* in cui opera, ha elaborato le strategie di seguito descritte.

L’Emittente anche al fine di perseguire tali strategie prevede di realizzare investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, di migliorare l’accessibilità dello scalo, di accrescere i diversi servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di *business* in cui opera il Gruppo, direttamente ed indirettamente e di garantire al contempo sempre più elevati *standard* di sicurezza, qualità e rispetto dell’ambiente.

La Società non esclude infine di valutare, ove si dovessero presentare, se coerenti con la realizzazione della propria strategia, eventuali opportunità di crescita per linee esterne ovvero eventuali opportunità di realizzazione di accordi strategici.

6.4.1 Sviluppo incrementale del network di destinazioni e dei volumi di traffico.

L'Emittente ritiene strategico per la crescita del proprio *business* il mantenimento della composizione attuale dell'offerta di voli e di tipologia di compagnie operanti sull'Aeroporto, con un sostanziale equilibrio tra componente *low-cost* e componente *legacy*. In questa ottica l'Emittente punta a mantenere un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza, anche al fine di ridurre il rischio operativo del Gruppo. A tal fine l'Emittente mira a incrementare il numero di vettori operanti sull'Aeroporto continuando a mantenere al contempo una marginalità positiva anche sul traffico incrementale che potrà essere generato. Nell'ambito dello sviluppo del traffico, l'Emittente considera strategico l'incremento delle rotte anche attraverso l'introduzione di nuove tratte verso il Medio Oriente e l'Asia, l'aumento delle frequenze dei voli verso destinazioni già operate e un aumento del tonnellaggio degli aeromobili che operano sull'Aeroporto conseguente alla possibile introduzione di destinazioni a lungo raggio e al possibile raggiungimento di livelli di *load factor* che potrebbero rendere necessario l'utilizzo di aeromobili più grandi da parte dei vettori.

In particolare, con riferimento all'introduzione di nuove rotte, si considera una opportunità da sfruttare l'operatività su mercati caratterizzati da alti tassi di crescita quali:

- ➔ Area del Golfo Persico: le compagnie aeree del Golfo sono considerate dai passeggeri una via alternativa per i collegamenti verso le destinazioni asiatiche. Questi operatori, in ragione della qualità del servizio offerto e dei costi operativi più contenuti (soprattutto in termini di costo del lavoro e del carburante) e della collocazione geografica (che consente di raggiungere facilmente sia il sub-continente indiano che il sud-est asiatico, l'Estremo Oriente e l'Africa centro-meridionale) risultano fortemente competitivi nei confronti dei vettori europei;
- ➔ Cina ed Estremo Oriente: rappresentando mercati di prossima espansione, soprattutto per la crescente importanza economica per le imprese italiane e l'enorme potenziale di turisti, l'Emittente ritiene rilevante per lo sviluppo del proprio *business* intraprendere, o ove già presenti, incrementare le relazioni con le principali compagnie aeree di quelle aree geografiche.

Al fine di sviluppare il network delle destinazioni e i volumi di traffico, l'Emittente intende investire risorse per focalizzare le proprie azioni di *marketing* nei confronti dei vettori che operano nelle suddette aree geografiche, siano essi già presenti sull'Aeroporto o meno per incrementare il traffico verso tali regioni.

In tale ottica si segnala l'apertura prevista del nuovo volo giornaliero del *legacy carrier* Emirates per Dubai che verrà operato dal 3 novembre 2015. Sulla tratta verrà impiegato un Boeing 777-300ER con configurazione a tre classi, ed Emirates offrirà l'unico servizio a lungo raggio con un aereo wide-body da e per Bologna. Il nuovo volo aggiungerà 5.040 posti a settimana per la città, consentendo all'utenza di Bologna e delle regioni limitrofe collegamenti convenienti con le zone servite da Emirates nel Far East, Medio Oriente, Africa ed Asia. In quanto sede di una grande comunità etnica, si stima un rilevante traffico da Bologna verso destinazioni chiave in Oriente come l'India, la Cina, il Bangladesh, il Pakistan e le Filippine, grazie ai ridotti tempi di connessione via Dubai. I principali flussi in entrata a Bologna sono attesi dagli Emirati Arabi, dal Giappone,

dalla Cina, dall'India e dall'Australia, composti da un mix di traffico business e turistico. Grazie al nuovo volo giornaliero per Bologna, Emirates offrirà anche 23 tonnellate di capacità cargo a settimana.

6.4.2 Sviluppo infrastrutturale

Funzionale allo sviluppo del *business* dell'Emittente è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma in fase di definizione, con una strategia che prevede uno sviluppo modulare di realizzazione degli investimenti e un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti oltre che, se le previsioni di traffico lo richiedono, un aumento della capacità aeroportuale. Nell'ambito degli investimenti sopra indicati rientra la pianificazione di un ulteriore ampliamento del *terminal* al fine di raccordarne la capacità con lo sviluppo di traffico atteso, di incrementare la superficie destinata ai punti vendita *retail* e il numero di posti auto disponibili valorizzando la crescita dei passeggeri anche nel business non aviation.

Inoltre, la Società ha avviato un progetto per la riqualifica dell'area di accesso all'Aeroporto e dell'area antistante all'aerostazione passeggeri. In particolare è allo studio una riconfigurazione di queste aree che possa permetterne il loro sfruttamento in termini di:

- (i) miglioramento dell'accessibilità;
- (ii) miglioramento dell'intermodalità con altri mezzi di trasporto;
- (iii) disponibilità di servizi accessori (quali ad esempio rifornimento e lavaggio auto);
- (iv) disponibilità di ulteriori parcheggi.

Questo possibile intervento mira ad arricchire l'offerta di servizi per i passeggeri e per tutti gli utenti aeroportuali.

A supporto del miglioramento della connettività e dell'intermodalità dello scalo, la Società ha perfezionato in data 8 maggio 2015 un accordo vincolante con Marconi Express S.p.A., società concessionaria dell'opera People Mover, ovvero il collegamento su monorotaia previsto tra la Stazione Centrale di Bologna e l'Aeroporto di Bologna. Per maggiori informazioni si veda Capitolo XXII, Paragrafo 22,2 del presente Documento di Registrazione.

6.4.3 Sviluppo del business Non Aviation

Oltre a quanto previsto per lo sviluppo infrastrutturale dedicato a tale *business unit* di cui al precedente Paragrafo 6.4.2, l'Emittente considera inoltre strategica l'opportunità di sviluppare le attività di marketing finalizzate alla promozione delle attività *retail* e al generare un incremento della spesa dei passeggeri. Nel quadro di questa linea di interventi l'Emittente in data 18 maggio 2015 ha sottoscritto un accordo di collaborazione con Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.A., primaria società specializzata nella pubblicità situata in spazi pubblici e accessibili al pubblico.

L'Emittente mira a potenziare l'offerta dei servizi *premium* al fine di incrementare i ricavi per ciascun passeggero che fruisce di tale categoria di servizi.

Per quanto concerne lo sfruttamento delle infrastrutture per le attività cargo, il Gruppo considera un'opportunità di sviluppo del proprio *business*, la conclusione di accordi di lungo periodo con operatori del settore (*courier*), offrendo agli stessi un incremento sensibile delle aree utilizzate da tali operatori e consolidando il rapporto con gli stessi sul lungo termine.

6.4.4 Incremento dell'efficienza operativa e della qualità del servizio

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, il Gruppo ha avviato nel 2014 un processo di ottimizzazione dei principali processi operativi per creare una struttura adeguata a fronteggiare dinamiche competitive e di settore sempre più sfidanti. In quest'ottica il Gruppo si è orientato verso la ricerca di una maggiore funzionalità ed efficienza valutando altresì la potenziale internalizzazione dei servizi e il risparmio di costi.

Sempre in questa ottica il Gruppo intende incrementare la produttività ottimizzando il rapporto tra personale impiegato e passeggeri dell'Aeroporto anche al fine di migliorare la qualità del servizio percepita dal passeggero (valutata attraverso indicatori comparativi con altri aeroporti europei ritenuti potenzialmente confrontabili per tipologia e volume di passeggeri).

Il Gruppo ritiene inoltre strategico il costante rispetto dei *target* di sostenibilità ambientale e il miglioramento degli stessi, come da piano degli interventi ambientali in corso di esame da parte di ENAC nell'ambito della conclusione di un nuovo contratto di programma.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e di fidelizzare il cliente, il Gruppo ritiene strategica l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di ottimizzare l'esperienza dei passeggeri nel *terminal* e incrementino l'interazione con i passeggeri dell'Aeroporto. In quest'ottica è in corso di sviluppo un sistema volto a monitorare, sulla base di rilevazioni tramite rete Wi-Fi, la posizione del passeggero dal suo arrivo al parcheggio fino all'imbarco ai *gate*. Il tracciamento avverrà mediante la memorizzazione dei dispositivi in uso ai passeggeri. Tali informazioni verranno raccolte e confluiranno in un *database* al fine di poter successivamente effettuare analisi di vario tipo sulle abitudini e i movimenti dei passeggeri all'interno del *terminal* (ad es. quanto tempo prima il passeggero arriva in Aeroporto, quanto tempo staziona in determinate aree, densità di flussi davanti alle vetrine). Il Gruppo ha inoltre in progetto di implementare un sistema volto a rilevare, in ciascun punto vendita all'interno del *terminal*, i dati relativi ai beni venduti e incrociarli con i dati relativi alla tipologia di passeggero, vettore, destinazione e data del volo, rilevati nei negozi mediante la scansione delle carte di imbarco.

L'Emittente ha inoltre in progetto l'implementazione di un sistema di simulazione delle file di passeggeri all'interno del *terminal* al fine di poter analizzare gli accodamenti dei passeggeri e, di conseguenza, poter elaborare delle modalità di erogazione dei servizi che possano contenere le file stesse e gestire al meglio i flussi di passeggeri.

Nell'ambito del miglioramento dei servizi ai passeggeri rientra inoltre la conclusione della sperimentazione e l'inizio dell'utilizzo a pieno regime del sistema Logiscan con i vettori che operano nell'Aeroporto.

L'Emittente ritiene strategica l'implementazione di un sistema di *market intelligence* aeroportuale (CRM), che, attraverso la creazione di un *database* e il suo utilizzo permetta una migliore permanenza dei passeggeri.

La banca dati verrà collegata ai vari sistemi (sistema di *tracking* del passeggero, *social network*, acquisizione dati dai negozi, sistemi vari di profilazione del passeggero come sito *web*, MBL, sistema parcheggi) e fornirà uno strumento di condivisione delle informazioni relative al passeggero. Sulla base di questi dati l'Emittente potrà avviare azioni di *marketing* o inviare comunicazioni pubblicitarie. I dati verranno utilizzati sia in ottica di monitoraggio della qualità del servizio che in ottica commerciale B2B e B2C.

Sempre con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio, l'Emittente continuerà a sviluppare le funzionalità dell'App dell'Aeroporto inserendo nuovi contenuti che possano attrarre maggiormente gli utenti verso l'utilizzo di queste tecnologie.

Lo sviluppo dell'attività sui social network, principalmente attraverso l'*account* Twitter (che al 31 marzo 2015 conta 9.261 *follower* facendo dell'Aeroporto il primo scalo in Italia per numero di follower) e la pagina Facebook, principalmente popolata con le comunicazioni operative, commerciali e relative agli eventi, consentiranno all'Aeroporto di informare i passeggeri durante gli eventuali momenti critici di operatività dello scalo, fornire assistenza ai clienti in tempo reale, mettere in evidenza offerte commerciali speciali, diffondere le comunicazioni aziendali più tradizionali (orari di esercizio dei locali e altra pubblicità) e impegnarsi con i passeggeri a livello personale in maniera più informale. La Società intende potenziare la presenza sui social network e introdurre strumenti che consentano di monitorare la valutazione dell'Aeroporto espressa dagli utenti.

6.5 Principali mercati e posizionamento competitivo

6.5.1 Mercato del trasporto aereo

Il mercato del trasporto aereo sta vivendo una fase di significativo mutamento dovuta ad un insieme di fattori che esercitano la propria influenza sull'evoluzione dell'intero *business*. L'importante sviluppo delle compagnie *low cost*, gli interventi regolatori da parte delle istituzioni pubbliche, la continua innovazione tecnologica, la sovrapposizione delle *catchment area*, la congiuntura economica e, non ultimo, la tendenza sempre più diffusa a percepire il trasporto aereo come un servizio fungibile stanno determinando un progressivo aumento della competizione tra i vettori e tra gli aeroporti.

In particolare, i principali fattori che hanno determinato cambiamenti del mercato negli ultimi 10-20 anni sono:

(a) Regolamentazione e *governance*:

- ➔ la liberalizzazione del traffico aereo;
- ➔ le privatizzazioni di aeroporti e fusioni/alleanze tra altri aeroporti con conseguente maggiore focus sulle attività commerciali e possibilità di ingresso nel settore di nuovi operatori;

(b) Modelli di *business* delle compagnie:

- ➔ lo sviluppo delle compagnie *low cost* e del traffico *point-to-point* con maggiore dinamicità sul mercato da parte dei vettori;
- ➔ lo sviluppo del *low cost* che ha reso necessari minori investimenti a livello di infrastruttura;

- lo sviluppo del *point-to-point* che ha permesso di aggirare in alcuni casi il ruolo dell'*hub*;
- il consolidamento delle compagnie aeree che operano su *hub* attraverso alleanze, la formazione di vettori multi-*hub* e il conseguente maggiore potere contrattuale nei confronti degli aeroporti, unitamente alla crescita degli *hub* del Medio Oriente, con la conseguente maggiore crescita per gli *hub* europei;

(c) Tecnologia:

- lo sviluppo di nuove tecnologie per gli aeromobili che ha permesso di realizzare le economie di scala necessarie a rendere i voli economicamente efficienti;
- lo sviluppo dell'Alta Velocità ferroviaria, con aumento della concorrenza sul corto raggio;
- lo sviluppo di *network* infrastrutturali e di collegamenti con gli aeroporti che permettono di aumentare la connettività, anche attraverso l'intermodalità.

(d) Comportamenti dei passeggeri:

- la percezione del trasporto aereo come un servizio fungibile, anche grazie alla riduzione dei prezzi;
- lo sviluppo dell'*Internet booking* con maggiore possibilità di confronto dell'offerta per i passeggeri e minori difficoltà per le compagnie nel modificare i prezzi;
- la riduzione dei prezzi che ha favorito un aumento di passeggeri con minori disponibilità economiche anche su rotte più lunghe;

(e) Aeroporti:

- nuovi aeroporti sono entrati sul mercato e quelli già presenti hanno aumentato la capacità investendo, con maggiore concorrenza potenziale;
- lo sviluppo del segmento *non aviation*.

(f) Congiuntura economica

- volatilità del prezzo del carburante;
- forte rallentamento della crescita economica, con impatto sul trasporto passeggeri e merci.

Questi fattori hanno determinato un aumento della concorrenza all'interno del mercato rispetto al passato, con maggiore libertà di azione per passeggeri e vettori. Tale aumento di concorrenza ha spinto i gestori degli scali ad agire sulle condizioni applicate alle compagnie aeree per mantenere la propria offerta di destinazioni competitiva e attrattiva per i passeggeri e i vettori.

Inoltre, i fenomeni sopra descritti hanno determinato per i gestori la necessità di:

- 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;
- incrementare le rotte verso i paesi emergenti.

Di fronte a queste tendenze le compagnie aeree sono diventate sempre più dei *partner* con le quali gli aeroporti - nel settore passeggeri - 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 e, nel settore cargo, sviluppano rapporti continuativi e nuove rotte commerciali.

In questo contesto l'offerta aeroportuale viene riconcepita:

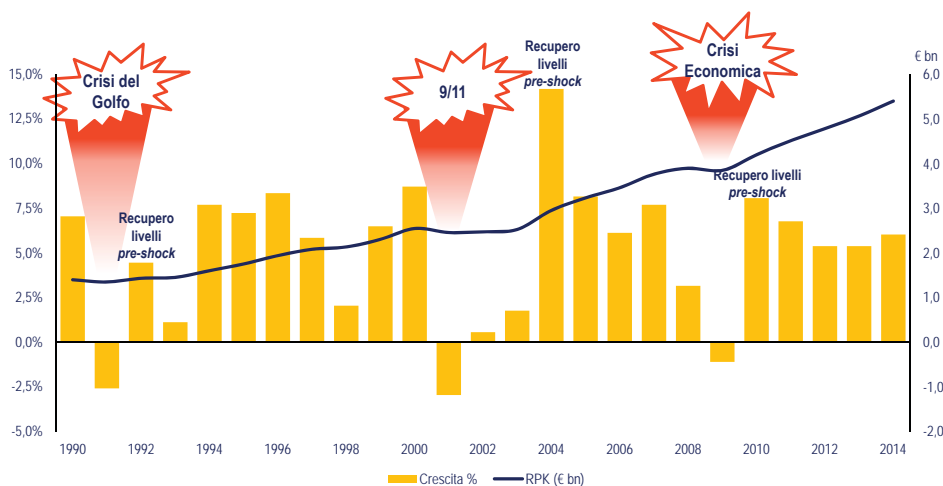
- le infrastrutture e i servizi forniti diventano un volano per caratterizzare l'esperienza del passeggero e sviluppare la sua fidelizzazione;
- lo sviluppo delle attività non aeronautiche diventa il fulcro attraverso il quale il nuovo rapporto con il passeggero viene ricercato. Esse, pertanto, sono intese non più e non solo come aree di diversificazione del *business* propriamente *aviation* o di compensazione derivante dalle minore marginalità dello stesso, ma elementi di differenziazione e caratterizzazione dell'offerta;
- la filosofia di un approccio ragionato 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 mercato del trasporto aereo, coesistono e ricercano un continuo equilibrio con gli aspetti di concorrenza sempre più presenti in tutte le aree di attività e quelli di regolamentazione tradizionalmente tipici dell'attività degli scali.

6.5.2 Andamento del trasporto aereo mondiale

Dal punto di vista dei volumi di traffico, il trasporto aereo continua ad essere un settore in crescita, resiliente agli *shock* esterni che si sono verificati nel corso del tempo. La resilienza del traffico aereo è una delle più importanti caratteristiche del settore del trasporto aereo, che indica l'importanza del viaggio per gli utenti. La maggior parte delle crisi economiche hanno avuto un impatto limitato sulla domanda di trasporto aereo poiché in genere una parte significativa di utenti considera essenziale viaggiare, in particolare per turismo e per motivi di lavoro. La resilienza del mercato è illustrata nel grafico seguente, dove viene evidenziata la rapida ripresa

del traffico mondiale anche dopo la recessione economica del 2008-2009. Negli ultimi 10 anni il traffico aereo mondiale è cresciuto del 73% nonostante le diverse crisi che si sono verificate⁵².



Fonte: Boeing Current Market Outlook 2014-2033

I principali fattori che hanno permesso la rilevante e costante crescita del trasporto aereo sono⁵³:

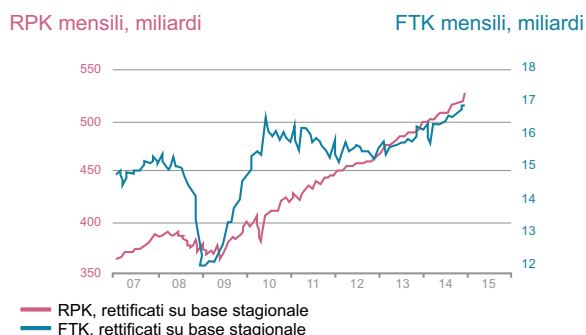
- ➔ la crescita della popolazione, in particolare, la crescita della popolazione urbana;
- ➔ la crescita macro-economica, che ha favorito l'incremento della ricchezza, permettendo alle persone di viaggiare di più, o semplicemente di viaggiare per la prima volta;
- ➔ la maggiore globalizzazione, che ha incentivato la diffusione delle attività economiche e dei viaggi;
- ➔ la liberalizzazione del trasporto aereo, che ha consentito lo sviluppo di nuovi servizi e di nuovi modelli di *business* delle compagnie aeree, come i vettori *low cost*, che sono diventati uno dei fattori chiave nel corso dell'ultimo decennio.
- ➔ entrata in servizio di aeromobili di lungo raggio con maggiore capacità.

⁵² Fonte: Airbus Global Market Forecast 2014-2033.

⁵³ Fonte: Airbus Global Market Forecast 2013-2032.

La seguente tabella indica l'andamento a livello mondiale del traffico aereo passeggeri (in RPK) e merci (in FTK) nell'orizzonte temporale 2007-2014.

Volume totale trasporto aereo e passeggeri



Fonte: IATA, Air Passenger Market Analysis dicembre 2014

Dal punto di vista numerico, dopo una contrazione del traffico passeggeri e merci registrata tra il 2008 e il 2009 il mercato ha ripreso a crescere recuperando in un arco di tempo relativamente limitato i livelli di traffico precedenti a predetta contrazione.

Il settore del trasporto passeggeri nel 2014 ha fatto registrare una crescita complessiva del numero di passeggeri pari al 5,9% rispetto al 2013. La capacità di trasporto nello stesso anno è aumentata del 5,6% con il risultato che il coefficiente di riempimento (*load factor*) è salito di 0,2 punti percentuali al 79,7%. Tutte le aree geografiche hanno registrato una crescita della domanda nel 2014 ma oltre la metà del traffico incrementale derivante dai Paesi emergenti (+12,6% Medio Oriente e +7,1% Asia/Pacifico), dove il settore, non ancora maturo, è risultato in forte espansione. In particolare il traffico aereo interno cinese è cresciuto di circa l'11% nel 2014 rispetto all'anno precedente⁵⁴.

Il 5,9% rappresenta la migliore *performance* media registrata negli ultimi 10 anni e complessivamente nel 2014 si sono registrati 3,3 miliardi di passeggeri trasportati, circa 170 milioni in più rispetto al 2013⁵⁵.

Anche il traffico merci mondiale ha registrato nel 2014 con una variazione positiva (+4,5%), in significativo miglioramento rispetto al 2013 quando il traffico merci era cresciuto dell'1,4% rispetto al 2012. Anche in questo caso è stato il Medio Oriente a presentare la maggiore crescita nei volumi (+11,0%) e, insieme all'area Asia-Pacifico, a determinare il 75% della crescita del traffico merci del 2014⁵⁶.

In particolare, il settore del trasporto aereo cargo si caratterizza per una elevata volatilità, anche se al contempo risulta essere resiliente alle situazioni di crisi. Il settore del cargo aereo ha dovuto affrontare molte difficoltà legate alla crisi economica iniziata nel 2009, che ha avuto un forte impatto sul potere di spesa dei consumatori e di conseguenza sul commercio internazionale.

⁵⁴ Fonte: IATA, Air Passenger Market Analysis Dicembre 2014.

⁵⁵ Articolo su La Stampa <http://www.lastampa.it/2015/02/05/economia/la-iata-boom-del-trasporto-aereo-passeggeri-e-cargo-HY2ScaC6ZvsRcNBitw72fl/pagina.html>

⁵⁶ Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis Dicembre 2014.

Infatti i principali mercati maturi, specialmente l'Europa, che sono stati quelli maggiormente colpiti dalla forte recessione economica del 2008-2011, hanno registrato un forte rallentamento nella crescita del traffico cargo via aerea, che nel 2013 nel mercato europeo è risultata pari all'1,8% e nel 2014 pari al 2%⁵⁷.

I fattori che hanno inciso maggiormente sull'andamento altalenante degli ultimi anni del traffico aereo cargo sono il prezzo del carburante che, dopo il forte incremento negli anni 2010-2011 si è assestato fino al 2013 ad un livello elevato intorno a Dollari Statunitensi 125 a barile e il forte rallentamento della crescita nei settori che risultano essere determinanti per questa tipologia di trasporto: l'*high tech* e il *fashion*. Queste due componenti hanno determinato uno spostamento verso altre modalità di trasporto economicamente meno costose, quali il trasporto via terra e via mare. Nel 2014 il prezzo del petrolio ha fatto registrare una forte contrazione, raggiungendo i Dollari Statunitensi 50 a barile nel gennaio del 2015, il prezzo più basso degli ultimi 5 anni e di conseguenza si è avviato un processo di ripresa di questa componente del traffico⁵⁸.

In particolare, il primo flusso di traffico merci rimane quello tra Cina e Nord America (7% del traffico totale nel 2013 e 9% stimato nel 2033), seguito dai flussi tra Cina e Europa (rispettivamente 6% nel 2013 e 8% stimato nel 2033) e tra Europa e Cina (rispettivamente 4% nel 2013 e 6% stimato nel 2033)⁵⁹.

6.5.3 Andamento del trasporto aereo europeo

Il mercato del trasporto aereo ha registrato a livello europeo nel corso del 2014, secondo IATA, una crescita pari al 5,8%⁶⁰.

Nonostante l'Eurozona⁶¹ abbia mostrato una ripresa economica molto debole, anche per effetto della crisi tra Ucraina e Russia, il traffico passeggeri continua a crescere con buone *performance* soprattutto in alcuni paesi, ad esempio la Turchia.

In particolare, il traffico passeggeri nei paesi UE è cresciuto del 4,9%, con Grecia, Lussemburgo, Lituania, Portogallo, Romania, Belgio e Irlanda che hanno registrato *performance* migliori rispetto alla media dei paesi UE. Al contrario, paesi come Polonia, Francia, Germania, Austria, Lettonia e Repubblica Ceca hanno visto il traffico aeroportuale in crescita al di sotto della media. Gli aeroporti non UE hanno registrato una crescita del traffico passeggeri del 7,3% con Serbia, Islanda, Macedonia, Georgia e Turchia che presentano variazioni sopra la media⁶².

Il 2014 è stato quindi per l'Europa caratterizzato da buone *performance* in termini di volumi di traffico, superando in modo significativo le *performance* economiche che hanno fatto registrare gli stessi Paesi. Tuttavia, il 2014 ha subito anche gli effetti delle tensioni geopolitiche con il traffico passeggeri in calo in

⁵⁷ Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis, Dicembre 2013 e Dicembre 2014.

⁵⁸ Fonte: IATA, Airlines Financial Monitor, November-December 2013.

⁵⁹ Fonte: Airbus Global Market Forecast 2014-2033.

⁶⁰ Fonte: IATA, Air Passenger Market Analysis Dicembre 2014.

⁶¹ L'area economica corrispondente al complesso dei paesi europei che adottano l'euro come moneta di corso legale.

⁶² Fonte: ACI Europe. Airport Traffic Report Dicembre 2014.

Ucraina e in forte rallentamento in Russia. Ciò ha determinato tassi di crescita quasi convergenti tra i paesi UE e i paesi non UE negli ultimi mesi dell'anno.

Si riporta di seguito una mappa delle percentuali di crescita del mercato del trasporto aereo passeggeri di ciascuno Stato del continente europeo nel 2014⁶³.



Fonte: ACI Europe, Airport Traffic Report, Dicembre 2014

Anche il traffico merci europeo nel 2014 ha avuto un andamento positivo (+2%⁶⁴) anche se inferiore rispetto alla media mondiale.

6.5.4 Previsioni traffico mondiale e europeo

Le principali fonti internazionali confermano che il trend del settore del trasporto aereo mondiale di medio termine è di crescita. In particolare:

- Airbus, per il periodo 2013-2033, stima una crescita media annua del traffico passeggeri (misurata in RPK), pari al 4,7% a livello mondiale, e al 3,9% a livello europeo. Complessivamente viene previsto il raddoppio del traffico mondiale nei prossimi 15 anni. Per il traffico intra-europeo si prevede una crescita media annua del traffico pari al 3,2%, una crescita media annua del 5,8% nelle tratte Europa-paesi CIS, del 4,7% nelle tratte Europa-Medio Oriente e del 4,4% nelle tratte Europa-Asia Pacifico⁶⁵.

⁶³ Fonte: ACI Europe. Airport Traffic Report Dicembre 2014.

⁶⁴ Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis, Dicembre 2014.

⁶⁵ Fonte: Airbus Global Market Forecast 2014-2033.

Nel periodo 2013-2033, Airbus prevede una crescita del traffico merci (crescita media annua espressa in FTK) pari al 4,5% a livello mondiale e pari al 4,3% a livello europeo⁶⁶. Come per il traffico passeggeri, si prevede che gran parte del futuro sviluppo del trasporto merci sarà guidato dal dinamismo delle economie emergenti. Ad oggi, il traffico aereo merci all'interno delle economie avanzate rappresenta la quota principale del traffico totale (34% nel 2013), mentre, secondo Airbus, il traffico tra economie emergenti ed economie avanzate guiderà il traffico merci aereo nel 2033.

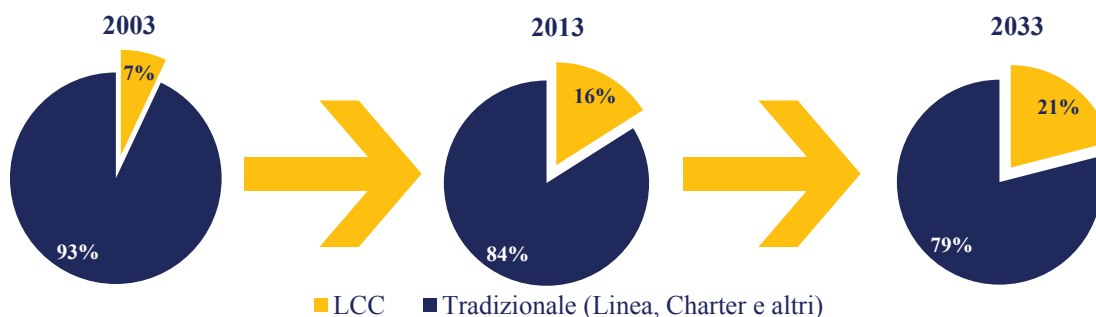
- Boeing, per il periodo 2013-2033, prevede una crescita media annua del traffico passeggeri, misurata in RPK, del 5% a livello mondiale e del 3,9% a livello Europeo. Per il traffico intra-europeo si prevede una crescita media annua del traffico pari al 3,5%, una crescita media annua del 5,4% nelle tratte Europa-Medio Oriente e di circa il 4,9% nelle tratte Europa-Estremo Oriente (comprende Nord Est Asia, Sud Est Asia e Asia)⁶⁷.

Come per gli ultimi anni, si conferma quindi anche per il futuro la crescita del trasporto aereo a due velocità: da un lato la crescita più veloce dei Paesi emergenti, che guideranno la domanda futura, dall'altra le economie avanzate, con tassi di crescita più moderati.

I vettori *low-cost* sono ormai un fenomeno globale, soprattutto in Europa e sempre più in Asia, Medio Oriente e Africa. Poiché la propensione al viaggio è altamente correlata alla crescita economica e al livello di prezzo del biglietto aereo, i vettori *low cost* sono stati in grado di aprire nuovi mercati e consentire di accedere al trasporto aereo a un numero maggiore di persone e con maggior frequenza. Caratterizzate da una flotta omogenea, dalla forte presenza sulle rotte a corto raggio e da tempi di *turnaround* (tempo di permanenza in aeroporto tra l'arrivo e la ripartenza) rapidi, per le compagnie *low cost* si prevede un ulteriore aumento della quota di mercato sul mercato globale per raggiungere il 21% entro il 2033, contro il 16% del 2013⁶⁸.

Il seguente grafico riporta le previsioni di crescita per il mercato delle *low cost*.

Previsioni di crescita delle quote di mercato di LCC



Si deve tenere in considerazione altresì il crescente fenomeno della riduzione della differenza di operatività tra compagnie *low cost* e vettori tradizionali: le prime infatti, stanno attivando collegamenti anche dagli *hub*

⁶⁶ Fonte: Airbus Global Market Forecast 2014-2033.

⁶⁷ Fonte: Boeing Current Market Outlook 2014-2033.

⁶⁸ Fonte: Boeing Current Market Outlook 2014-2033.

principali ed offrono anche servizi *premium*, mentre i vettori tradizionali pongono sempre maggiore attenzione all'efficienza delle attività e spesso operano con compagnie sussidiarie *low cost*, con un progressivo avvicinamento dei due modelli di *business*.

6.5.5 Aeroporto di Bologna: scenari di mercato e trend del traffico

6.5.5.1 Lo scenario dell'Aeroporto di Bologna

Nell'ultimo triennio l'Aeroporto di Bologna ha registrato costantemente *performance* migliori, anche in misura significativa, rispetto a quelle medie di settore in Italia.

Nel 2012 l'andamento del traffico aereo in Italia ha registrato una diminuzione su scala nazionale: l'anno infatti si è chiuso con un -1,3% di traffico passeggeri, mentre l'Aeroporto di Bologna ha registrato una crescita pari al 1,2% sul 2011.⁶⁹

Nel 2013 hanno continuato a registrarsi gli effetti della crisi economica nel comparto aereo. Infatti la media italiana ha continuato a diminuire registrando un -1,9% di traffico passeggeri, mentre nel 2013 Bologna in controtendenza ha registrato un incremento del 4,0%⁷⁰.

Nel 2014 il mercato italiano è cresciuto in media del 4,5% rispetto al 2013 in termini di traffico passeggeri e ha registrato un lieve aumento anche nei movimenti: +0,6%⁷¹. A livello nazionale dunque si percepisce la ripresa del traffico, ripresa che si concretizza principalmente in aumentati *load factor* dei voli esistenti.

L'Aeroporto si colloca sopra la media nazionale, con una crescita del 6,2% rispetto al 2013 ed un totale di passeggeri trasportati di 6.580.481, mantenendo il 7° posto nella classifica degli aeroporti nazionali. In tutto il triennio 2012 - 2014, Bologna ha sempre mantenuto il 7° posto nella classifica degli Aeroporti italiani, posizione raggiunta nel 2011 e sempre consolidata (dal 2008 al 2011 Bologna è salita di 3 posizioni, passando dal 10° posto al 7°)⁷².

La tabella che segue riassume il trend di traffico per categoria di passeggeri presso l'Aeroporto nel triennio 2012-2014.

<i>Volumi di passeggeri nel triennio 2014, 2013 e 2012</i>	2014	Var %. 2014-2013	2013	Var %. 2013-2012	2012
<i>in unità di passeggeri</i>					
<i>Legacy carrier</i>	2.949.200	0,6%	2.932.099	3,2%	2.841.097
<i>Vettori low cost</i>	3.394.950	14,1%	2.974.178	11,2%	2.674.944
<i>Altro¹</i>	236.331	(17,8%)	287.506	(35%)	442.354
Totale Passeggeri	6.580.481	6,2%	6.193.783	4,0%	5.958.395

⁽¹⁾ Include *charter*, *transiti* e aviazione generale.

Fonte: Società.

⁶⁹ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2012, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

⁷⁰ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2013, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

⁷¹ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

⁷² Fonte Assaeroporti, statistiche dal 2008 al 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

I risultati positivi dell'Aeroporto di Bologna sono da attribuirsi, secondo la Società, a diversi fattori fra cui vanno rilevati:

- (i). il focus su un numero crescente di vettori di tipologie diverse e complementari;
- (ii). una discreta tenuta del tessuto imprenditoriale/economico della *catchment area*;
- (iii). un tendenziale allargamento della *catchment area*, dovuto:
 - (a) da un lato all'ingresso dell'Alta Velocità ferroviaria, che ha ampliato verso Firenze il bacino di raccolta passeggeri;
 - (b) dall'altro, dall'indebolimento dell'offerta di alcuni aeroporti limitrofi (Verona, Forlì, Rimini, Ancona, Parma).

Inoltre nel 2014 l'Aeroporto di Bologna si conferma il quarto in Italia per connettività mondiale⁷³ e se comparato i primi 50 aeroporti d'Europa per connettività, l'Aeroporto è il primo assoluto per tasso di crescita dal 2004 al 2014, (+984%⁷⁴).

L'Emittente nel triennio 2012-2014 ha registrato sul traffico cargo un incremento medio annuo pari all'1,4%, grazie in particolare alla componente di traffico *courier*, che ha avuto in questo periodo un incremento medio annuo del 7,3%, dovuto al costante sviluppo di tutti gli operatori presenti sullo scalo.

Nello specifico delle *performance* annuali il totale della merce è aumentato dell'8,6% nel 2013 rispetto al 2012 ed è diminuito del 5,3% nel 2014. Quest'ultima flessione è dovuta alla perdita nel 2013 di un importante operatore All cargo e alla componente superficie legata alla stagnazione del mercato.

6.5.5.2 Posizionamento competitivo

Dal 2009 al 2014 l'Aeroporto di Bologna è passato da 4.782.284 a 6.580.481 passeggeri annui⁷⁵.

La crescita dello scalo dal 2009 al 2014 è stata quindi del 37,6%, pari a una media annua del 6,6%. Il confronto con la media degli aeroporti italiani ed europei mostra una differenza in favore del Gruppo. Il mercato italiano ed il mercato europeo, infatti, nello stesso periodo hanno registrato un aumento dei volumi di traffico pari, rispettivamente al 2,9% ed al 3,3%⁷⁶.

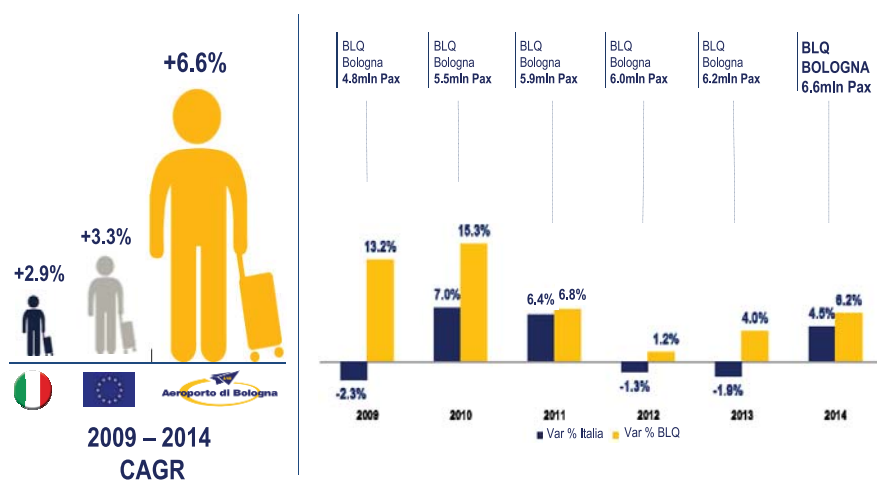
⁷³ Fonte: ICCSAI 2014 – *International Center for Competitiveness Studies in the Aviation Industry*.

⁷⁴ Fonte: ACI Europe, *Airport Connectivity Report 2004-2014*.

⁷⁵ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2009 e 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

⁷⁶ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2009 e 2014, ed elaborazioni della Società.

Dal 2009 al 2014, con riferimento al mercato italiano passeggeri, la quota di mercato dell'Aeroporto di Bologna è passata perciò dal 3,66% al 4,37%⁷⁷.



Fonte: Assaeroporti per i passeggeri dell'Italia e elaborazione della Società sui dati ACI Europe per dell'Unione Europea

Si riporta di seguito l'elenco dei primi venti aeroporti italiani in ordine di traffico passeggeri per l'anno 2014.

Dati gennaio-dicembre 2014 (su base 2013)

N.	Aeroporto	Passeggeri	%	Movimenti	%	Cargo (tonnellate)	%
1	Roma Fiumicino	38.506.908	6,5	308.144	3,3	143.088,00	0,8
2	Milano Malpensa	18.851.238	5,0	166.509	1,1	469.657,00	9,1
3	Milano Linate	9.031.855	- 0,0	112.804	- 0,5	17.458,01	- 11,0
4	Bergamo	8.774.256	- 2,1	67.674	- 5,7	123.206,00	6,1
5	Venezia	8.475.188	0,8	77.732	- 4,0	44.426,01	- 2,7
6	Catania	7.304.012	14,1	59.926	10,1	6.206,00	1,4
7	Bologna	6.580.481	6,2	65.058	- 0,5	41.789,41	- 5,3
8	Napoli	5.960.035	9,5	58.681	4,9	9.950,31	32,4
9	Roma Ciampino	5.018.289	5,7	47.376	2,2	15.668,00	- 4,7
10	Pisa	4.683.811	4,6	38.868	- 0,2	8.210,15	239,0
11	Palermo	4.569.550	5,1	41.321	2,7	1.507,00	- 1,7
12	Bari	3.677.160	2,1	32.638	- 1,1	2.061,00	1,4
13	Cagliari	3.639.627	1,4	34.099	- 0,2	2.994,00	- 10,9
14	Torino	3.431.986	8,6	42.463	- 2,7	7.036,86	- 27,4
15	Verona	2.775.627	2,1	30.092	- 4,0	4.578,00	- 3,5
16	Lamezia Terme	2.411.486	10,4	19.472	10,6	1.460,00	- 11,1
17	Firenze	2.251.994	13,5	33.976	8,0	268,70	- 18,7
18	Treviso	2.248.254	3,3	17.802	- 3,0	0,20	400,0
19	Brindisi	2.163.742	8,6	17.257	7,1	12,00	- 20,0
20	Olbia	2.127.718	7,9	28.548	3,5	309,87	9,1

Fonte: Assaeroporti dati gennaio - dicembre 2014 (su base 2013)

Lo scalo di Bologna è anche un aeroporto fortemente caratterizzato dall'internazionalità dei suoi collegamenti. Nel 2014 il 73% del traffico passeggeri è stato verso destinazioni internazionali; tali destinazioni hanno rappresentato l'87% delle destinazioni verso cui sono stati operati i voli dall'Aeroporto nello stesso anno. Tutte

⁷⁷ Fonte: Assaeroporti, statistiche 2009 e 2014, ed elaborazioni della Società.

le maggiori compagnie aeree europee e del bacino del Mediterraneo sono operative sullo scalo di Bologna e ciò consente di raggiungere, attraverso le connessioni con i principali *hub* continentali, un ampio numero di destinazioni nel mondo. In particolare l'Aeroporto risulta essere il primo aeroporto in Italia per numero di scali raggiungibili mediamente in giornata (392 destinazioni)⁷⁸. Inoltre, la posizione geografica dell'Aeroporto consente ai passeggeri di raggiungere, dall'Aeroporto di Bologna, in un tempo di viaggio medio di quattro ore le zone d'Europa in cui si concentra il 79,5% del prodotto interno lordo europeo.⁷⁹

Per questi aspetti, in taluni casi la competizione con altri aeroporti si estende oltre i confini strettamente geografici e si allarga ad aeroporti concorrenti che potenzialmente sono in grado di assicurare alle compagnie aeree rendimenti sulle rotte analoghi (si pensi, ad esempio, al caso di una compagnia aerea che vuole incrementare in collegamenti con il proprio *hub* da aeroporti regionali di altri paesi; in queste casistiche la competizione tra aeroporti valica i confini nazionali e diventa continentale o di una determinata area geografica (ad esempio sud di un continente).

La Società ritiene di individuare, all'interno della catchment area dell'Aeroporto di Bologna, otto scali concorrenti. Nella *catchment area* l'Aeroporto di Bologna ha fatto registrare un incremento della quota di mercato che è passata dal 20,7% nel 2009 al 23,4% nel 2014.

	n. passeggeri al 31 dicembre 2014	Quota di mercato 2014	n. passeggeri al 31 dicembre 2009	Quota di mercato 2009
Bologna	6.580.481	23,4%	4.782.284	20,7%
Venezia	8.475.188	30,1%	6.717.600	29,0%
Pisa	4.683.811	16,6%	4.018.662	17,4%
Verona	2.775.627	9,9%	3.065.968	13,3%
Firenze	2.251.994	8,0%	1.687.687	7,3%
Treviso	2.248.254	8,0%	1.778.364	7,7%
Ancona	480.673	1,7%	432.806	1,9%
Rimini	473.103	1,7%	382.932	1,7%
Parma	205.521	0,7%	258.160	1,1%
Totale Catchment Area	28.174.652	100%	23.124.463	100,0%

Fonte: Assaeroporti, statistiche 2014 e 2009.

6.5.5.3 Il settore del cargo aereo in Italia

Il traffico cargo complessivo italiano registrato nel 2014 è stato pari 952.082 tonnellate⁸⁰.

L'Italia trasporta circa la metà dei volumi di merci rispetto alla Germania, e utilizza quasi esclusivamente il trasporto su gomma, facendo ricorso a un numero di veicoli molto più elevato rispetto a quello utilizzato da altri Paesi. Questo primato è dovuto alla maggiore flessibilità del trasporto su strada, alle caratteristiche geofisiche italiane e alla mancanza di collegamenti intermodali sinergici⁸¹. L'Italia sconta un grave ritardo, dovuto a cause molteplici, fra cui la mancanza di adeguate infrastrutture logistiche e di accesso, procedure

⁷⁸ Fonte ICCSAI Factbook 2014.

⁷⁹ Fonte ICCSAI Factbook 2014.

⁸⁰ Fonte: Assoaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assoaeroporti.

⁸¹ Fonte: Osservatorio Promotech 2012.

amministrative disordinate e lente rispetto alle esigenze e la mancanza di una cultura e di un'organizzazione logistica paragonabili a quelle dei paesi più avanzati.⁸²

Queste carenze si traducono in uno sviluppo del trasporto per via aerea ben al di sotto della media europea⁸³ e in una perdita consistente di traffico a favore di vettori e aeroporti di altri paesi.

Nel 2012 in Italia il trasporto su strada ha raggiunto il 91% del volume totale dei trasporti di merci. Nella graduatoria dei cinque maggiori Paesi europei l'Italia si colloca al secondo posto dopo la Spagna che, con il 96,6% è la nazione con la quota più elevata di trasporto su gomma. Seguono nella graduatoria la Gran Bretagna (86,7%), la Francia (81%) e la Germania (67,0%)⁸⁴. Tale divario rispetto agli altri paesi europei sarà colmato sempre più nei prossimi anni dai *courier*, che occupano un ruolo rilevante nel settore del cargo aereo mondiale e italiano, e che negli ultimi anni hanno incontrato sempre più le esigenze dei clienti finali anche in Italia⁸⁵. Si è trattato di un processo di crescita costante, che evidenzia come i corrieri si siano gradualmente inseriti nel comparto, diventando in molti casi partner delle imprese clienti, garantendo loro continuità dei processi produttivi e maggiore efficienza.

Il traffico merci via aerea in Italia ha registrato una crescita complessiva del 6,7% nel 2014 (+5% in traffico merci complessivo)⁸⁶, al di sopra rispetto al mercato europeo, che ha registrato un incremento del 2%, e rispetto al mercato mondiale, che ha registrato una crescita del +4,5%⁸⁷.

Per quanto riguarda il settore cargo, si evidenzia come anche nel 2014 gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Bergamo si confermano ai primi tre posti in Italia per traffico cargo. I primi tre scali rappresentano il 77% del traffico merci italiano⁸⁸. Nel 2014 Bologna, con 41.789 tonnellate, è risultata al quinto posto mantenendo volumi di traffico cargo in linea con Brescia (40.573 tonnellate) e leggermente inferiori a Venezia (44.426 tonnellate)⁸⁹.

La posizione geografica di Bologna, la sua ubicazione al centro dei sistemi autostradale e ferroviario italiani e di una delle regioni economicamente più floride ed interessanti d'Italia, offre un'invidiabile opportunità logistica agli operatori.

Per contro, i maggiori flussi di merce si generano da e per la Lombardia ed in particolare per l'area di Milano, dove i principali operatori della logistica preferiscono fare convogliare la merce.

⁸² Fonte: Osservatorio Promotech 2012.

⁸³ Fonte: Osservatorio Promotech 2012.

⁸⁴ Fonte: http://www.ansa.it/motori/notizie/rubriche/analisiapprofondimenti/2012/06/27/Italia-seconda-Europa-transporto-gomma_7105191.html

⁸⁵ Fonte: http://www.ansa.it/motori/notizie/rubriche/analisiapprofondimenti/2012/06/27/Italia-seconda-Europa-transporto-gomma_7105191.html

⁸⁶ Fonte: Assoaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assoaeroporti.

⁸⁷ Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis Dicembre 2014.

⁸⁸ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assoaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assoaeroporti.

⁸⁹ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assoaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assoaeroporti.

Come risultato di questi due effetti si determina, da un lato una difficoltà ad ottenere risultati sul segmento dell'*all cargo*, saldamente radicato a Malpensa e Bergamo; dall'altro, viceversa, un crescente interesse da parte dei *courier*, per i quali la logistica e la rapidità delle operazioni prevale sui volumi.

Per questa ragione, la Società sta investendo su collaborazioni sempre più strette ed articolate con i corrieri espressi (i quali sono tutti già basati a Bologna o stanno per farlo) al fine di agevolare la crescita del traffico merci da loro generato sul nostro scalo.

Il *business cargo* a Bologna ha registrato uno sviluppo importante negli ultimi anni grazie in prevalenza all'incremento del traffico *courier*. Sono infatti presenti presso l'area *courier* dello scalo, i principali *courier* internazionali, quali DHL, TNT e UPS, che svolgono la loro attività in autoproduzione, all'interno di magazzini in subconcessione.

Negli ultimi anni la Società ha continuato a lavorare migliorando, inoltre, il dialogo con gli spedizionieri del territorio. È proseguita poi l'esplorazione e la ricerca di nuovi vettori specializzati nel *business cargo* da attrarre e di nuovi servizi accessori (fra cui la creazione di un centro di sdoganamento rapido e la certificazione del *cargo handler* come agente regolamentato).

6.6 Fattori eccezionali

Le attività del Gruppo nei periodi considerati nel presente Documento di Registrazione non sono state influenzate da fattori eccezionali.

6.7 Dipendenza da brevetti o licenze, contratti industriali, commerciali o finanziari, o da nuovi procedimenti di fabbricazione

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente ritiene di non dipendere da brevetti, contratti di licenza, contratti industriali, commerciali o finanziari, concessioni, autorizzazioni o nuovi processi di fabbricazione rilevanti per l'attività o redditività dell'Emittente.

Per ulteriori informazioni *cf.* Capitolo XI, Paragrafo 11.2 del Documento di Registrazione.

6.8 Dichiarazione formulate dall'Emittente riguardo alla sua posizione competitiva

Il presente Documento di Registrazione contiene dichiarazioni di preminenza e stime sul posizionamento competitivo del Gruppo, formulate dalla Società sulla base della specifica conoscenza del settore di appartenenza, dei dati disponibili e della propria esperienza. Tali valutazioni soggettive sono state formulate data la carenza di dati certi e omogenei di settore, elaborati da ricerche di mercato su realtà direttamente comparabili con quella del Gruppo. In particolare, non sono disponibili dati che comparino direttamente i principali operatori del settore su base mondiale.

Il presente Documento di Registrazione contiene anche dichiarazioni di carattere previsionale circa l'andamento del settore in cui il Gruppo opera. Tali dichiarazioni si basano sull'esperienza e conoscenza della Società e della struttura, nonché sui dati storici disponibili relativi al settore di riferimento e su dati previsionali predisposti da associazioni di settore. Non è possibile prevedere se tali dichiarazioni saranno mantenute o confermate. L'andamento del settore in cui opera il Gruppo potrebbe risultare differente da quello previsto in

tali dichiarazioni a causa di rischi noti e ignoti, incertezze e altri fattori, anche enunciati, tra l'altro, nel presente Documento di Registrazione.

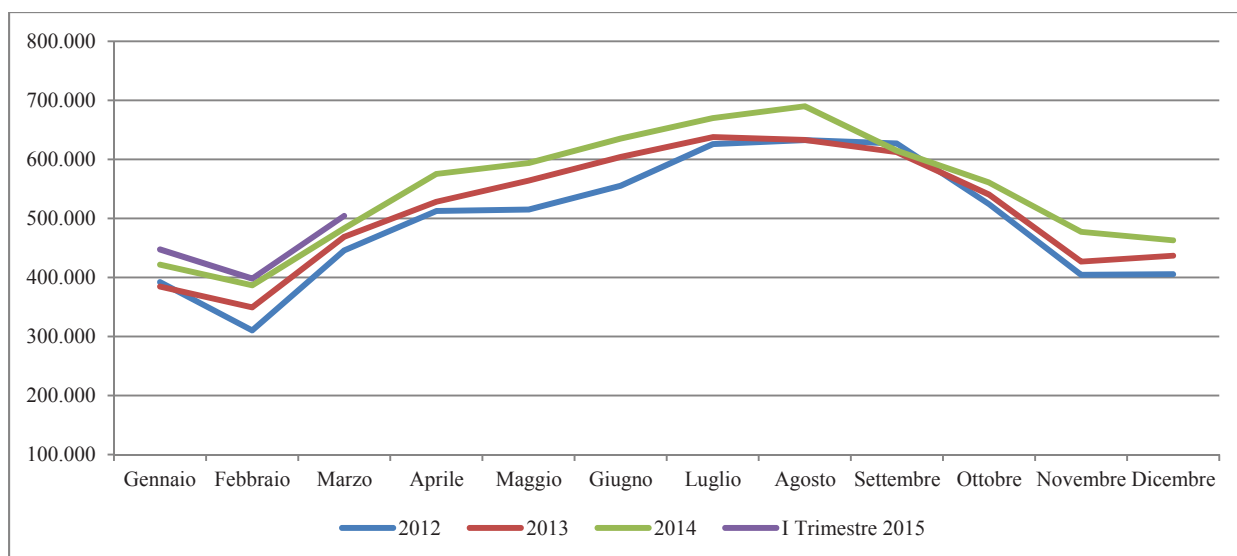
6.9 Stagionalità dei ricavi

L'andamento del traffico sull'Aeroporto influenza direttamente l'andamento dei ricavi nell'arco dell'esercizio.

L'andamento del traffico aereo passeggeri presso l'Aeroporto di Bologna, così come per la maggior parte degli aeroporti italiani, è strettamente influenzato da fenomeni di stagionalità. Come per ogni attività legata al turismo, anche il traffico di passeggeri in Aeroporto registra degli scostamenti nelle stagioni dell'anno in cui normalmente si concentrano i viaggi di passeggeri italiani e stranieri. Tuttavia la forte componente di traffico *business* (principale motivazione del viaggio), rilevata nel 2014 intorno al 32,9%⁹⁰ del traffico aereo annuale, compensa i picchi stagionali dell'attività turistica e il Gruppo registra una affluenza dei passeggeri più correlata ai calendari di lavoro ed alle manifestazioni fieristiche in città e all'estero determinando pertanto una stagionalità per l'Aeroporto inferiore rispetto alla media degli aeroporti italiani⁹¹

Dato il posizionamento geografico dell'Aeroporto, l'estate registra i massimi volumi, poiché vede aggiungersi all'attività corrente voli addizionali per le destinazioni tipicamente *leisure*, sia in termini di numero rotazioni effettuate, sia in termini di capacità degli aeromobili impiegati.

Il grafico di seguito riportato indica l'andamento del numero di passeggeri nei mesi dell'anno del triennio 2012-2014 e nel primo trimestre 2015.



Per maggiori dettagli sulla stagionalità dei volumi si rimanda al Capitolo IX, Paragrafo 9.2.3 del Documento di Registrazione.

⁹⁰ Fonte: Profilazione dell'utenza 2014, elaborazione CFI Group su sondaggi e su incarico della Società. Nel 2014 la motivazione principale di viaggio dei passeggeri risulta legata inoltre per il 35,7% a motivi di turismo/*leisure*, per il 21,9%, a visite a parenti/amici e per il restante 9,5% ad altre motivazioni.

⁹¹ Fonte: Elaborazione della Società su dati Assaeroporti, statistiche 2014, disponibili sul sito web di Assaeroporti.

7 STRUTTURA ORGANIZZATIVA

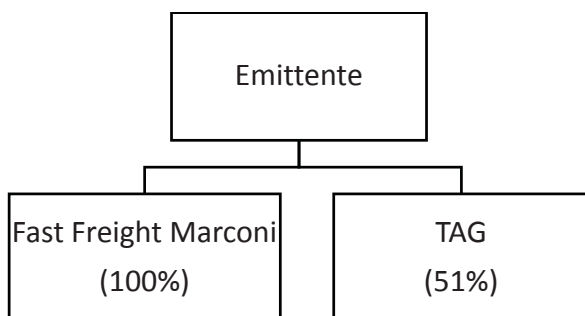
7.1 Descrizione del gruppo di cui l’Emittente fa parte

L’Emittente è a capo del Gruppo di cui fa parte e controlla le società indicate al seguente paragrafo 7.2.

Alla Data del Documento di Registrazione, l’Emittente è controllata di diritto, ai sensi dell’art. 93 del TUF, dalla Camera di Commercio di Bologna, con una partecipazione diretta al capitale pari al 50,55%. La Società ritiene, tuttavia, di non essere soggetta ad attività di direzione e coordinamento della Camera di Commercio di Bologna poiché la Società opera in condizioni di autonomia societaria e imprenditoriale, avendo, in particolare, un’autonoma capacità negoziale nei rapporti con i clienti e i fornitori e di definizione delle proprie linee strategiche e di sviluppo, senza che vi sia alcuna ingerenza della Camera di Commercio di Bologna o che questa intrattenga rapporti rilevanti con la Società o disponga di alcun diritto di preventiva autorizzazione, veto o gradimento sulle delibere del Consiglio di amministrazione. Per maggiori informazioni sulla compagine sociale dell’Emittente, *cf.* Capitolo XVIII, Paragrafo 18.1 del Documento di Registrazione.

7.2 Descrizione del Gruppo facente capo all’Emittente

Di seguito viene riportata una rappresentazione grafica delle società facenti parti del Gruppo alla Data del Documento di Registrazione, con indicazione della partecipazione detenuta dall’Emittente in ciascuna società controllata:



Società	Sede legale	Capitale sociale	Partecipazione dell’Emittente
Fast Freight Marconi S.p.A.	Bologna, località Borgo Panigale, via Triumvirato 84	520.000	100%
TAG Bologna S.r.l.	Bologna, località Borgo Panigale, via Triumvirato 84	316.200	51%

Alla Data del Documento di Registrazione, la Società ha una partecipazione del 24% nel capitale sociale di RTP S.r.l. (società che gestisce il *terminal* crociere del porto Ravenna); del 12% in Consorzio Energia Fiera District (consorzio che fornisce l’approvvigionamento di fonti energetiche e l’erogazione di servizi a favore delle consorziate); del 10% nel capitale sociale di Bologna Congressi S.p.A. (società di consulenza per l’organizzazione di eventi aziendali); del 10% nel capitale sociale di Bologna Welcome S.r.l. (società che fornisce servizi di promozione del territorio-marketing territoriale) e del 0,07% nel capitale sociale di CAAF dell’Industria dell’Emilia Romagna S.p.A. (ente che fornisce assistenza fiscale e previdenziale alle imprese).

Inoltre, nel corso del 2014 è stata conclusa la procedura di liquidazione di Airport&Travel S.r.l. (società di intermediazioni di pacchetti turistici e agenzia di viaggio), società partecipata al 51% dall'Emittente, società che risultava controllata negli esercizi 2013 e 2012.

L'Emittente esercita l'attività di direzione e coordinamento, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile, nei confronti delle Controllate delineando le strategie di medio-lungo termine delle stesse in termini di (i) risultati economici e finanziari; (ii) obiettivi industriali e di investimento; e (iii) politiche commerciali e di *marketing*.

Le disposizioni del Capo IX del Titolo V del Libro V del codice civile (artt. 2497 e seguenti del codice civile) prevedono, tra l'altro: (i) una responsabilità diretta della società che esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti dei soci e dei creditori sociali delle società soggette alla direzione e coordinamento (nel caso in cui la società che esercita tale attività – agendo nell'interesse imprenditoriale proprio o altrui in violazione dei principi di corretta gestione societaria e imprenditoriale delle società medesime – arrechi pregiudizio alla redditività ed al valore della partecipazione sociale ovvero cagioni, nei confronti dei creditori sociali, una lesione all'integrità del patrimonio della società); tale responsabilità non sussiste quando il danno risulta: (a) mancante alla luce del risultato complessivo dell'attività di direzione e coordinamento; ovvero (b) integralmente eliminato anche a seguito di operazioni a ciò dirette. La responsabilità diretta della società che esercita attività di direzione e coordinamento è, inoltre, sussidiaria (essa può essere, pertanto, fatta valere solo se il socio e il creditore sociale non sono stati soddisfatti dalla società soggetta alla attività di direzione e coordinamento) e può essere estesa, in via solidale, a chi abbia comunque preso parte al fatto lesivo e, nei limiti del vantaggio conseguito, a chi ne abbia consapevolmente tratto beneficio; e (ii) una responsabilità degli amministratori della società oggetto di direzione e coordinamento che omettano di porre in essere gli adempimenti pubblicitari di cui all'art. 2497-*bis* del codice civile, per i danni che la mancata conoscenza di tali fatti rechi ai soci o a terzi.

8 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

8.1 Immobilizzazioni esistenti o previste

L'Emittente, al fine dello svolgimento della propria attività, si avvale di beni in concessione, di beni in proprietà e di beni in uso, come di seguito descritti.

Alla Data del Documento di Registrazione non esistono gravami pendenti sui beni di proprietà, in uso o in concessione al Gruppo.

8.1.1 Beni immobili in concessione

I beni in concessione sono situati nel sedime demaniale aeroportuale affidato all'Emittente, in forza della Convenzione, per la gestione dell'Aeroporto da esercitarsi in conformità alle normative internazionali, comunitarie e nazionali che regolano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile e lo svolgimento di assistenza a terra.

In virtù della Convenzione, l'Emittente (i) è subentrata nei rapporti attivi e passivi già facenti capo all'ENAC, ivi compresi i rapporti con terzi concessionari; (ii) è responsabile della conduzione e della manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione aeroportuale; (iii) previa autorizzazione da parte dell'ENAC, potrà affidare in subconcessione¹ aree e locali destinati sia ad attività aeronautiche che ad altre attività, intendendosi come tali - a titolo esemplificativo - attività commerciali, di logistica e quelle finalizzate alla somministrazione di utenze e servizi.

Ai sensi dell'articolo 9 della Convenzione, l'Emittente - per l'intera durata della Convenzione - ha il diritto di uso delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale. La Società può altresì realizzare opere sulle predette aree demaniali ed è considerata quale "ente proprietario" delle strade ai sensi e per gli effetti del Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285) e della relativa legislazione di attuazione. Le opere realizzate dalla concessionaria o da terzi sul sedime aeroportuale si considerano di proprietà dei soggetti che le hanno realizzate sino al termine dell'affidamento della gestione aeroportuale. Qualora, in caso di revoca, risultassero beni non completamente ammortizzati, l'ENAC o il subentrante provvederanno a rimborsare alla concessionaria il valore delle opere realizzate nei limiti della quota di ammortamento residuo e riferito al rimanente periodo di durata della Convenzione del 2004.

Ai sensi dell'articolo 10 della Convenzione, alla scadenza, revoca o cessazione per qualsivoglia motivo della Convenzione, l'ENAC, in contraddittorio con l'Emittente, redigerà un verbale di riconsegna dei beni contenente l'indicazione del relativo stato d'uso e potrà comunicare un termine perentorio entro il quale dovrà essere eseguita la riparazione dei danni riscontrati sui beni insistenti sul sedime aeroportuale; scaduto infruttuosamente tale termine, l'ENAC potrà provvedere direttamente all'esecuzione delle predette riparazione rivalendosi sull'Emittente. Al termine della Concessione, l'amministrazione dello Stato (i) riacquisisce la piena proprietà, libera da pesi e limitazioni, degli immobili e impianti fissi e delle altre opere comunque realizzate dalla concessionaria o da terzi sul suolo demaniale dell'aeroporto di Bologna. I beni mobili e le attrezzature acquistati con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione, rimangono in proprietà dell'acquirente, salvo il diritto di ENAC di acquistarli in tutto o in parte al valore corrente di mercato da determinarsi secondo le procedure vigenti; e (ii) acquisisce, previa corresponsione di un indennizzo, le aree

entrate a far parte della struttura aeroportuale, con le relative opere ivi realizzate, a seguito di interventi di ampliamento del sedime aeroportuale.

In data 31 dicembre 2009 è stata altresì stipulata tra ENAC, SAB ed ENAV una convenzione (prot. n. 15677) che prevede l'inclusione di un'ulteriore area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione avente ad oggetto l'uso dei beni immobili di proprietà dell'ENAV necessari all'ampliamento del piazzale aeromobili e la realizzazione di un nuovo parcheggio aeromobili sull'aeroporto di Bologna (la "**Convenzione ENAC-ENAV-SAB**").

Ai sensi della predetta convenzione, l'ENAV ha consegnato all'ENAC che ha contestualmente consegnato a SAB le seguenti aree di proprietà dell'ENAV: (i) area di 450 mq. ove insisteva un manufatto denominato Cabina Elettrica AVL, (ii) area di 1.300 mq. ove insisteva un fabbrica denominato Cabina Elettrica ex AM, (iii) area di 200 mq. ove insisteva un fabbricato di 160 mq. denominato Stazione Meteo, e (iv) area di 4.600 mq. ove insisteva un fabbricato denominato CRTL. Tali aree sono state conseguentemente inserite tra i beni affidati in concessione a SAB ai sensi della Convenzione.

In ragione di quanto sopra, ai sensi della Convenzione ENAC-ENAV-SAB, SAB ha assunto le seguenti obbligazioni nei confronti di ENAV (i) consegna di area demaniale di 6.000 mq parte dell'Aeroporto di Bologna, e segnatamente l'area insistente nella zona adiacente ed antistante la palazzina ENAV denominata LIPPO/CRT, precedentemente affidata in concessione a SAB in virtù della Convenzione e (ii) consegna di un fabbricato di circa 950 mq. realizzato a cura e spese di SAB, ed avente le seguenti caratteristiche e dotazioni: (a) circa 550 mq da destinarsi a magazzini; (b) circa 350 mq. da destinarsi all'ubicazione di una centrale elettrica; e (c) circa 50 mq. da destinarsi a uffici e servi accessori.

A fronte di tali obbligazioni contrattuali la Società ha quantificato l'incremento dei diritti di concessione al 31 dicembre 2009 sulla base del valore attuale del costo stimato per l'adempimento dei propri obblighi a fronte di una passività rilevata in accordo a quanto previsto dallo IAS 37.

Tali diritti vengono ammortizzati lungo l'intera vita residua della concessione. Il fondo oneri contrattuali viene attualizzato sulla base della prevista data di realizzazione fissata attualmente entro il 2016.

La Convenzione ENAC-ENAV-SAB ha una durata di 9 anni, con tacito rinnovo per ulteriori periodi di 9 anni.

Per maggiori informazioni sui beni in concessione, *cf.* Capitolo VI del Documento di Registrazione.

8.1.2 Beni immobili in proprietà

Alla Data del Documento di Registrazione, i beni immobili di proprietà della Società constano principalmente in terreni, capannoni e fabbricati, questi ultimi anche ad uso abitativo, siti al di fuori del sedime aeroportuale, come meglio individuati nella seguente tabella riepilogativa, contenente l'indicazione della relativa ubicazione e dell'uso a cui è destinato il bene.

Bene Immobiliare	Ubicazione	Utilizzo
Capannone e relativa area di terreno su cui insiste il bene	Comune di Bologna, Via della Salute n. 95	Magazzino
Capannone e relativa area di terreno su cui insiste il bene	Comune di Bologna, Via dell'Aeroporto n. 38/2°	Hangar
Terreno	Comune di Calderara di Reno e Comune di Bologna ¹	Prolungamento pista di volo
Terreno ²	Comune di Bologna, Via dell'Aeroporto	Il fabbricato realizzato sul terreno è destinato allo svolgimento di attività di catering aereo
Terreno	Comune di Bologna, Via della Salute n. 93	Terreno strumentale a strada di servizio, a sua volta a servizio del varco doganale ovest
Terreno con sovrastanti fabbricati rurali	Comune di Bologna, Via Commenda	Prolungamento pista di volo
Fabbricato e relativo appezzamento di terreno	Comune di Bologna, Via Commenda n. 3/A	Prolungamento pista di volo
Terreno con sovrastante fabbricato rurale	Comune di Bologna, adiacente al sedime aeroportuale	Terreno non strumentale
Fabbricati	Comune di Bologna, Località Borgo Panigale, Via dell'Aeroporto n. 12	Appartamento e magazzino agricolo
Terreno	Comune di Bologna, Località Borgo Panigale, adiacente Via dell'Aeroporto n. 12	Terreno non strumentale
Fabbricati	Comune di Bologna, Località Borgo Panigale, Via dell'Aeroporto n. 12	Appartamento e magazzino agricolo
Terreno	Comune di Bologna, Località Borgo Panigale, adiacente Via dell'Aeroporto n. 12	Terreno non strumentale
Fabbricati e relativo appezzamento di terreno	Comune di Bologna, Via dell'Aeroporto n. 30/6	Civile abitazione, magazzino e deposito
Terreno	Comune di Bologna, adiacente al sedime aeroportuale	Terreno strumentale a parcheggio
Terreno	Comune di Bologna, adiacente Via della Salute	Terreno strumentale ad attività di TAG
Terreno con sovrastanti fabbricati rurali	Comune di Bologna, adiacente al sedime aeroportuale	Terreno strumentale ad attività di TAG
Terreno	Comune di Bologna, nei pressi di Via Triumvirato	Prolungamento pista di volo

⁽¹⁾ Il proprietà del terreno è stato acquisita dall'Emittente in virtù del decreto di espropriazione del 6 luglio 2005 dal quale non emerge l'ubicazione esatta dei beni espropriati.

⁽²⁾ La Società è proprietaria esclusivamente del terreno (i.e. del suolo). Il fabbricato insistente sul terreno e realizzato da Air Service Bologna S.r.l. risulta invece di proprietà superficaria di quest'ultima per la durata di 30 anni a decorrere dal 28 dicembre 2006. Alla scadenza del predetto termine di 30 anni, in via alternativa e a discrezione dell'Emittente (i) questa acquisterà la proprietà del fabbricato insistente sul terreno corrispondendo il valore di mercato del bene, che - in caso di disaccordo tra le parti - corrisponderà a quello attribuito mediante apposita perizia, ovvero (ii) il proprietario superficario acquisterà la proprietà del suolo sul quale insiste il fabbricato, corrispondendo il valore di mercato del bene, che - in caso di disaccordo tra le parti - corrisponderà a quello attribuito mediante apposita perizia. Le ipotesi di cui ai precedenti punti (i) e (ii) si applicano inoltre a partire dalla scadenza di 10 anni decorrenti dal 28 dicembre 2006, qualora il proprietario superficario lo richieda espressamente all'Emittente con un preavviso di almeno di 12 mesi, restando comunque inteso che la facoltà di scelta tra le due opzioni di cui ai punti (i) e (ii) è riservata all'Emittente. In tal caso, qualora la Società opti per l'ipotesi sub (i) (i.e. acquisto della proprietà del fabbricato), questa dovrà corrispondere al proprietario superficario, in aggiunta al corrispettivo, un indennizzo calcolato sulla base della residua durata del periodo di 30 anni del diritto di superficie.

8.1.3 Beni in uso

Beni immobili

Nella seguente tabella vengono riportati i principali beni immobili che, alla Data del Documento di Registrazione, si trovano nella disponibilità della Società in forza di contratti di locazione, con l'indicazione - inter alia - dell'ubicazione, dell'uso a cui sono destinati e della scadenza contrattuale.

Locatore	Conduttore	Ubicazione	Destinazione d'uso	Scadenza	Canone annuo
IDeA FIMIT SGR S.p.A. - quale società di gestione del Fondo Comune di Investimento Immobiliare "Fondo Ariete"	Emittente	Area sita nel Comune di Bologna, Località Borgo Panigale, Via della Fornace	Parcheggio	31 luglio 2018	<u>Parte fissa:</u> € 250.000 + <u>Parte variabile:</u> 15% del fatturato
New Air S.r.l.	Emittente	Area sita nel Comune di Bologna, Via dell'Aeroporto 36/5	Parcheggio	31 giugno 2015, con rinnovo automatico per un ulteriore periodo di 6 anni	€ 45.000

Alla Data del Documento di Registrazione, nessuno dei locatori dei beni immobili sopra riportati è una parte correlata dell'Emittente ai sensi dello IAS 24.

8.2 Problematiche ambientali

La tutela ambientale rappresenta un *driver* strategico del Gruppo, in considerazione della sempre crescente importanza che la gestione dell'impatto ambientale delle attività aeroportuali riveste, secondo la Società, per lo sviluppo delle infrastrutture e, per l'effetto, del traffico aereo.

In linea generale, le dinamiche di crescita del trasporto aereo hanno sinora posto in evidenza la forte contrapposizione tra i suoi effetti positivi, rappresentati dallo sviluppo economico e sociale (generale e locale) e quelli negativi dati dagli impatti generati dalle attività aeroportuali sull'ambiente e sulla salute umana, con particolare riguardo all'inquinamento atmosferico ed acustico.

Per una descrizione delle tematiche ambientali relative all'Aeroporto e al Gruppo e delle attività poste in essere dall'Emittente per una efficiente tutela dell'ambiente *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.2.3 del Documento di Registrazione.

9 RESOCONTO DELLA SITUAZIONE GESTIONALE E FINANZIARIA DELL'EMITTENTE

Premessa

Nel presente Capitolo sono fornite le analisi della situazione finanziaria e gestionale del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al dicembre 2013 e al dicembre 2012 e per i periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

Le informazioni economiche e patrimoniali riportate nel presente Capitolo sono state estratte dal bilancio consolidato del Gruppo per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014, predisposti in conformità ai principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea ed assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, la quale ha emesso la propria relazione senza rilievi in data 11 marzo 2015.

I dati consolidati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 sono tratti dal Bilancio Consolidato dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi, emessa in data 11 marzo 2015, è riportata al Capitolo XX del presente Documento di Registrazione. Si segnala che l'Emittente ha adottato i principi contabili IAS/IFRS su base volontaria per la redazione dei bilanci consolidato e separato al 31 dicembre 2014, mentre, a fini di comparazione, i dati consolidati e separati relativi agli esercizi 2013 e 2012 sono stati rielaborati e riesposti sulla base dei medesimi principi contabili. I bilanci consolidati e di esercizio approvati e depositati ai sensi di legge in relazione agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 sono stati redatti secondo i principi contabili italiani.

Inoltre, le informazioni economiche e patrimoniali riportate nel presente Capitolo sono state estratte dal bilancio consolidato intermedio del Gruppo per i periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014, predisposto in conformità ai principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea ed assoggettato a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, la quale ha emesso la propria relazione senza rilievi in data 18 maggio 2015.

Si precisa che il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014, inserito a fini comparativi nel bilancio consolidato intermedio, non è stato sottoposto a revisione contabile né completa, né limitata, come riportato nella relazione di revisione contabile limitata emessa da parte di Reconta Ernst & Young in data 15 maggio 2015.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente ai Capitoli 10 e 20 del Documento di Registrazione. Con riferimento a ciascun periodo, i dati inseriti nel presente Capitolo ed i commenti ivi riportati hanno l'obiettivo di fornire una visione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, delle relative variazioni intercorse da un periodo di riferimento all'altro, nonché degli eventi significativi che di volta in volta si sono verificati influenzando il risultato del periodo.

L'Emittente ha ritenuto di non includere le informazioni finanziarie selezionate riferite ai dati del bilancio separato della Società, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati di Gruppo.

9.1 Situazione patrimoniale e finanziaria

La situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2014, al dicembre 2013 e al dicembre 2012 e i principali fattori che l'hanno influenzata sono analizzati nel Capitolo X.

9.2 Gestione Operativa

Il Gruppo gestisce l'Aeroporto di Bologna in forza della Convenzione.

Le attività svolte dal Gruppo si articolano nelle seguenti *business unit* (cfr. Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Documento di Registrazione):

- (i). **Business Unit Aviation**, che si occupa della gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dedicate alle attività aeronautiche, della prestazione dei servizi aviation a passeggeri, utenti e operatori aeroportuali nonché dello sviluppo del *business aviation* e della comunicazione esterna;
- (ii). **Business Unit Non Aviation**, che presiede lo sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale (aree commerciali, uffici, locali operativi, parcheggi, biglietterie, spazi pubblicitari), presta servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali e si occupa dello sviluppo e del marketing delle attività non aviation.

9.2.1 Informazioni riguardanti eventi importanti che hanno avuto ripercussioni significative sul reddito derivante dall'attività del Gruppo

I principali fattori che, a giudizio del management, hanno influenzato i risultati economici del Gruppo nel corso del triennio 2012-2014 sono di seguito illustrati:

9.2.1.1 Business Unit Aviation

Il traffico aereo, e di conseguenza il traffico passeggeri sull'Aeroporto, ha registrato buoni risultati nel triennio, nonostante la forte crisi del settore in Italia: il 2014 si è chiuso con un incremento del 6,2% (media italiana + 4,5%), il 2013 ha fatto registrare un +4,0% (media italiana -1,9%), permettendo di superare per la prima volta la soglia dei 6 milioni di passeggeri e il 2012 si è chiuso con un +1,2% (media italiana -1,3%).

La crescita complessiva del traffico nel triennio, raggiunta in un quadro generale di congiuntura economica negativa, è da attribuirsi, secondo la Società, alla politica di investimento su un numero crescente di vettori di tipologie diverse e complementari fra loro e ad una buona tenuta del tessuto imprenditoriale ed economico dell'area (*catchment area*). In particolare si è investito e si continua ad investire verso i Paesi dell'Est, sia l'Est Europa sia l'Est del Mondo.

La tabella di seguito riportata presenta la composizione dei passeggeri per “linea” nel triennio 2012-2014

	2014	2013	2012	Differenza 2014-2013	Differenza 2013-2012
Linea Tradizionale	44,82%	47,34%	47,68%	(2,52%)	(0,34%)
Linea Low Cost	51,59%	48,03%	44,88%	3,56%	3,15%
Charter	2,88%	3,57%	6,10%	(0,69%)	(2,53%)
Aviazione Generale	0,12%	0,12%	0,12%	0,00%	0,00%
Transiti	0,59%	0,94%	1,22%	(0,35%)	(0,28%)

Fonte: Elaborazione della Società

Nel triennio la composizione dell’offerta dell’Emittente si è modificata sviluppando mercati nuovi e specifici e si è invertito il peso relativo fra l’offerta da parte delle compagnie di linea tradizionale e delle compagnie *low cost*, in linea con l’andamento del mercato europeo dove le quote di mercato delle compagnie *low cost* sono previste in aumento. In particolare nel 2012 le compagnie di linea tradizionale erano il comparto trainante rappresentando il 47,68% del totale; tale comparto si è progressivamente ridotto a vantaggio delle compagnie di linea *low cost* che nel 2013 hanno rappresentato la principale componente di traffico. Nel 2014, il *low cost* si è ulteriormente incrementato con una crescita del 3,6% della quota di traffico sul volume totale dei passeggeri. Tuttavia, la componente dei voli di linea tradizionale continua ad avere un’importanza significativa (nel 2014 ha rappresentato il 44,82% del totale) in virtù dei collegamenti di feederaggio verso i principali *hub* europei, spesso scali di transito per i collegamenti intercontinentali, che non hanno risentito della cannibalizzazione dell’offerta *low cost*. Inoltre l’offerta di voli a basso prezzo, se da un lato ha effettivamente sostituito l’offerta dei vettori tradizionali sul mercato domestico, dall’altro ha stimolato il mercato creando domanda addizionale con forte impatto sul traffico “etnico” e *leisure*.

Per quanto riguarda i voli di linea tradizionale, la componente internazionale è risultata in crescita in linea con la domanda del mercato di riferimento, ovvero il passeggero *business*, che utilizza i collegamenti verso i principali *hub* europei per poi proseguire con voli intercontinentali, mentre la componente nazionale è in forte contrazione. Nel 2014 la linea internazionale è cresciuta dell’8%, a fronte di una diminuzione della linea nazionale del 22,3% per l’intrinseca debolezza delle compagnie aeree italiane e le loro conseguenti scelte strategiche. Il comparto *charter* risente di una crisi strutturale dovuta al cambiamento delle abitudini di viaggio, all’affermarsi del modello *low cost* e alle crisi politiche che hanno riguardato alcune regioni servite da *charter*, Egitto *in primis*. Negli ultimi anni tale comparto ha visto un crescente declino, tanto che il peso pari a 6,10% nel 2012 si è più che dimezzato nel 2014 arrivando al 2,88%.

La tabella di seguito riportata presenta la composizione dei passeggeri per “linea” nel primo trimestre 2015 e 2014.

	Primo trimestre 2015	Primo trimestre 2014	Differenza Primo trimestre 2015/Primo trimestre 2014
Legacy carrier	42,8%	49,0%	(6,1%)
Vettori low cost	55,1%	48,1%	7,0%
Charter	1,6%	2,1%	(0,4%)
Aviazione Generale	0,1%	0,1%	0,0%
Transiti	0,3%	0,8%	(0,4%)

Nel primo trimestre 2015 si registra un calo della componente di linea principalmente dovuto alla cancellazione della rotta Catania da parte di Meridiana e Alitalia alle quali sulla stessa destinazione si è sostituita Ryanair; l'aumento della componente low cost risulta sostanzialmente da questi e altri voli operati dalla compagnia aerea irlandese e dagli incrementi del vettore Wizzair, infine il comparto charter è in costante crisi strutturale enfatizzata dalle criticità politiche dei paesi destinazione di questi voli (Egitto in primis).

La tabella di seguito riportata presenta la composizione delle destinazioni (città e aeroporti collegati direttamente) e Paesi (nazioni) raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna nel triennio 2012-2014

	2014	2013	2012	Variatz. %2014-2013	Variatz. %2013-2012
Destinazioni (aeroporti) collegate direttamente	99	99	104	0,00%	(4,81%)
Paesi (oltre all'Italia) collegati direttamente collegati non solo con la capitale	29	29	34	0,00%	(14,71%)
Paesi	13	13	8	0,00%	62,50%
Destinazioni collegate con voli di linea	85	75	81	13,33%	(7,41%)
Destinazioni servite da più vettori	24	21	16	14,29%	31,25%

Fonte: Elaborazione della Società

Un indicatore della solidità del traffico è rappresentato dal *network* di destinazioni servite che possono essere raggiunte dallo scalo. Nel triennio è aumentato il numero delle destinazioni collegate con voli di linea e il numero delle destinazioni servite da più vettori. Nell'ambito di questo fenomeno positivo si riscontra tuttavia, rispetto al 2012, una riduzione del numero delle destinazioni collegate direttamente a causa soprattutto della crisi del mercato domestico (in particolare Reggio Calabria e Crotone) e del *charter* (in particolare Reykjavik, Larnaca, Helsinki).

Considerando le attività delle compagnie internazionali il triennio in esame ha avuto buoni risultati in particolare dovuti all'incremento dei collegamenti diretti per Istanbul con il raddoppio del volo giornaliero per Istanbul Ataturk operato da Turkish Airlines, l'aumento dei voli Pegasus su Istanbul Sabiha Gokcen e l'avvio dei collegamenti per Mosca del vettore Aeroflot. Inoltre si sono aperte nuove rotte per diverse destinazioni in Europa e nel Nord Africa.

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Bologna nel triennio 2012-2014.

	2014	2013	2012	Variatz. % 2014-2013	Variatz. % 2013-2012
Passeggeri Av. Commerciale	6.572.484	6.186.565	5.950.999	6,24%	3,96%
Passeggeri UE	5.682.232	5.399.835	5.278.154	5,23%	2,31%
Passeggeri Extra UE	890.252	786.730	672.845	13,16%	16,93%
Passeggeri Aviazione Generale	7.997	7.218	7.396	10,79%	(2,41%)
TOTALE PASSEGGERI	6.580.481	6.193.783	5.958.395	6,24%	3,95%

Fonte: Elaborazione della Società

Ponendo il focus sul numero di passeggeri transitati dall'Aeroporto si evidenzia come il traffico extra UE sia cresciuto costantemente nel triennio e nel 2014 abbia riportato un incremento del 13,2%: la crescita è motivata dall'avvio e dal consolidamento dei voli di vettori quali Turkish, Aeroflot, Tunis Air e Pegasus.

Anche il traffico UE è cresciuto costantemente nel triennio e nel 2014 ha registrato un aumento del 5,2%, incremento dovuto in particolare alla crescita del segmento low cost, concentrato sul mercato domestico e sui mercati comunitari.

Nel 2014 l'Aviazione Generale, dopo un 2013 in contrazione, ha registrato una crescita del 10,8%, legata anche ad eventi organizzati nella Regione Emilia-Romagna.

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Bologna nel primo trimestre 2015 e 2014.






















	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Passeggeri Av. Commerciale	1.350.006	1.291.799	4,5%
Passeggeri UE	1.168.521	1.088.664	7,3%
Passeggeri Extra UE	181.485	203.135	(10,7%)
Passeggeri Aviazione Generale	1.787	1.355	31,9%
TOTALE PASSEGGERI	1.351.793	1.293.154	4,5%

Nel primo trimestre 2015 si conferma la crescita costante del traffico UE con un incremento dei volumi del 7,3%. Si registra invece una contrazione del traffico Extra UE determinata dalla cancellazione dei voli per Cancun e Zanzibar e dal rallentamento di alcune destinazioni del Nord Africa (Marocco e Tunisia).

Anche l'aviazione generale presenta performance positive in termini di traffico passeggeri nei primi tre mesi del 2015 con una crescita del 31,9%.

La tabella di seguito riportata presenta i dati relativi ai passeggeri suddivisi per compagnia aerea nel triennio 2012-2014.

Volumi di passeggeri nel triennio 2014, 2013 e 2012 per compagnia aerea

<i>in migliaia</i>	2014	(%)	2013	(%)	Var% 14/13	2012	(%)	Var% 13/12
 Ryanair	2.584	39,3%	2.237	36,1%	15,5%	2.128	35,7%	5,1%
 Lufthansa/Air Dolomiti	461	7%	501	8,1%	-8,0%	479	8,0%	4,5%
 Air France/ KLM/Hop	460	7%	442	7,1%	4,1%	433	7,3%	2,2%
 Alitalia/Airone	426	6,5%	390	6,3%	9,4%	583	9,8%	-33,1%
 Meridiana/Air Italy	300	4,6%	448	7,2%	-33,1%	345	5,8%	29,8%
 British Airways	229	3,5%	227	3,7%	0,8%	245	4,1%	-7,2%
 Wizz Air	204	3,1%	166	2,7%	23,4%			
 Easyjet	182	2,8%	190	3,1%	-4,2%	187	3,1%	1,8%
 Turkish Airlines	175	2,7%	169	2,7%	3,5%	125	2,1%	36,0%
 Vueling	130	2,0%	73	1,2%	78,5%	9	0,2%	700,8%
 Iberia/Air Nostrum	122	1,9%	131	2,1%	-6,6%	181	3,0%	-27,7%
 Germanwings	113	1,7%	70	1,1%	61,0%	64	1,1%	9,7%
 Neos	102	1,6%	103	1,7%	-0,6%	100	1,7%	2,3%
 Royal Air Marocco	99	1,5%	109	1,8%	-8,9%	122	2,1%	-10,9%
 Blue Panorama	98	1,5%	27	0,4%	261,2%	69	1,2%	-60,7%
 Pegasus	89	1,4%	60	1,0%	48,1%	17	0,3%	254,9%
 Austrian Airlines	89	1,3%	85	1,4%	3,9%	79	1,3%	8,4%
 Scandinavian Airlines	83	1,3%	91	1,5%	-8,9%	88	1,5%	4,5%
 Aeroflot	79	1,2%	72	1,2%	10,0%	22	0,4%	222,5%
 Blue Air	76	1,2%	69	1,1%	10,4%	81	1,4%	-15,1%
 Altre*	479	7,3%	534	8,6%	-10,3%	603	10,1%	-11,5%
Totale Passeggeri	6.580	100,0%	6.194	100,0%	6,2%	5.958	100,0%	4,0%

Ryanair risulta il primo vettore operante sull'Aeroporto, con una incidenza sui volumi di traffico passeggeri del 39% e ha registrato una costante crescita in tutto il triennio (CAGR 10,2%).

Per quanto riguarda le compagnie di linea tradizionali, Lufthansa mantiene il primo posto con una incidenza sui volumi di traffico passeggeri del 7 %, seguita da Air France/KLM/Hop.

La forte crescita di Blue Panorama (+261,2% rispetto al 2013) è dovuta all'avvio del collegamento Bologna-Tirana a partire dal mese di novembre.

Il decremento di Air Nostrum è dovuto alla cancellazione dei voli per Barcellona (febbraio 2013) e alla riduzione delle frequenze per Madrid.






















Analizzando nel dettaglio l'evoluzione dell'attività delle diverse compagnie aeree, il triennio 2012 – 2014 ha registrato importanti cambiamenti sul fronte del mercato domestico e in particolare della compagnia di bandiera Alitalia che ha condotto una politica di ridimensionamento (*right sizing*) e di conseguente riduzione di voli anche per l'Emittente.

A conferma della situazione di crisi del mercato domestico, oltre ad Alitalia, anche Meridiana ha vissuto negli ultimi anni situazioni di criticità e difficoltà, registrando una contrazione nel biennio 2014-2013 del 33,1%. Il fenomeno delle cancellazioni di alcune rotte da parte delle compagnie di linea tradizionale è stato parzialmente compensato dall'avvio o dall'incremento di collegamenti sulle stesse rotte da parte di altri vettori, in particolare Ryanair.

Nel comparto low cost sono entrate: Wizz Air (leader nei mercati dell'Est Europa) che ha avviato nuove rotte per un totale di 14 frequenze, Vueling, vettore emergente nei mercati di Spagna e Francia, e infine Transavia, vettore low cost di AF/KLM.

La tabella che segue illustra, con riferimento al primo trimestre 2015 e 2014, i dati relativi ai passeggeri, suddivisi per compagnia aerea:

Volumi di passeggeri nel primo trimestre 2015 e 2014 per compagnia aerea

<i>in migliaia</i>	<i>primo trimestre 2015</i>	<i>(%)</i>	<i>primo trimestre 2014</i>	<i>(%)</i>
 Ryanair	576	42,6%	469	36,2%
 Air France + KLM + Hop	106	7,8%	101	7,8%
 Lufthansa + Air Dolomiti	102	7,5%	99	7,7%
 Alitalia + Air One	71	5,2%	94	7,3%
 British	55	4,1%	50	3,9%
 Wizz air	51	3,8%	44	3,4%
 Turkish	43	3,2%	41	3,2%
 Easyjet Airlines	38	2,8%	38	2,9%
 Air Nostrum + Iberia	30	2,2%	29	2,3%
 Vueling	26	1,9%	16	1,3%
 German Wings	23	1,7%	22	1,7%
 Blue Panorama	22	1,6%	17	1,3%
 Royal Air Maroc	21	1,5%	24	1,9%
 Aeroflot	18	1,3%	18	1,4%
 Neos	18	1,3%	24	1,9%
 Pegasus	17	1,2%	18	1,4%
 Meridiana + Air Italy	17	1,2%	54	4,2%
 TAP	15	1,1%	17	1,3%
 Austrian	14	1,0%	15	1,2%
 Blue air	13	1,0%	14	1,1%
 Altre*	78	5,8%	88	6,8%
Totale	1.354	100,0%	1.292	100,0%

* Altre include passeggeri di altre compagnie aeree, transiti e Aviazione Generale

Nel primo trimestre 2015 si confermano buone performance per i vettori low cost, con una tenuta dei principali vettori tradizionali ad eccezione di Meridiana e Alitalia che presentano un calo del traffico per la cancellazione del volo per Catania.

Con l'inizio della Summer 2015 sono iniziati i seguenti nuovi collegamenti e altri saranno avviati nella fase più avanzata della stagione.

- Bologna – Praga / 4 frequenze settimanali operato da Czech Airlines con ATR 72 da 64 posti;
- Bologna – Istanbul Atatürk/ incremento di 3 frequenze settimanali da parte di Turkish Airlines (in totale 17/7).
- Bologna – Amburgo / 3 frequenze settimanali operato da Easyjet;

- Bologna - Parigi Orly di Vueling;
- Incremento di Ryanair sulle rotte Catania, Londra, Varsavia e Alghero.

Traffico passeggeri per destinazione

Nel triennio 2012-2014 Parigi è risultata la prima destinazione internazionale seguita da Londra e Catania, negli ultimi due anni, la prima destinazione domestica. Gli hub in generale sono in crescita, primi fra tutti Istanbul (somma dei due aeroporti cittadini 15,7%), Mosca (10%), Francoforte (7,8%). Anche Roma-Fiumicino segna una buona crescita nel triennio con un incremento nell'ultimo anno del 13,1% in virtù dell'incremento dei voli di Alitalia sull'hub. Da segnalare una battuta d'arresto per Casablanca che ha risentito del calo delle frequenze di Royal Air Maroc e Jetairfly.

La tabella di seguito riportata mostra il numero dei movimenti degli aeromobili nel triennio 2012-2014.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variatz. % 2014-2013	Variatz. % 2013-2012
Movimenti Aviazione Commerciale	60.278	61.281	63.322	(1,64%)	(3,22%)
Movimenti UE	52.913	54.328	57.350	(2,60%)	(5,27%)
Movimenti Extra UE	7.365	6.953	5.972	5,93%	16,43%
Movimenti Aviazione Generale	4.780	4.111	4.205	16,27%	(2,24%)
TOTALE MOVIMENTI	65.058	65.392	67.527	(0,51%)	(3,16%)

Fonte: Elaborazione della Società

I movimenti extra UE hanno registrato una crescita nel triennio, con un CAGR di periodo pari a +11%, che è stata guidata da due fattori: l'incremento di voli su Istanbul, Mosca, Tunisi e il calo dei movimenti del charter sull'Egitto.

I movimenti UE hanno registrato, invece, un decremento nel triennio, con un CAGR di periodo pari a -4%, dovuto alle minori frequenze sulla linea nazionale.

Anche i movimenti dell'aviazione generale hanno registrato un incremento nel triennio con un CAGR di periodo pari a +6,6%.

La tabella di seguito riportata mostra il numero dei movimenti degli aeromobili nel triennio 2012-2014 suddiviso per linea.

	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variatz. % 2014-2013	Variatz. % 2013-2012
Movimenti	65.058	65.392	67.527	(0,51%)	(3,16%)
Linea Tradizionale	34.639	37.126	39.297	(6,70%)	(5,52%)
Linea Low Cost	22.096	20.183	18.883	9,48%	6,88%
Charter	3.543	3.972	5.142	(10,80%)	(22,75%)
Aviazione Generale	4.780	4.111	4.205	16,27%	(2,23%)

Fonte: Elaborazione della Società

Il trend dei movimenti ha avuto un andamento diverso rispetto a quello dei passeggeri: in generale si è assistito ad un incremento del volume dei passeggeri a fronte di un decremento dei movimenti dovuto a maggiori *load factor* (coefficienti di riempimento degli aeromobili) o ad aeromobili di dimensioni maggiori usati dalle

compagnie aeree. Nell'ambito di questa generale tendenza, i movimenti dei voli *low cost* hanno subito un incremento in linea con l'andamento del segmento mentre i movimenti dei voli di linea e charter sono stati maggiormente impattati dalle politiche di ridimensionamento ed efficientamento delle flotte delle compagnie aeree.

La tabella di seguito riportata mostra il numero dei movimenti degli aeromobili nel primo trimestre 2015 e 2014.

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var % primo trimestre 2015/2014
Movimenti Aviazione Commerciale	12.770	13.469	(5,2%)
Movimenti UE	11.250	11.781	(4,5%)
Movimenti Extra UE	1520	1688	(10,0%)
Movimenti Aviazione Generale	941	811	16,0%
TOTALE MOVIMENTI	13.711	14.280	(4,0%)

La tabella di seguito riportata mostra il numero dei movimenti degli aeromobili nel triennio 2012-2014 suddiviso per linea.

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var primo trimestre 2015/2014
Movimenti	13.711	14.280	(4,0%)
Linea Tradizionale	7.243	8.290	(12,6%)
Linea Low Cost	4.971	4.457	11,5%
Charter	556	722	(23,0%)
Aviazione Generale	941	811	16,0%

Nel primo trimestre 2015 si conferma il trend di contrazione dei movimenti del 4% dovuto in particolare alle politiche di *right sizing* dei vettori tradizionali, con utilizzo di aeromobili di dimensioni maggiori o incremento dei *load factor*. Continua invece la crescita dei movimenti low cost che registrano un +11,5% rispetto al primo trimestre 2014.

Tonnellaggio aeromobili

Il tonnellaggio ha registrato lievi oscillazioni nel periodo. Se nel 2013 aveva registrato un +0,3% rispetto al 2012, nel 2014 ha registrato un calo dello 0,2%. La motivazione del decremento è relativa alla concomitanza di due fattori: la riduzione del tonnellaggio charter e la crescita del tonnellaggio low cost che nell'ultimo anno è arrivato a +9,9%. L'andamento diverso rispetto a quello dei movimenti ha le sue ragioni principali nell'utilizzo di aeromobili di dimensioni maggiori da parte di alcune compagnie aeree.

La tabella di seguito riportata mostra il tonnellaggio degli aeromobili suddiviso per linea nel triennio 2012-2014

	2014	2013	2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Tonnellaggio	3.821.096	3.827.477	3.817.349	(0,17%)	0,27%
Linea Tradizionale	2.013.308	2.085.776	2.079.769	(3,47%)	0,29%
Linea Low Cost	1.499.232	1.363.972	1.273.506	9,92%	7,10%
Charter	259.796	337.401	423.478	(23,00%)	(20,33%)
Aviazione Generale	48.760	40.328	40.596	20,91%	(0,66%)

La tabella di seguito riportata mostra il tonnellaggio degli aeromobili suddiviso per linea nel primo trimestre 2015 e 2014.

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var primo trimestre 2015/2014
Tonnellaggio	811.809	837.242	(3,0%)
Linea Tradizionale	424.200	468.339	(9,4%)
Linea Low Cost	336.975	301.054	11,9%
Charter	40.629	59.961	(32,2%)
Aviazione Generale	10.005	7.888	26,8%

Nel primo trimestre 2015 il tonnellaggio complessivo risulta in calo del 3 % rispetto al 2014, per effetto della contrazione dei movimenti delle componenti linea e charter. Il tonnellaggio medio dei voli di linea risulta però in crescita passando da 55,6 a 57,6 tonnellate per l'utilizzo di aerei con maggiori capacità, quello low cost rimane sostanzialmente stabile (da 67,5 a 67,7) mentre risulta in calo quello charter (da 74,3 a 71).

Traffico Merci

La tabella di seguito riportata mostra la composizione del traffico merci nel triennio 2012-2014

	2014	2013	2012	Variaz. % 2014-2013	Variaz. % 2013-2012
Merci (Kg)	41.789.414	44.148.630	40.650.901	(5,34%)	8,60%
Via Aerea (inclusa Posta)	32.167.001	33.556.816	30.582.534	(4,14%)	9,73%
Via superficie	9.622.413	10.591.814	10.068.367	(9,15%)	5,20%

Fonte: Elaborazione della Società

L'Emittente nel triennio ha registrato sul traffico cargo un incremento medio annuo pari all'1,4%, grazie in particolare alla componente di traffico *courier*, che ha avuto in questo periodo un incremento medio annuo del 7,3%, dovuto al costante sviluppo di tutti gli operatori presenti sullo scalo.

Nello specifico delle *performance* annuali il totale della merce è aumentato dell'8,6% nel 2013 rispetto al 2012 ed è diminuito del -5,3% nel 2014. Quest'ultima flessione è dovuta alla *perdita nel 2013 di un importante operatore All cargo* e alla componente superficie legata alla stagnazione del mercato.

La tabella di seguito riportata mostra la composizione del traffico merci nei tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014:

	primo trimestre 2015	primo trimestre 2014	Var primo trimestre 2015/2014
Merci (Kg) di cui	9.649.735	10.961.471	(12%)
Via Aerea (inclusa Posta)	7.190.077	8.566.091	(16,1%)
Via Superficie	2.459.658	2.395.380	2,7%

Nel primo trimestre 2015 si registra un livello di traffico cargo pari a 9.649.735 Kg, con un decremento del 12% in termini di Kg di merce trasportata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tale decremento è imputabile principalmente alla componente di traffico via aerea, a fronte di una lieve crescita della componente via superficie. In particolare, a determinare la riduzione del traffico via aerea, sono le componenti courier (-16,1%) e combi (-15,8%), a causa della congiuntura negativa, che continua a penalizzare l'intero settore cargo.

Per i courier, che rappresentano la principale componente di traffico cargo dello scalo, si evidenzia un generale andamento negativo di tutti gli operatori sia in termini di Kg di traffico, sia in termini di movimenti; nello specifico, rispetto al primo trimestre 2014, nel primo trimestre 2015 si evidenzia la mancanza del secondo volo DHL, che ha comportato una flessione del 19% in termini di chilogrammi di traffico cargo.

9.2.1.2 Business Unit Non Aviation

I risultati positivi derivano da una strategia sempre più focalizzata sul cliente-passeggero al quale si vuole garantire un'eccellente esperienza di viaggio. Grazie anche alle nuove opportunità offerte dalla riqualifica del Terminal in termini di maggiori aree commercialmente disponibili, il focus è stato sulla qualità dell'offerta in tutti gli ambiti: brand internazionali affiancati alle eccellenze del territorio per la proposta *retail*, un'offerta di parcheggi ampia e differenziata in funzione delle diverse esigenze di sosta, servizi ai passeggeri differenziati sulla base del loro profilo. A questo si aggiunge l'introduzione di nuovi strumenti per l'acquisto *on-line* che consentono al passeggero di creare il proprio pacchetto di viaggio, dal biglietto aereo fino ai servizi in aeroporto, attraverso un'unica transazione che consente di risparmiare tempo e di beneficiare di tariffe vantaggiose.

Retail & Advertising

Il triennio ha rappresentato una innegabile svolta nello sviluppo delle attività *retail* presso l'Aeroporto di Bologna grazie al compimento del progetto di riconfigurazione dell'aerostazione in particolare grazie all'ampliamento delle aree da destinare alle attività commerciali e una loro diversa suddivisione tra le aree partenze c.d. "*land side*" e le sale imbarchi c.d. "*air side*". Sono stati, inoltre, razionalizzati i flussi dei passeggeri in modo tale da garantire elevata visibilità ai punti vendita presenti e incentivare la propensione all'acquisto; in particolare, sono state allestite due aree *walk through* dedicate al *Duty Free* subconcesse ad uno dei primari operatori del settore. Sempre nell'ottica di migliorare l'esperienza del passeggero, è stata inoltre ampliata l'offerta gastronomica con eccellenze della Regione Emilia-Romagna.

Nella tabella seguente è esposto il numero di negozi nel Terminal per categoria merceologica nel triennio:

Tipologia di esercizio	2014	2013	2012	variazione % 2014/2013	variazione % 2013/2012
Food & Beverage	14	11	11	27,3%	0,0%
Duty Free	2	2	2	0,00%	0,00%
Altro Retail	26	25	21	4,0%	19,0%
Totale	42	38	34	10,5%	11.8%

Per l'*Advertising* il triennio è stato caratterizzato da una crisi del mercato pubblicitario e del settore di riferimento. In questo contesto, nell'ambito dei lavori di ammodernamento del Terminal, è stata aumentata la disponibilità di spazi per l'offerta pubblicitaria e parallelamente è iniziato un processo di rinnovamento tecnologico degli impianti al fine di renderli quanto più possibile integrati all'interno del terminal e tecnologicamente all'avanguardia. Il triennio in esame ha anche visto una profonda evoluzione del mercato dei concessionari pubblicitari che ora appare fortemente concentrato attorno a pochissimi gruppi internazionali.

Parcheggi

Il *business* dei parcheggi connotato per la diretta relazione che l'aeroporto instaura con il cliente passeggero e per la competizione che arriva da altri operatori nei dintorni del sedime, ha prodotto soddisfacenti livelli di ricavi passati da Euro 10,5 milioni nell'esercizio 2012 ad Euro 12,1 milioni nell'esercizio 2014. Diverse sono state le iniziative volte a intercettare una sempre maggiore quota di passeggeri e ad offrire servizi sempre più adeguati a soddisfare le loro esigenze. In particolare, è stata istituita una tariffa "*weekend*", che ha contribuito a favorire un utilizzo maggiore dei parcheggi nel fine settimana quando la presenza di utenza *business* è più ridotta. Nei parcheggi prevalentemente utilizzati da clientela d'affari è stato, inoltre, introdotto il pagamento attraverso il dispositivo Telepass, che nel corso dell'ultimo anno è stato utilizzato dal 21% delle auto entrate (+ 44% rispetto al 2013) e ha evidenziato nel 2014 una quota di mercato del 29,7% sui ricavi totali da parcheggi.

L'introduzione, a fine 2014, della possibilità di acquistare on line i biglietti per il parcheggio ha registrato un notevole gradimento da parte dell'utenza.

Real Estate

Il *business* del *Real Estate* è strettamente correlato ai servizi di subconcessione spazi per attività commerciali strettamente legate all'operatività aeronautica (in primis quelle dei corrieri espressi) e servizi di subconcessione di aree e locali per le attività di *handling* degli operatori specializzati. La disponibilità di spazi coperti comprende diverse tipologie d'uso quali uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar, ecc. e le superfici scoperte sono dedicate alla sosta dei mezzi operativi, alla movimentazione nelle aree di carico/scarico e per mezzi del servizio *rifornimento* degli aeromobili. Il significativo sviluppo del *business Real Estate* è legato alla crescente richiesta di superfici da parte degli operatori che a diverso titolo svolgono attività sul sedime.

Servizi ai passeggeri

Il *business* Servizi ai passeggeri è strettamente correlato ai servizi offerti per la *business lounge* e quelli offerti per il noleggio delle automobili.

Per i servizi *business* (*business lounge* e servizio *YouFirst*) il triennio ha visto un costante incremento degli accessi nella *lounge*. Al fine di garantire il mantenimento di un elevato livello di comfort per gli ospiti, anche nelle fasce orarie di picco, nell'ambito dei lavori di riqualifica del terminal è stato realizzato un ampliamento dell'area che, a partire dalla fine del 2013, ha consentito di incrementare del 50% le sedute disponibili con una nuova zona relax.

Sono inoltre state migliorate le aree di lavoro e sono state apportate migliorie al servizio bar. Alla fine del 2012 la gamma dei servizi *Vip* è stata ampliata attraverso il servizio *YouFirst*, servizio volto a soddisfare le esigenze di una clientela *Premium*, attraverso la disponibilità di personale dedicato che supporta il passeggero durante la durata della permanenza in aeroporto e lo accompagna fino all'imbarco nell'aeromobile con un mezzo dedicato.

Per quanto riguarda il *Car Rental*, il triennio è stato caratterizzato commercialmente dal completamento dell'offerta, attestando l'Emittente a livello dei maggiori scali nazionali per numero di autonoleggiatori presenti. I lavori di riqualifica e ampliamento del Terminal hanno prodotto nuovi spazi per uffici commerciali migliorando il livello qualitativo e permettendo rinegoziazioni contrattuali vantaggiose.

9.2.2 Analisi dell'andamento economico del Gruppo per gli esercizi 2014, 2013 e 2012

La seguente tabella presenta il conto economico del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	53,50%	39.959	45,99%	39.826	47,94%	1.175	2,94%	133	0,33%
Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	38,98%	26.810	30,85%	25.397	30,57%	3.158	11,78%	1.413	5,56%
Ricavi per servizi di costruzione	4.800	6,24%	19.146	22,03%	16.758	20,17%	(14.346)	(74,93%)	2.388	14,25%
Altri ricavi e proventi della gestione	987	1,28%	977	1,12%	1.095	1,32%	10	1,02%	(118)	(10,78%)
Ricavi	76.889	100,00%	86.892	100,00%	83.076	100,00%	(10.003)	(11,51%)	3.816	4,59%
Materiali di consumo e merci	(1.992)	(2,59%)	(2.020)	(2,32%)	(2.149)	(2,59%)	28	(1,39%)	129	(6,00%)
Costi per servizi	(18.215)	(23,69%)	(19.220)	(22,12%)	(19.665)	(23,67%)	1.005	(5,23%)	445	(2,26%)
Costi per servizi di costruzione	(4.572)	(5,95%)	(18.234)	(20,98%)	(15.960)	(19,21%)	13.662	(74,93%)	(2.274)	14,25%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.079)	(7,91%)	(5.766)	(6,64%)	(5.580)	(6,72%)	(313)	5,43%	(186)	3,33%
Oneri diversi di gestione	(2.608)	(3,39%)	(2.699)	(3,11%)	(2.715)	(3,27%)	91	(3,37%)	16	(0,59%)
Costo del personale	(22.053)	(28,68%)	(21.366)	(24,59%)	(21.332)	(25,68%)	(687)	3,22%	(34)	0,16%
Costi operativi	(55.519)	(72,21%)	(69.305)	(79,76%)	(67.401)	(81,13%)	13.786	(19,89%)	(1.904)	2,82%
Margine Operativo Lordo (EBITDA*)	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%
Ammortamento diritti di concessione	(5.040)	(6,55%)	(4.586)	(5,28%)	(4.250)	(5,12%)	(454)	9,90%	(336)	7,91%
Ammortamento altre attività immateriali	(565)	(0,73%)	(618)	(0,71%)	(632)	(0,76%)	53	(8,58%)	14	(2,22%)
Ammortamento beni materiali	(1.402)	(1,82%)	(1.330)	(1,53%)	(1.323)	(1,59%)	(72)	5,41%	(7)	0,53%
Ammortamenti e svalutazioni	(7.007)	(9,11%)	(6.534)	(7,52%)	(6.205)	(7,47%)	(473)	7,24%	(329)	5,30%
Accantonamento rischi su crediti	310	0,40%	(429)	(0,49%)	(959)	(1,15%)	739	(172,26%)	530	(55,27%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.514)	(3,27%)	(2.101)	(2,42%)	(1.828)	(2,20%)	(413)	19,66%	(273)	14,93%
Accantonamento/Rilascio fondi rischi e oneri	353	0,46%	(270)	(0,31%)	261	0,31%	623	(230,74%)	(531)	(203,45%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(1.851)	(2,41%)	(2.800)	(3,22%)	(2.526)	(3,04%)	949	(33,89%)	(274)	10,85%
Totale costi	(64.377)	(83,73%)	(78.639)	(90,50%)	(76.132)	(91,64%)	14.262	(18,14%)	(2.507)	3,29%
Risultato operativo	12.512	16,27%	8.253	9,50%	6.944	8,36%	4.259	51,61%	1.309	18,85%
Proventi finanziari	175	0,23%	234	0,27%	720	0,87%	(59)	(25,21%)	(486)	(67,50%)
Oneri finanziari	(1.726)	(2,24%)	(1.680)	(1,93%)	(3.742)	(4,50%)	(46)	2,74%	2.062	(55,10%)
Risultato ante imposte	10.961	14,26%	6.807	7,83%	3.922	4,72%	4.154	61,03%	2.885	73,56%
Imposte dell'esercizio	(3.980)	(5,18%)	(2.866)	(3,30%)	(1.216)	(1,46%)	(1.114)	38,87%	(1.650)	135,69%
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0,00%	0	0,00%	(503)	(0,61%)	0	0,00%	503	(100,00%)
Utile netto d'esercizio	6.981	9,08%	3.941	4,54%	2.203	2,65%	3.040	77,14%	1.738	78,89%
Utile di terzi	108	0,14%	17	0,02%	(20)	(0,02%)	91	535,29%	37	(185,00)
Utile di Gruppo	6.873	8,94%	3.924	4,52%	2.223	2,68%	2.949	75,15%	1.701	76,52%

* L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 l'utile netto consolidato è stato rispettivamente pari a Euro 6.981 migliaia, Euro 3.941 migliaia e Euro 2.203 migliaia e l'utile di Gruppo è stato rispettivamente pari ad Euro 6.873 migliaia, Euro 3.924 migliaia e Euro 2.223 migliaia.

2014 vs 2013

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 l'utile consolidato aumenta di Euro 3.040 migliaia rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, passando da Euro 3.941 migliaia ad Euro 6.981 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente, oltre all'andamento positivo dei ricavi per servizi aeronautici e per servizi non aeronautici (al netto dei ricavi per servizi di costruzione), e dei costi operativi, ai minori accantonamenti netti (-34% rispetto al 2013) come conseguenza dei rilasci di alcuni accantonamenti effettuati negli anni precedenti per svalutazione dei crediti e dell'incasso di posizioni creditorie ritenute inesigibili quali quelle verso l'amministrazione straordinaria Alitalia. La gestione finanziaria è risultata in linea con l'anno precedente mentre le imposte dell'esercizio sono aumentate rispetto al 2013 a seguito del sensibile miglioramento dei risultati economici dell'esercizio. L'utile di terzi aumenta di Euro 91 migliaia rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, passando da Euro 17 migliaia ad Euro 108 migliaia a seguito dei migliori risultati consuntivati dal Gruppo nel corso dell'esercizio 2014.

2013 vs 2012

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 l'utile consolidato aumenta di Euro 1.738 migliaia rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012, passando da Euro 2.203 migliaia ad Euro 3.941 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente all'aumento dei ricavi per servizi aeronautici e per servizi non aeronautici (al netto dei ricavi per servizi di costruzione), ad una stabilità dei costi operativi e alla riduzione degli ammortamenti e degli accantonamenti netti. La gestione finanziaria migliora rispetto all'esercizio 2012 a seguito dei minori interessi passivi e oneri bancari dovuti all'effetto combinato della riduzione dell'indebitamento e dei tassi di interesse. L'utile di terzi aumenta di Euro 37 migliaia rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, passando da Euro (20) migliaia ad Euro 17 migliaia a seguito dei migliori risultati consuntivati dal Gruppo nel corso dell'esercizio 2014.

Si riporta di seguito nel dettaglio l'analisi delle voci che hanno contribuito ai suddetti risultati consolidati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

Ricavi

(i) Analisi dei ricavi per natura

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per natura del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	53,50%	39.959	45,99%	39.826	47,94%	1.175	2,94%	133	0,33%
Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	38,98%	26.810	30,85%	25.397	30,57%	3.158	11,78%	1.413	5,56%
Ricavi per servizi di costruzione	4.800	6,24%	19.146	22,03%	16.758	20,17%	(14.346)	(74,93%)	2.388	14,25%
Altri ricavi e proventi della gestione	987	1,28%	977	1,12%	1.095	1,32%	10	1,02%	(118)	(10,78%)
Ricavi	76.889	100,00%	86.892	100,00%	83.076	100,00%	(10.003)	(11,51%)	3.816	4,59%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i ricavi complessivi sono ridotti per Euro 10.003 migliaia passando da Euro 86.892 migliaia nell'esercizio 2013 a Euro 76.889 migliaia. Tale decremento è dovuto principalmente alla riduzione per Euro 14.346 migliaia dei ricavi per servizi di costruzione, passati da Euro 19.146 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 4.800 migliaia nell'esercizio 2014, dovuta ai minori investimenti infrastrutturali effettuati nel corso dell'esercizio. I ricavi per servizi aeronautici, al contrario, mostrano continuità di crescita passando da Euro 39.959 migliaia nell'esercizio 2013 a Euro 41.134 migliaia nel 2014 e i ricavi per servizi non aeronautici mostrano un trend positivo passando da Euro 26.810 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 29.968 migliaia nell'esercizio 2014.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i ricavi complessivi sono aumentati per Euro 3.816 migliaia passando da Euro 83.076 migliaia nell'esercizio 2012 a Euro 86.892 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente all'incremento per Euro 2.388 migliaia dei ricavi per servizi di costruzione passati da Euro 16.758 migliaia nell'esercizio 2012 ad Euro 19.146 migliaia nell'esercizio 2013 ed ai maggiori ricavi per servizi non aeronautici che hanno registrato un incremento pari a Euro 1.413 migliaia.

Si riporta di seguito l'analisi di dettaglio dei ricavi per natura.

Ricavi per servizi aeronautici

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per servizi aeronautici del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre					2014 vs 2013		2013 vs 2012		
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	512	0,67%	455	0,52%	535	0,64%	57	1,25%	(80)	(15,00%)
Ricavi da corrispettivo/beni uso esclusivo	1.131	1,47%	1.085	1,25%	1.225	1,47%	46	4,24%	(140)	(11,43%)
Ricavi da diritti aeroportuali	51.938	67,55%	48.509	55,83%	46.843	56,39%	3.429	7,07%	1.666	3,56%
Ricavi da corrispettivi PRM	2.701	3,51%	2.478	2,85%	2.262	2,72%	223	9,00%	216	9,55%
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(19.109)	(24,85%)	(16.044)	(18,46%)	(14.523)	(17,48%)	(3.065)	19,10%	(1.521)	10,47%
Servizi di handling	1.657	2,16%	1.551	1,78%	1.675	2,02%	106	6,83%	(124)	(7,40%)
Altri servizi aeronautici	2.304	3,00%	1.925	2,22%	1.809	2,18%	379	19,69%	116	6,41%
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	53%	39.959	45,99%	39.826	47,94%	1.175	2,94%	133	0,33%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i ricavi per servizi aeronautici si incrementano per Euro 1.175 migliaia passando da Euro 39.959 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 41.134 migliaia nell'esercizio 2014; l'incremento è interamente dovuto all'effetto volume, essendo stato applicato per l'esercizio 2014 lo stesso regime tariffario dell'esercizio 2013. Infatti, il traffico passeggeri passa da 6,2 milioni circa nell'esercizio 2013 a 6,6 milioni circa nell'esercizio 2014; registrando un incremento di circa il 7,07% nella voce "Ricavi da diritti aeroportuali" e che si traduce in un incremento complessivo dei Ricavi per servizi aeronautici del 2,94%. La crescita dei ricavi per servizi aeronautici è stata tuttavia parzialmente limitata dall'incremento degli incentivi erogati ai vettori per lo sviluppo del traffico aereo che passano da Euro 16.044 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 19.109 migliaia nell'esercizio 2014.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 e 2012 i ricavi per servizi aeronautici risultano pressoché invariati ed ammontano rispettivamente a Euro 39.959 migliaia e Euro 39.826 migliaia. I ricavi per servizi aeronautici sono in linea con quanto rilevato nel precedente esercizio in quanto l'aumento del traffico passeggeri che si sostanzia in un incremento dei ricavi è stato quasi interamente compensato dai relativi incentivi commerciali.

L'effetto volume ha inciso in modo determinante su quasi tutta la categoria dei diritti aeroportuali e degli altri ricavi regolamentati dal Contratto di Programma a tariffe sostanzialmente invariate.

Ricavi per servizi non aeronautici

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per servizi non aeronautici del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre					2014 vs 2013		2013 vs 2012		
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Subconcessioni locali e aree	13.198	17,17%	10.731	12,35%	9.585	11,54%	2.467	22,99%	1.146	11,96%
Biglietteria	58	0,08%	548	0,63%	951	1,14%	(490)	(89,42%)	(403)	(42,38%)
Sdoganamento	175	0,23%	112	0,13%	95	0,11%	63	56,25%	17	17,89%
Marconi <i>Business Lounge</i>	1.564	2,03%	1.340	1,54%	1.334	1,61%	224	16,72%	6	0,45%
Pubblicità	1.641	2,13%	1.409	1,62%	1.426	1,72%	232	16,47%	(17)	(1,19%)
Altri ricavi commerciali diversi	1.240	1,61%	1.549	1,78%	1.465	1,76%	(309)	(19,95%)	84	5,73%
Altri ricavi commerciali	4.678	6,08%	4.958	5,71%	5.271	6,34%	(280)	(5,65%)	(313)	(5,94%)
Parcheggi	12.092	15,73%	11.121	12,80%	10.541	12,69%	971	8,73%	580	5,50%
Totale Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	38,98%	26.810	30,85%	25.397	30,57%	3.158	11,78%	1.413	5,56%

2014 vs 2013

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita rispetto ai già positivi risultati del 2013 passando da Euro 26.810 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 29.968 migliaia nell'esercizio 2014. L'incremento di Euro 3.158 migliaia è ascrivibile *i)* alle maggiori aree commercialmente disponibili offerte dalla riqualifica del terminal che portano i ricavi per Subconcessioni locali ed aree da Euro 10.731 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 13.198 migliaia nell'esercizio 2014, oltre che all'applicazione di una strategia commerciale sempre più focalizzata sul cliente-passeggero al quale si vuole garantire un'eccellente esperienza di viaggio; *ii)* ai positivi risultati derivanti dai parcheggi i cui ricavi passano da Euro 11.121 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 12.092 migliaia nell'esercizio 2014 per effetto dell'incremento dei passeggeri registrato nell'esercizio 2014. Gli altri ricavi commerciali si decrementano passando da Euro 4.958 migliaia nell'esercizio 2013 ad Euro 4.678 migliaia nell'esercizio 2014 per effetto anche della cessazione dell'attività di biglietteria aerea nel mese di agosto 2013; attività che il Gruppo ha ritenuto opportuno proseguire a gestire direttamente solo per la biglietteria online concedendo nuovi spazi ad operatori specializzati del settore per lo svolgimento della biglietteria *offline*.

2013 vs 2012

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita rispetto ai già positivi risultati del 2012 passando da Euro 25.397 migliaia nell'esercizio 2012 ad Euro 26.810 migliaia nell'esercizio 2013. Tale incremento è dovuto *i)* ai maggiori spazi a disposizione delle subconcessioni locali ed aree in seguito al completamento avvenuto nell'esercizio 2013 dei lavori di ampliamento e riqualifica del Terminal Passeggeri; *ii)* al buon risultato dei parcheggi legato sia alla crescita del traffico passeggeri occorsa nell'esercizio 2013 che all'adozione di politiche promozionali da parte del Gruppo che ne ha stimolato la richiesta.

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in relazione ai diritti di concessione.

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i ricavi per servizi di costruzione sono diminuiti per Euro 14.346 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 19.146 migliaia a Euro 4.800 migliaia. Tale decremento è sostanzialmente derivante dal fatto che la maggior parte degli investimenti effettuati per la riqualifica e ampliamento del Terminal passeggeri sono stati realizzati negli esercizi 2012 e 2013.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i ricavi per servizi di costruzione sono aumentati per Euro 2.388 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 16.758 migliaia a Euro 19.146 migliaia. Tale incremento è relativo ai servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio con riferimento al miglioramento ed ampliamento del terminal passeggeri, alla realizzazione dell'impianto automatizzato di smistamento bagagli BHS, alla realizzazione di impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora ed impianti meccanici.

Altri ricavi e proventi

La seguente tabella presenta la suddivisione degli altri ricavi e proventi del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre					2014 vs 2013		2013 vs 2012		
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	853	1,11%	940	1,08%	1.066	1,28%	(87)	(9%)	(126)	(11,82%)
Contributi in conto esercizio	133	0,17%	35	0,04%	25	0,03%	98	280%	10	40,00%
Plusvalenze patrimoniali	1	0,00%	2	0,00%	4	0,00%	(1)	(50%)	(2)	(50,00%)
Altri ricavi e proventi della gestione	987	1,28%	977	1,12%	1.095	1,32%	10	1%	(118)	(10,78%)

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 gli altri ricavi e proventi sono aumentati per Euro 10 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 977 migliaia a Euro 987 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente ai maggiori contributi in conto esercizio registrati nell'esercizio 2014 rispetto all'esercizio precedente.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 gli altri ricavi e proventi sono diminuiti per Euro 118 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 1.095 migliaia a Euro 977 migliaia. Tale decremento è dovuto principalmente ai minori indennizzi, rimborsi e proventi diversi registrati nell'esercizio 2013 rispetto all'esercizio precedente.

(ii) *Analisi dei ricavi per settori operativi*

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per settori operativi del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% sul totale ricavi	2013	% sul totale ricavi	2012	% sul totale ricavi	Variazione	Variazione %	Variazione	Variazione %
Vettori	17.184	22,35%	17.051	19,62%	16.535	19,90%	133	1%	516	3,12%
Operatori	3.108	4,04%	2.836	3,26%	2.917	3,51%	272	10%	(81)	(2,78%)
Passeggeri	39.624	51,53%	35.942	41,36%	34.780	41,87%	3.682	10%	1.162	3,34%
Incentivi	(19.109)	(24,85%)	(16.044)	(18,46%)	(14.523)	(17,48%)	(3.065)	19%	(1.521)	10,47%
Ricavi per servizi di costruzione	3.645	4,74%	15.877	18,27%	14.009	16,86%	(12.232)	(77%)	1.868	13,33%
Altri ricavi	1.515	1,97%	1.192	1,37%	1.129	1,36%	323	27%	63	5,58%
Ricavi aviation	45.967	59,78%	56.854	65,43%	54.847	66,02%	(10.887)	(19%)	2.007	3,66%
Retail & Advertising	10.255	13,34%	8.008	9,22%	7.001	8,43%	2.247	28%	1.007	14,38%
Parcheggi	12.092	15,73%	11.121	12,80%	10.541	12,69%	971	9%	580	5,50%
Real Estate	2.208	2,87%	2.141	2,46%	2.005	2,41%	67	3%	136	6,78%
Passenger Services	3.698	4,81%	3.613	4,16%	4.011	4,83%	85	2%	(398)	(9,92%)
Altri Ricavi	1.514	1,97%	1.887	2,17%	1.922	2,31%	(373)	(20%)	(35)	(1,82%)
Ricavi per Servizi di costruzione	1.155	1,50%	3.268	3,76%	2.749	3,31%	(2.113)	(65%)	519	18,88%
Ricavi non aviation	30.922	40,22%	30.038	34,57%	28.229	33,98%	884	3%	1.809	6,41%
Totale ricavi	76.889	100%	86.892	100%	83.076	100%	(0.003)	(12%)	3.816	5%

* La voce Retail & Advertising include ricavi Retail per Euro 5.577 migliaia nell'esercizio 2012, Euro 6.600 migliaia nell'esercizio 2013 e Euro 8.615 migliaia nell'esercizio 2014

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dagli utenti (passeggeri e vettori) e dagli operatori aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti in esclusiva dall'Aeroporto per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, le operazioni relative ai passeggeri e le merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni ad uso esclusivo.

I Diritti Aeroportuali, in considerazione della concessione delle infrastrutture aeroportuali, sono oggetto di regolamentazione tariffaria da parte dello Stato, anche sulla base di norme comunitarie, ed è previsto che gli stessi siano stabiliti, per ciascun aeroporto, dai contratti di programma conclusi dai singoli gestori aeroportuali e l'ENAC e, a partire dall'entrata in vigore dei nuovi modelli tariffari dell'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti dalle tariffe definite a seguito delle consultazioni tra gestori e utenti aeroportuali.

I ricavi evidenziati in tabella risultano dalle dinamiche di traffico sopra rappresentate e dall'andamento delle tariffe che nel triennio è stato guidato dal contratto di programma valido per gli esercizi 2012 e 2013 e dal rinnovo dello stesso per l'anno 2014. Per il 2014, infatti, in base alle incertezze relative al nuovo quadro regolatorio in via di emanazione e a quanto previsto dal contratto in scadenza alla fine del 2013, la Società ha chiesto a ENAC l'applicazione del disposto dell'art. 4.5 ovvero l'estensione di un anno del Contratto allo scopo di garantire una continuità amministrativa e la realizzazione degli investimenti programmati.

Con comunicazione del Ministero dei Trasporti del 9/8/2013 il Contratto di Programma è stato esteso di un altro anno; pertanto è stato in vigore per l'anno 2014.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation*, al netto dei ricavi per servizi di costruzione il cui andamento è legato al ciclo investimenti, registrano una crescita nel triennio.

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation* sono diminuiti per Euro 10.887 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 56.854 migliaia a Euro 45.967 migliaia. Tale decremento è derivante dall'effetto combinato dell'incremento dei ricavi da Passeggeri (Euro 3.682 migliaia rispetto all'esercizio 2013) completamente ascrivibile all'effetto volume essendo state le tariffe applicate le medesime rispetto all'esercizio 2013, dell'incremento degli incentivi al traffico (Euro 3.065 migliaia rispetto all'esercizio 2013) e della riduzione (Euro 12.232 migliaia rispetto all'esercizio 2013) dei ricavi per servizi di costruzione, poiché gli investimenti relativi alle opere di ampliamento e riqualifica del Terminal sono stati effettuati principalmente negli esercizi 2012 e 2013.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation* sono aumentati per Euro 2.007 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 54.847 migliaia a Euro 56.854 migliaia. Tale incremento è derivante dall'effetto combinato dell'incremento dei ricavi da passeggeri (Euro 1.162 migliaia rispetto all'esercizio 2012) completamente ascrivibile all'aumento del numero dei passeggeri transitati nello scalo rispetto all'esercizio 2012, compensato dall'incremento degli incentivi al traffico (Euro 1.521 migliaia rispetto all'esercizio 2012), e dall'incremento dei ricavi per servizi di costruzione (Euro 1.868 migliaia rispetto all'esercizio 2012).

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Non Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dai sub-concessionari per l'affitto di spazi ad uso commerciale o per l'erogazione di servizi di pubblicità, dai corrispettivi pagati per la fruizione di servizi quali i parcheggi o altri servizi ai passeggeri (PRM, *business lounge*) e in modo residuale dai ricavi per servizi di costruzione.

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Non Aviation* sono aumentati per Euro 884 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 30.038 migliaia a Euro 30.922 migliaia. Tale incremento è dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei ricavi *retail* e *advertising*, (Euro 2.247 migliaia rispetto all'esercizio 2013) grazie all'aumento sia delle aree da destinare alle attività commerciali che degli spazi per l'offerta pubblicitaria a seguito del compimento del progetto di riconfigurazione dell'aerostazione, all'aumento dei ricavi da parcheggi (Euro 971 migliaia rispetto all'esercizio 2013) a seguito dell'incremento dei passeggeri e delle iniziative volte ad intercettare una sempre maggiore quota di passeggeri e ad offrire loro servizi sempre più adeguati a soddisfare le loro esigenze e alla riduzione dei ricavi per servizi di costruzione (Euro 2.113 migliaia rispetto all'esercizio 2013).

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Non Aviation* sono aumentati per Euro 1.809 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 28.229 migliaia a Euro 30.038 migliaia. Tale incremento è dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei ricavi *retail* e *advertising*, (Euro 1.007 migliaia

rispetto all'esercizio 2012), all'aumento dei ricavi da parcheggi (Euro 580 migliaia rispetto all'esercizio 2012), all'aumento dei ricavi per servizi di costruzione (Euro 519 migliaia rispetto all'esercizio 2012) e alla riduzione dei ricavi per servizi ai passeggeri (Euro 398 migliaia rispetto all'esercizio 2012) e degli altri ricavi (Euro 35 migliaia rispetto all'esercizio 2012).

Costi operativi

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi operativi del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Materiali di consumo e merci	(1.992)	(2,59%)	(2.020)	(2,32%)	(2.149)	(2,59%)	28	(1,39%)	129	(6,00%)
Costi per servizi	(18.215)	(23,69%)	(19.220)	(22,12%)	(19.665)	(23,67%)	1.005	(5,23%)	445	(2,26%)
Costi per servizi di costruzione	(4.572)	(5,95%)	(18.234)	(20,98%)	(15.960)	(19,21%)	13.662	(74,93%)	(2.274)	14,25%
Canoni, noleggi e altri costi	(6.079)	(7,91%)	(5.766)	(6,64%)	(5.580)	(6,72%)	(313)	5,43%	(186)	3,33%
Oneri diversi di gestione	(2.608)	(3,39%)	(2.699)	(3,11%)	(2.715)	(3,27%)	91	(3,37%)	16	(0,59%)
Costo del personale	(22.053)	(28,68%)	(21.366)	(24,59%)	(21.332)	(25,68%)	(687)	3,22%	(34)	0,16%
Costi operativi	(55.519)	(72,21%)	(69.305)	(79,76%)	(67.401)	(81,13%)	13.786	(19,89%)	(1.904)	2,82%

Nell'esercizio 2014, 2013 e 2012 i costi operativi complessivi ammontano rispettivamente a Euro 55.519 migliaia, Euro 69.305 migliaia ed Euro 67.401 migliaia. Si riporta di seguito l'analisi di dettaglio per ciascuna voce.

(i) Costi materiali di consumo e merci

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi per materiali di consumo e merci del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Beni e materiali di consumo	(400)	(0,52%)	(460)	(0,53%)	(566)	(0,68%)	60	(13,04%)	106	(18,73%)
Materiali di manutenzione	(135)	(0,18%)	(128)	(0,15%)	(111)	(0,13%)	(7)	5,47%	(17)	15,32%
Carburanti e gasolio	(1.457)	(1,89%)	(1.432)	(1,65%)	(1.472)	(1,77%)	(25)	1,75%	40	(2,72%)
Costi per materiali di consumo e merci	(1.992)	(2,59%)	(2.020)	(2,32%)	(2.149)	(2,58%)	28	(1,39%)	129	(6,00%)

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i costi per materiali di consumo e merci si riducono dell'1,39% rispetto all'esercizio 2013 passando da Euro 2.020 migliaia ad Euro 1.992 migliaia per effetto principalmente della riduzione dei costi per beni e materiali di consumo.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i costi per materiali di consumo e merci si riducono del 6% rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 2.149 migliaia ad Euro 2.020 migliaia. Tale diminuzione è dovuta principalmente ai minori costi per beni e materiali di consumo e ai minori costi per carburanti e acquisto del liquido per lo sghiacciamento (c.d. *de-icing*) della pista, grazie alle miti condizioni climatiche dell'autunno/inverno 2013 rispetto all'esercizio precedente caratterizzate dalle eccezionali neviccate del mese di febbraio 2012.

(ii) Costi per servizi

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi per servizi del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Spese di manutenzione	(4.273)	(5,56%)	(4.001)	(4,60%)	(3.647)	(4,38%)	272	6,80%	354	9,71%
Utenze	(2.992)	(3,89%)	(3.091)	(3,56%)	(3.408)	(4,10%)	(99)	(3,20%)	(317)	(9,30%)
Pulizie e servizi assimilati	(1.631)	(2,12%)	(1.362)	(1,57%)	(1.258)	(1,51%)	269	19,75%	104	8,27%
Prestazioni di terzi	(5.608)	(7,29%)	(5.979)	(6,88%)	(6.036)	(7,25%)	(371)	(6,21%)	(57)	(0,94%)
Servizi MBL	(198)	(0,26%)	(186)	(0,21%)	(191)	(0,23%)	12	6,45%	(5)	(2,62%)
Pubblicità, promozione e sviluppo	(713)	(0,93%)	(2.445)	(2,81%)	(2.565)	(3,08%)	(1.732)	(70,84%)	(120)	(4,68%)
Assicurazioni	(729)	(0,95%)	(691)	(0,80%)	(764)	(0,92%)	38	5,50%	(73)	(9,55%)
Prestazioni professionali e consulenze	(1.389)	(1,81%)	(817)	(0,94%)	(1.277)	(1,53%)	572	70,01%	(460)	(36,02%)
Compensi e rimborsi organi statutari	(365)	(0,47%)	(366)	(0,42%)	(304)	(0,37%)	(1)	(0,27%)	62	20,39%
Altri costi per servizi	(317)	(0,41%)	(282)	(0,32%)	(215)	(0,26%)	35	12,41%	67	31,16%
Costi per servizi	(18.215)	(23,69%)	(19.220)	(22,12%)	(19.665)	(23,63%)	(1.005)	(5,23%)	(445)	(2,26%)

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i costi per servizi complessivamente diminuiscono del 5,23% rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 19.220 migliaia ad Euro 18.215 migliaia, principalmente per effetto della contrazione delle spese di incentivazione commerciale, contabilizzate tra i costi in quanto non legate ai volumi di traffico, alla continuazione dell'azione di contenimento dei costi delle utenze, principalmente energia elettrica e gas, e infine all'efficientamento dei costi per prestazioni di terzi.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i costi per servizi complessivamente diminuiscono del 2,26% rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 19.665 migliaia ad Euro 19.220 migliaia, principalmente per effetto di una riduzione dei costi delle utenze e dei costi per prestazioni professionali, a seguito delle minori spese legali per la difesa nei contenziosi e dei minori costi di consulenza a seguito del completamento di alcuni progetti non ricorrenti. Tali riduzioni sono state parzialmente compensate da un incremento dei costi di manutenzione e dei costi per pulizie e servizi assimilati.

(iii) Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dalla Società per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i costi per servizi di costruzione si riducono del 19,2% rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 18.234 migliaia ad Euro 4.572 migliaia per effetto del completamento degli investimenti relativi alle attività di ammodernamento, ampliamento e riqualifica del Terminal iniziati nell'esercizio 2013.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i costi per servizi di costruzione aumentano del 14,2% rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 15.960 migliaia ad Euro 18.234 migliaia, per effetto dell'esecuzione e parziale completamento degli investimenti relativi alle attività di ammodernamento, ampliamento e riqualifica del Terminal.

(iv) Costi per canoni, noleggi e altri costi

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi per canoni, noleggi e altri costi del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su	2013	% su	2012	% su	Var.	Var. %	Var.	Var. %
	totale		totale		totale					
	ricavi		ricavi		ricavi					
Canoni di concessione	(4.426)	(5,76%)	(4.095)	(4,71%)	(3.851)	(4,63%)	(331)	8,08%	(244)	6,34%
Canoni di noleggio	(391)	(0,51%)	(414)	(0,48%)	(506)	(0,61%)	23	(5,56%)	92	(18,18%)
Affitti passivi	(404)	(0,53%)	(450)	(0,52%)	(464)	(0,56%)	46	(10,22%)	14	(3,02%)
Canoni elaborazione dati	(823)	(1,07%)	(756)	(0,87%)	(707)	(0,85%)	(67)	8,86%	(49)	6,93%
Altri costi per godimento beni di terzi	(35)	(0,05%)	(51)	(0,06%)	(52)	(0,06%)	16	(31,37%)	1	(1,92%)
Costi per canoni, noleggi e altri costi	(6.079)	(7,91%)	(5.766)	(6,64%)	(5.580)	(6,71%)	(313)	5,43%	(186)	3,33%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 i costi per canoni, noleggi e altri costi aumentano di Euro 313 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 5.766 migliaia ad Euro 6.079 migliaia, principalmente a seguito dell'incremento del canone di concessione dovuto all'incremento del traffico occorso nell'esercizio 2014 rispetto all'esercizio 2013.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 i costi per canoni, noleggi e altri costi aumentano di Euro 186 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 5.580 migliaia ad Euro 5.766 migliaia, principalmente a seguito dell'incremento del canone di concessione dovuto all'incremento del traffico occorso nell'esercizio 2013 rispetto all'esercizio 2012.

(v) *Oneri diversi di gestione*

La seguente tabella presenta la suddivisione degli oneri diversi di gestione del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Oneri tributari	(1.285)	(1,67%)	(1.142)	(1,31%)	(1.102)	(1,33%)	(143)	12,52%	(40)	3,63%
Contributo servizio antincendio	(1.304)	(1,70%)	(1.280)	(1,47%)	(1.200)	(1,44%)	(24)	1,88%	(80)	6,67%
Perdite su crediti	0	0,00%	(1)	0,00%	(23)	(0,03%)	1	0,00%	22	(95,65%)
Minusvalenze patrimoniali	(2)	0,00%	(2)	0,00%	(14)	(0,02%)	0	0,00%	12	(85,71%)
Oneri e (proventi) non ricorrenti	221	0,29%	(44)	(0,05%)	0	(0,00%)	265	(602,27%)	(44)	0,00%
Altri oneri e spese di gestione	(238)	(0,31%)	(230)	(0,26%)	(376)	(0,45%)	(8)	3,48%	146	(38,83%)
Oneri diversi di gestione	(2.608)	(3,39%)	(2.699)	(3,11%)	(2.715)	(3,27%)	(91)	(3,37%)	(16)	(0,59%)

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 gli oneri diversi di gestione diminuiscono per Euro 91 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 2.699 migliaia ad Euro 2.608 migliaia, principalmente a seguito dell'incremento degli oneri tributari in parte bilanciato dalla contabilizzazione di oneri non ricorrenti relativi a costi per consulenze e proventi non ricorrenti relativi a stralci di debiti per fatture da ricevere in quanto decorsi i termini decennali per la relativa prescrizione.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 gli oneri diversi di gestione si riducono per Euro 16 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 2.715 migliaia ad Euro 2.699 migliaia, principalmente a seguito della riduzione degli altri oneri e spese di gestione; tale decremento è stato parzialmente compensato dal maggior contributo al servizio antincendio, il cui andamento è collegato all'andamento del traffico e degli oneri tributari, in particolare, IMU, TARES e imposta di pubblicità.

(vi) Costo del personale

La seguente tabella presenta la suddivisione del costo del personale del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Salari e stipendi	(15.326)	(19,93%)	(15.062)	(17,33%)	(14.948)	(17,97%)	(264)	1,75%	(114)	0,76%
Oneri sociali	(4.326)	(5,63%)	(4.210)	(4,85%)	(4.195)	(5,04%)	(116)	2,76%	(15)	0,36%
Trattamento di fine rapporto	(1.049)	(1,36%)	(1.057)	(1,22%)	(1.104)	(1,33%)	8	(0,76%)	47	(4,26%)
Trattamento di quiescenza e simili	(161)	(0,21%)	(161)	(0,19%)	(168)	(0,20%)	0	0,00%	7	(4,17%)
Altri costi del personale	(1.191)	(1,55%)	(876)	(1,01%)	(917)	(1,10%)	(315)	35,96%	41	(4,47%)
Costo del personale	(22.053)	(28,68%)	(21.366)	(24,59%)	(21.332)	(25,64%)	(687)	3,22%	(34)	0,16%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 il costo del personale aumenta di Euro 687 migliaia rispetto all'esercizio 2013, passando da Euro 21.366 migliaia ad Euro 22.053 migliaia principalmente per effetto della sigla del rinnovo del contratto collettivo nazionale e dell'incremento degli organici.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 il costo del personale non evidenzia variazioni significative rispetto al 2012, passando da Euro 21.332 migliaia ad Euro 21.366 migliaia (incremento di Euro 34 migliaia).

Ammortamenti e svalutazioni

La seguente tabella presenta la suddivisione degli ammortamenti e svalutazioni del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Ammortamento diritti di concessione	(5.040)	(6,55%)	(4.586)	(5,28%)	(4.250)	(5,12%)	(454)	9,90%	(336)	7,91%
Ammortamento altre attività immateriali	(565)	(0,73%)	(618)	(0,71%)	(632)	(0,76%)	53	(8,58%)	14	(2,22%)
Ammortamento beni materiali	(1.402)	(1,82%)	(1.330)	(1,53%)	(1.323)	(1,59%)	(72)	5,41%	(7)	0,53%
Ammortamenti e svalutazioni	(7.007)	(9,11%)	(6.534)	(7,52%)	(6.205)	(7,47%)	(473)	7,24%	(329)	5,30%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 il totale ammortamenti e svalutazioni è aumentato di Euro 473 migliaia passando da Euro 6.534 migliaia ad Euro 7.007 migliaia. L'incremento è interamente dovuto ai maggiori ammortamenti dei diritti di concessione per effetto degli investimenti effettuati nel corso del 2013, soggetti ad ammortamento a partire

dall'esercizio 2014, e degli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio 2014 a completamento delle attività di ampliamento, riqualifica ed ammodernamento del terminal.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 il totale ammortamenti e svalutazioni è aumentato di Euro 329 migliaia passando da Euro 6.205 migliaia ad Euro 6.534 migliaia. L'incremento è interamente dovuto ai maggiori ammortamenti dei diritti di concessione per effetto dell'entrata in funzione in corso d'anno delle infrastrutture aeroportuali realizzate nel corso dell'esercizio 2013; in particolare in relazione agli investimenti effettuati per il miglioramento e l'ampliamento del terminal passeggeri, la realizzazione dell'impianto automatizzato di smistamento bagagli BHS, la realizzazione di impianti TVCC, gli impianti di videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora ed impianti meccanici.

Accantonamenti

La seguente tabella presenta la suddivisione degli accantonamenti del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Rilasci(Accantonamento) rischi su crediti	310	0,40%	(429)	(0,49%)	(959)	(1,15%)	739	(172%)	(530)	(55,27%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.514)	(3,27%)	(2.101)	(2,42%)	(1.828)	(2,20%)	(4139)	20%	273	14,93%
Rilascio/(Accantonamento) fondi rischi e oneri	353	0,46%	(270)	(0,31%)	(261)	0,31%	623	(231%)	531	(203,45%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(1.851)	(2,41%)	(2.800)	(3,22%)	(2.526)	(3,04%)	(949)	(34%)	274	10,85%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 il totale degli accantonamenti è diminuito di Euro 949 migliaia passando da Euro 2.800 migliaia ad Euro 1.851 migliaia. Tale decremento netto è dovuto al rilascio di alcuni accantonamenti effettuati negli anni precedenti al fondo per rischi su crediti e al fondo per rischi ed oneri. L'accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali invece ha registrato un incremento pari al 20% rispetto all'accantonamento effettuato nell'esercizio 2013 come conseguenza dei maggiori investimenti effettuati dal Gruppo negli esercizi 2013 e 2014.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 il totale degli accantonamenti è aumentato di Euro 274 migliaia passando da Euro 2.526 migliaia ad Euro 2.800 migliaia. Tale incremento netto è dovuto (i) all'accantonamento al fondo rischi ed oneri pari a Euro 270 migliaia, a differenza dell'esercizio 2012 quando il Gruppo aveva registrato un rilascio per Euro 261 migliaia e (ii) ad un maggior accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

principalmente a seguito degli investimenti realizzati nell'esercizio 2013. Tali incrementi sono stati parzialmente compensati dal minor accantonamento su rischi su crediti.

Risultato operativo

Per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 il risultato operativo è stato rispettivamente pari a Euro 12.512 migliaia, Euro 8.253 migliaia e Euro 6.944 migliaia.

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 il risultato operativo ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2013, pari a Euro 4.259 migliaia. Tale incremento è dovuto oltre che al positivo andamento dei ricavi, al netto dei ricavi per servizi di costruzione, e dei costi operativi, nonché alla contrazione degli accantonamenti per effetto dei rilasci a conto economico di talune poste di svalutazione dei crediti e all'incasso di posizioni creditorie ritenute inesigibili.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 il risultato operativo ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2012, pari a Euro 1.309 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente ai maggiori ricavi dell'esercizio parzialmente compensato dall'incremento dei costi operativi ed in particolare dei costi per servizi di costruzione come precedentemente descritto.

Proventi e oneri finanziari

La seguente tabella presenta la suddivisione dei proventi e oneri finanziari del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su	2013	% su	2012	% su	Var.	Var. %	Var.	Var. %
	totale ricavi		totale ricavi		totale ricavi					
Proventi da partecipazioni	0	0%	0	0%	167	0%	0	0,00%	(167)	(100,00%)
Proventi da titoli	85	0%	86	0%	142	0%	(1)	(1,16%)	(56)	(39,44%)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	90	0%	148	0%	411	0%	(58)	(39,19%)	(263)	(63,99%)
Totale proventi finanziari	175	0%	234	0%	720	1%	(59)	(25,21%)	(486)	(67,50%)
Interessi passivi e oneri bancari	(1.603)	(2%)	(1.494)	(2%)	(993)	(1%)	(109)	7,30%	(501)	50,45%
Svalutazioni finanziarie	(109)	0%	(26)	0%	(819)	(1%)	(83)	319,23%	793	(96,83%)
Altri oneri finanziari	(14)	0%	(160)	0%	(1.930)	(2%)	146	(91,25%)	1.770	(91,71%)
Totale oneri finanziari	(1.726)	(2%)	(1.680)	(2%)	(3.742)	(5%)	(46)	2,74%	2.062	(55,10%)
Totale oneri finanziari netti	(1.551)	(2%)	(1.446)	(2%)	(3.022)	(4%)	(105)	7,26%	1.576	(52,15%)

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 gli oneri finanziari netti hanno registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2013, pari a Euro 105 migliaia. Tale incremento è dovuto all'effetto combinato dell'incremento degli oneri finanziari

determinati a seguito dell'attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, e fortemente condizionati dall'andamento delle curve dei tassi, e della riduzione degli altri oneri finanziari.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 gli oneri finanziari netti si riducono di Euro 1.576 migliaia rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 3.022 migliaia a Euro 1.446 migliaia. Tale riduzione è imputabile principalmente alla riduzione del totale oneri finanziari a seguito dei minori interessi passivi e oneri bancari dovuto all'effetto combinato della riduzione dell'indebitamento medio ed alla riduzione dei tassi di interesse.

Risultato ante imposte

Per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 l'utile ante imposte è stato rispettivamente pari a Euro 10.961 migliaia, Euro 6.807 migliaia e Euro 3.922 migliaia.

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 l'utile ante imposte ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2013, pari a Euro 4.154 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente al maggior risultato operativo conseguito nell'esercizio.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 l'utile ante imposte ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2012, pari a Euro 2.885 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente al maggior risultato operativo conseguito nell'esercizio ed alla riduzione degli oneri finanziari netti come precedentemente descritto.

Imposte dell'esercizio

La seguente tabella presenta la suddivisione delle imposte dell'esercizio del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Imposte correnti	(3.845)	(5,00%)	(1.434)	(1,65%)	(1.562)	(1,88%)	(2.411)	168,13%	128	(8,19%)
Imposte differite	(135)	(0,18%)	(1.432)	(1,65%)	346	0,42%	1.297	(90,57%)	(1.778)	(513,87%)
Imposte dell'esercizio	(3.980)	(5,18%)	(2.866)	(3,30%)	(1.216)	(1,46%)	(1.114)	(38,87%)	(1.650)	135,69%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 le imposte dell'esercizio hanno registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2013, pari a Euro 1.114 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente alle maggiori imposte contabilizzate a seguito del miglioramento del risultato ante imposte come in precedenza commentato.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 le imposte dell'esercizio hanno registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2012, pari a Euro 1.650 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente alle maggiori imposte contabilizzate a seguito del miglioramento del risultato ante imposte come in precedenza commentato.

Risultato netto delle attività destinate alla vendita

Negli esercizi 2014 e 2013 il risultato netto delle attività destinate alla vendita è stato nullo, a differenza dell'esercizio 2012 quando il Gruppo ha rilevato una perdita netta pari a Euro 503 migliaia relativa alla cessione della Società Marconi Handling S.r.l., attiva nell'ambito del *business* dell'Handling passeggeri, avvenuta il 19 dicembre 2012.

Utile netto per l'esercizio

Per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 l'utile netto è stato rispettivamente pari a Euro 6.981 migliaia, Euro 3.941 migliaia e Euro 2.203 migliaia.

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 l'utile netto ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2013, pari a Euro 3.040 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente al maggior utile ante imposte conseguito nell'esercizio ed all'assenza della perdita relativa alle attività destinate alla vendita.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 l'utile netto ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2012, pari a Euro 1.738 migliaia. Tale incremento è dovuto principalmente al maggior utile ante imposte conseguito nell'esercizio ed all'assenza della perdita relativa alle attività destinate alla vendita.

9.2.2.1 Analisi degli indicatori economici

9.2.2.1.1 EBITDA e EBITDA gestionale

L'EBITDA (*earnings before interest, tax, depreciation and amortization*) rappresenta una misura utilizzata dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È rappresentato dal risultato operativo del periodo a lordo degli accantonamenti e svalutazioni e degli accantonamenti al netto dei rilasci.

L'EBITDA (*earnings before interest, tax, depreciation and amortization*) *gestionale* rappresenta una misura utilizzata dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA, rappresentato dal risultato operativo del periodo a lordo degli accantonamenti e svalutazioni e degli accantonamenti al netto dei rilasci, il margine, calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione, che il Gruppo realizza in qualità di gestore in concessione dell'infrastruttura aeroportuale.

L'EBITDA e l'EBITDA gestionale sono definiti dal management come di seguito riportato.

L'EBITDA e l'EBITDA gestionale sono indicatori alternativi di *performance* utilizzati dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA e l'EBITDA gestionale, non sono una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e possono non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non devono essere considerate come misure alternative per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Di seguito si fornisce una riconciliazione tra il risultato operativo e l'EBITDA per i periodi presentati:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
Risultato operativo	12.512	16,27%	8.253	9,50%	6.944	8,36%	4.259	51,61%	1.309	18,85%
Ammortamenti e svalutazioni	7.007	9,11%	6.534	7,52%	6.205	7,47%	473	7,24%	329	5,30%
Accantonamenti al netto dei rilasci	1.851	2,41%	2.800	3,22%	2.526	3,04%	(949)	(33,89%)	274	10,85%
EBITDA	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%

Di seguito si fornisce una riconciliazione tra l'EBITDA e l'EBITDA gestionale per i periodi presentati:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi	2013	% su totale ricavi	2012	% su totale ricavi	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA	21.370	27,79%	17.587	20,24%	15.675	18,87%	3.783	21,51%	1.912	12,20%
Ricavi per servizi di costruzione	(4.800)	(6,24%)	(19.146)	(22,03%)	(16.758)	(20,17%)	14.346	(74,93%)	(2.388)	14,25%
Costi per servizi di costruzione	4.572	5,95%	18.234	20,98%	15.960	19,21%	(13.662)	(74,93%)	2.274	14,25%
EBITDA gestionale	21.142	27,50%	16.675	19,19%	14.877	17,91%	4.467	26,79%	1.798	12,09%

Di seguito si fornisce l'EBITDA gestionale *margin* calcolato sul totale dei ricavi rettificati, vale a dire i ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre						2014 vs 2013		2013 vs 2012	
	2014	% su totale ricavi rettificati	2013	% su totale ricavi rettificati	2012	% su totale ricavi rettificati	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA gestionale	21.142	29,33%	16.675	24,61%	14.877	22,43%	4.467	26,79%	1.798	12,09%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 l'EBITDA ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2013, pari ad Euro 3.783 migliaia, passando da Euro 17.587 migliaia ad Euro 21.370 migliaia. Tale incremento è sostanzialmente

ascrivibile all'incremento dei ricavi per servizi aeronautici e non aeronautici come in precedenza commentato e all'azione di parziale contenimento dei costi operativi. L'EBITDA gestionale, esposto al netto del margine teorico realizzato a seguito dello svolgimento dei servizi di costruzione, ha registrato un incremento pari ad Euro 4.467 migliaia passando da Euro 16.675 migliaia ad Euro 21.142 migliaia.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 l'EBITDA ha registrato un incremento, rispetto all'esercizio 2012, pari ad Euro 1.912 migliaia, passando da Euro 15.675 migliaia ad Euro 17.587 migliaia. Tale incremento è sostanzialmente ascrivibile all'incremento dei ricavi per servizi aeronautici e non aeronautici. L'EBITDA gestionale, esposto al netto del margine teorico realizzato a seguito dello svolgimento dei servizi di costruzione, ha registrato un incremento pari ad Euro 1.798 migliaia passando da Euro 14.877 migliaia ad Euro 16.675 migliaia.

9.2.2.1.2 EBITDA per settori operativi (business unit)

Nella tabella sotto esposta è fornita una rappresentazione dell'EBITDA per settori operativi, delle incidenze sui ricavi suddivisi per settori operativi e le variazioni percentuali intercorse nel triennio.

in migliaia di Euro	2014	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre			2014 vs 2013		2013 vs 2012			
		% su totale ricavi aviation	2013	% su totale ricavi aviation	2012	% su totale ricavi aviation	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA Aviation	6.871	14,95%	8.747	15,39%	7.941	14,48%	(1.876)	(21,45%)	806	10,15%

in migliaia di Euro	2014	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre			2014 vs 2013		2013 vs 2012			
		% su totale ricavi non aviation	2013	% su totale ricavi non aviation	2012	% su totale ricavi non aviation	Var.	Var. %	Var.	Var. %
EBITDA Non Aviation	14.278	46,17%	8.884	29,58%	7.734	27,40%	5.394	60,72%	1.150	14,87%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 l'EBITDA Aviation ha registrato un decremento di Euro 1.876 passando da Euro 8.747 migliaia ad Euro 6.871 migliaia. Tuttavia la marginalità percentuale si mantiene costante negli esercizi 2014 e 2013 ed è positivamente influenzata dall'incremento di traffico registrato nel periodo che ha impattato tutte le principali voci di ricavi. Tanto le voci di ricavo che di costo includono le voci relative ai servizi di costruzione sui beni in concessione e risentono della ciclicità degli investimenti su questi beni.

Nell'esercizio 2014 l'EBITDA non Aviation ha registrato un incremento di Euro 5.394 passando da Euro 8.884 migliaia ad Euro 14.278 migliaia. Tale incremento è sostanzialmente ascrivibile all'incremento delle aree commerciali conseguito a seguito dei lavori di ristrutturazione ed ampliamento del Terminal e all'incremento dei ricavi dei Parcheggi. Tanto le voci di ricavo che di costo includono le voci relative ai servizi di costruzione sui beni in concessione e risentono della ciclicità degli investimenti su questi beni.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 l'EBITDA *Aviation* ha registrato un incremento di Euro 806 passando da Euro 7.941 migliaia ad Euro 8.747 migliaia; la marginalità percentuale si mantiene costante negli esercizi 2013 e 2012 ed è positivamente influenzata dall'incremento di traffico registrato nel periodo che ha impattato tutte le principali voci di ricavi. Tanto le voci di ricavo che di costo includono le voci relative ai servizi di costruzione sui beni in concessione e risentono della ciclicità degli investimenti su questi beni.

Nell'esercizio 2013 l'EBITDA *non Aviation* ha registrato un incremento di Euro 1.150 passando da Euro 7.734 migliaia ad Euro 8.884 migliaia; la marginalità percentuale si mantiene costante negli esercizi 2013 e 2012 ed è positivamente influenzata dall'incremento dei ricavi da parcheggi, Tanto le voci di ricavo che di costo includono le voci relative ai servizi di costruzione sui beni in concessione e risentono della ciclicità degli investimenti su questi beni.

Nella tabella sotto esposta è inoltre fornita una rappresentazione dell'EBITDA rettificato per settori operativi, delle incidenze sui ricavi suddivisi per settori operativi e le variazioni percentuali intercorse nel triennio.

	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2014
Ricavi rettificati	42.319	29.770	0	72.089
Costi rettificati	(35.620)	(15.547)	221	(50.946)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	6.699	14.223	221	20.922
Ammortamenti e svalutazioni	(4.721)	(2.286)	0	(7.007)
Accantonamenti	(1.281)	(570)	0	(1.851)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	697	11.367	-	12.064
EBITDA margin rettificato	15,83%	47,78%	0,00%	29,02%
EBIT margin rettificato	1,65%	38,18%	0,00%	16,73%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2013
Ricavi rettificati	40.976	26.769	0	67.745
Costi rettificati	(32.986)	(18.040)	(44)	(51.070)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	7.990	8.729	(44)	16.719
Ammortamenti e svalutazioni	(4.631)	(1.903)	0	(6.534)
Accantonamenti	(2.184)	(616)	0	(2.800)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	1.175	6.210	0	7.385
EBITDA margin rettificato	19,50%	32,61%	0,00%	24,68%
EBIT margin rettificato	2,87%	23,20%	0,00%	10,90%

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Ricavi rettificati	40.838	25.481	0	66.319
Costi rettificati	(33.564)	(17.878)	0	(51.442)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	7.274	7.603	0	14.877
Ammortamenti e svalutazioni	(4.428)	(1.777)	0	(6.205)
Accantonamenti	(1.964)	(562)	0	(2.526)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	882	5.264	0	6.146
EBITDA margin rettificato	17,81%	29,84%	0,00%	22,43%
EBIT margin rettificato	2,16%	20,66%	0,00%	9,27%

2014 vs 2013

Nell'esercizio 2014 l'EBITDA *Aviation* rettificato ha registrato un decremento di Euro 1.291 migliaia passando da Euro 7.990 migliaia ad Euro 6.699 migliaia per l'effetto combinato dell'incremento dei ricavi aeronautici completamente ascrivibile all'effetto volume essendo state le tariffe applicate le medesime rispetto all'esercizio 2013 e dell'incremento degli incentivi al traffico.

Nell'esercizio 2014 l'EBITDA *non Aviation* rettificato ha registrato un incremento di Euro 5.494 migliaia passando da Euro 8.729 migliaia ad Euro 14.223 migliaia. Tale incremento è sostanzialmente ascrivibile all'incremento delle aree commerciali conseguito a seguito dei lavori di ristrutturazione ed ampliamento del Terminal e all'incremento dei ricavi dei Parcheggi.

Si precisa che, i valori rettificati dell'EBITDA, a differenza dei valori non rettificati, non includono le voci relative ai servizi di costruzione sui beni in concessione e non risentono quindi della ciclicità degli investimenti su questi beni.

2013 vs 2012

Nell'esercizio 2013 l'EBITDA *Aviation* rettificato ha registrato un incremento di Euro 716 migliaia passando da Euro 7.274 migliaia ad Euro 7.990 migliaia. La marginalità percentuale risulta in leggero aumento negli esercizi 2013 e 2012 ed è positivamente influenzata dall'incremento di traffico registrato nel periodo che ha impattato tutte le principali voci di ricavi.

Nell'esercizio 2013 l'EBITDA *non Aviation* rettificato ha registrato un incremento di Euro 1.126 migliaia passando da Euro 7.603 migliaia ad Euro 8.729 migliaia. La marginalità percentuale si mantiene costante negli esercizi 2013 e 2012 ed è positivamente influenzata dall'incremento dei ricavi da parcheggi.

Si precisa che, i valori rettificati dell'EBITDA, a differenza dei valori non rettificati, non includono le voci relative ai servizi di costruzione sui beni in concessione e non risentono quindi della ciclicità degli investimenti su questi beni.

9.2.2.1.3 Indici economici/patrimoniali

La tabella di seguito riportata presenta i valori dei principali indici economici/patrimoniali per il Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. Per l'analisi delle principali variazioni *cf*: Capitolo IX del Documento di Registrazione.

PRINCIPALI INDICI		Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
		2014	2013	2012
ROE	Utile (perdita) di esercizio/ Patrimonio Netto Medio (a)	5,7%	3,4%	1,9%
ROI	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Capitale Investito Netto Medio (c)	8,3%	5,0%	4,7%
ROS	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Ricavi rettificati (d)	17,0%	10,8%	9,3%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	0,7	0,7	0,8
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrimonio netto+Passività non correnti)/ Attività non correnti	0,9	0,9	1
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,6	0,6	0,5
Indice di rotazione dei crediti commerciali	Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	7,9	7,4	6,8
Giorni medi di incasso dei crediti commerciali	365 * Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	46,4	49,2	53,5
Indice di rotazione dei debiti commerciali	Debiti commerciali medi (g)/ Costi commerciali (h)	3,5	3,4	3,3
Giorni medi pagamento dei debiti commerciali	365 * Debiti commerciali medi (g) / Costi commerciali (h)	104,1	106,1	109,5
Utile per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni medie in circolazione (i)	0,2	0,1	0,1
Utile diluito per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni teoriche medie in circolazione (l)	0,2	0,1	0,1
Indebitamento finanziario netto/EBITDA rettificato	Indebitamento finanziario netto (m) / EBITDA rettificato (n)	0,8	1,9	1,6
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,1	0,3	0,2
Attività Immateriali/Totale Attività	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,7	0,7	0,7
Attività Immateriali/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	1,2	1,3	1,2

(a) Per patrimonio netto medio si intende la media del patrimonio netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento

(b) Per risultato operativo rettificato si intende il risultato operativo al netto del margine derivante dai servizi di costruzione

(c) Per capitale investito netto medio si intende la media del capitale investito netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento

(d) Per ricavi rettificati si intendono il totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione

(e) Per crediti commerciali medi si intende la voce crediti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2

(f) Per ricavi commerciali si intendono i ricavi rettificati al lordo degli incentivi

(g) Per debiti commerciali medi si intende la voce debiti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2

(h) Per costi commerciali si intendono i costi totali cui si sommano gli incentivi, gli investimenti realizzati, gli interventi rilevati ad utilizzo fondo di ripristino e si deducono il costo del personale, i costi per servizi di costruzione, i costi per canoni di concessione e servizi di sicurezza e costi per contributo servizio vigili del fuoco

- (i) Per Numero di Azioni medie in circolazione si intende la media ponderata delle azioni in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento tenuto conto delle nuove emissioni e riacquisti
- (l) Per Numero di Azioni teoriche medie in circolazione si intende il numero medio di azioni teoriche in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento (a fronte di stock option, warranties, ecc.)
- (m) L'indebitamento finanziario netto è definito secondo quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004
- (n) Per EBITDA rettificato si intende l'EBITDA come definito al paragrafo 3.3.1 al netto del margine derivante da servizi di costruzione

Gli indici sopra riportati non sono da considerarsi come misure contabili né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea. I criteri di determinazione applicati dall'Emittente potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altri Gruppi e, pertanto, i saldi ottenuti dall'Emittente potrebbero non essere comparabili con quelli determinati da questi ultimi

9.2.3 Analisi dell'andamento economico del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 ed al 31 marzo 2014

La seguente tabella presenta i principali dati reddituali per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

in migliaia di Euro	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	53,01%	8.531	55,28%	(201)	(2,36%)
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	43,86%	6.518	42,24%	374	5,74%
Ricavi per servizi di costruzione	241	1,53%	146	0,95%	95	65,07%
Altri ricavi e proventi della gestione	250	1,59%	236	1,53%	14	5,93%
Ricavi	15.713	100%	15.431	100,00%	282	1,83%
Materiali di consumo e merci	(476)	(3,03%)	(461)	(2,99%)	(15)	3,25%
Costi per servizi	(4.709)	(29,97%)	(4.703)	(30,48%)	(6)	0,13%
Costi per servizi di costruzione	(230)	(1,46%)	(139)	(0,90%)	(91)	65,47%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.318)	(8,39%)	(1.265)	(8,20%)	(53)	4,19%
Oneri diversi di gestione	(785)	(5,00%)	(796)	(5,16%)	11	(1,38%)
Costo del personale	(5.843)	(37,19%)	(5.377)	(34,85%)	(466)	8,67%
Costi operativi	(13.361)	(85,03%)	(12.741)	(82,57%)	(620)	4,87%
Margine Operativo Lordo (EBITDA*)	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)
Ammortamento diritti di concessione	(1.287)	(8,19%)	(1.250)	(8,10%)	(37)	2,96%
Ammortamento altre attività immateriali	(110)	(0,70%)	(117)	(0,76%)	7	(5,98%)
Ammortamento beni materiali	(351)	(2,23%)	(304)	(1,97%)	(47)	15,46%
Ammortamenti e svalutazioni	(1.748)	(11,12%)	(1.671)	(10,83%)	(77)	4,61%
Accantonamento rischi su crediti	(117)	(0,74%)	(144)	(0,93%)	27	(18,75%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	(3,39%)	(628)	(4,07%)	96	(15,29%)
Accantonamento/Rilascio fondi rischi e oneri	(50)	(0,32%)	14	0,09%	(64)	(457,14%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(699)	(4,45%)	(758)	(4,91%)	59	(7,78%)
Totale costi	(15.808)	(100,60%)	(15.170)	(98,31%)	(638)	4,21%
Risultato operativo	(95)	(0,60%)	261	1,69%	(356)	(136,40)
Proventi finanziari	45	0,29%	30	0,19%	15	50,00%
Oneri finanziari	(357)	(2,27%)	(425)	(2,75%)	68	(16,00%)
Risultato ante imposte	(407)	(2,59%)	(134)	(0,87%)	(273)	203,73%
Imposte dell'esercizio	94	0,60%	(140)	(0,91%)	234	(167,14%)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Utile (perdita) netto d'esercizio	(313)	(1,99%)	(274)	(1,78%)	(39)	14,23%
Utile di terzi	1	0,01%	(1)	(0,01%)	2	(200,0%)
Utile (perdita) di Gruppo	(314)	(2,00%)	(273)	(1,77%)	(41)	15,02%

* L'EBITDA, non è una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e può non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non deve essere considerata come misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 la perdita netta consolidata dal Gruppo è stata rispettivamente pari a Euro 313 migliaia e Euro 274 migliaia.

Il primo trimestre dell'esercizio 2015 chiude con un risultato negativo del Gruppo pari ad Euro 314 migliaia, in aumento di Euro 41 migliaia rispetto al saldo esposto nel primo trimestre dell'esercizio 2014; tale risultato è dovuto i) al positivo andamento dei ricavi che, pur scontando la stagionalità del traffico aeroportuale,

complessivamente registrano un incremento del 1,83% e ii) ad una crescita più che proporzionale dei costi operativi. In particolare il costo del personale aumenta del 8,67% nel primo trimestre dell'esercizio 2015 rispetto allo stesso dato esposto nel primo trimestre dell'esercizio 2014 per effetto dell'incremento della forza lavoro utilizzata (circa 23 full time equivalent unità) e dell'applicazione del nuovo CCNL. Gli ammortamenti e le svalutazioni risultano in linea nei due trimestri di riferimento e gli accantonamenti al netto dei rilasci si riducono del 7,78% per effetto dei minori accantonamenti effettuati al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali; la gestione finanziaria mostra effetti positivi sia in relazione ai proventi finanziari che in relazione agli oneri finanziari, questi ultimi ridottisi in particolar modo in relazione alla componente relativa agli oneri da attualizzazione. Il carico fiscale è sensibilmente diminuito per effetto del beneficio fiscale derivante dalla deduzione della base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L.n.190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015.

Si riporta di seguito nel dettaglio l'analisi delle voci che hanno contribuito ai suddetti risultati consolidati relativi ai tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

Ricavi

(iii) Analisi dei ricavi per natura

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per natura del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	53,01%	8.531	55,28%	(201)	(2,36%)
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	43,86%	6.518	42,24%	374	5,74%
Ricavi per servizi di costruzione	241	1,53%	146	0,95%	95	65,07%
Altri ricavi e proventi della gestione	250	1,59%	236	1,53%	14	5,93%
Ricavi	15.713	100,00%	15.431	100,00%	282	1,83%

I ricavi complessivi mostrano un incremento pari ad Euro 282 migliaia passando da Euro 15.431 migliaia nel primo trimestre 2014 a Euro 15.713 migliaia nel primo trimestre 2015. Tale incremento è dovuto principalmente alla crescita dei ricavi per servizi non aeronautici che passano da Euro 6.518 migliaia ad Euro 6.892 migliaia. Questo effetto positivo viene parzialmente attenuato dalla riduzione dei ricavi per servizi aeronautici che passano da Euro 8.531 migliaia ad Euro 8.330 migliaia. I ricavi per servizi di costruzione riflettono l'andamento degli investimenti effettuati in infrastrutture aeroportuali nei due trimestri di riferimento e gli altri ricavi e proventi risultano in linea.

Si riporta di seguito l'analisi di dettaglio dei ricavi per natura.

Ricavi per servizi aeronautici

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per servizi aeronautici del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	166	1,06%	161	1,04%	5	1,25%
Ricavi da corrispettivo/beni uso esclusivo	264	1,68%	261	1,69%	3	1,15%
Ricavi da diritti aeroportuali	10.759	68,47%	10.361	67,14%	398	3,84%
Ricavi da corrispettivi PRM	545	3,47%	512	3,32%	33	6,45%
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(4.253)	(27,07%)	(3.575)	(23,16%)	(678)	19,00%
Altri servizi aeronautici	849	5,40%	810	5,25%	39	4,81%
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	53,01%	8.531	55,28%	(200)	(2,36%)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i ricavi per servizi aeronautici si riducono per Euro 200 migliaia passando da Euro 8.531 migliaia ad Euro 8.330 migliaia; si precisa che il primo trimestre di ogni esercizio risente particolarmente della stagionalità dei flussi di traffico che trovano in questo periodo dell'anno i mesi con i livelli di attività più bassa. Tale riduzione dei ricavi per servizi aeronautici è dovuta all'impatto sul primo trimestre del 2015 della chiusura di collegamenti per i quali non era prevista l'incentivazione sostanzialmente sostituiti da collegamenti per i quali è invece prevista. Gli incentivi del traffico aereo, passano infatti da Euro 3.574 migliaia del primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 4.253 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

Ricavi per servizi non aeronautici

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per servizi non aeronautici del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Subconcessioni locali e aree	3.123	19,88%	2.880	18,66%	243	8,44%
Biglietteria	13	0,08%	16	0,10%	(3)	(25,00%)
Sdoganamento	54	0,34%	33	0,21%	21	63,64%
Marconi Business Lounge	385	2,45%	351	2,27%	34	9,69%
Pubblicità	350	2,22%	345	2,24%	5	1,16%
Altri ricavi commerciali diversi	409	2,60%	348	2,26%	61	17,53%
Altri ricavi commerciali	1.210	7,69%	1.093	7,08%	117	10,61%
Parcheggi	2.559	16,29%	2.545	16,49%	14	0,55%
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	43,86%	6.518	42,24%	374	5,72%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita rispetto ai già positivi risultati consuntivati nel primo trimestre dell'esercizio 2014 pari ad Euro 374 migliaia in quanto passano rispettivamente da Euro 6.518 migliaia ad Euro 6.892 migliaia. Tale aumento, pari al 5,72%, è ascrivibile in parte all'incremento dei ricavi per subconcessioni locali ed aree, che passano da Euro 2.880 migliaia ad Euro 3.123 migliaia per effetto della locazione dei nuovi spazi a disposizione nel primo trimestre

2015 e di una buona tenuta delle componenti retail rappresentate in particolare dai punti vendita monomarca ed in parte all'incremento degli altri ricavi commerciali che passano da Euro 1.093 migliaia ad Euro 1.209 migliaia.

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in relazione ai diritti di concessione.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 risultano pari ad Euro 241 migliaia e mostrano un incremento di Euro 95 migliaia rispetto al dato esposto nel primo trimestre dell'esercizio 2014.

Altri ricavi e proventi

La seguente tabella presenta la suddivisione degli altri ricavi e proventi del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	246	1,57%	230	1,49%	16	7%
Contributi in conto esercizio	0	0,00%	5	0,03%	(5)	(100%)
Plusvalenze patrimoniali	4	0,03%	1	0,01%	3	300%
Altri ricavi e proventi della gestione	250	1,59%	236	1,53%	14	6%

Gli altri ricavi e proventi della gestione pari ad Euro 250 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2015 appaiono in linea rispetto al saldo esposto al 31 marzo 2014.

(iv) *Analisi dei ricavi per settori operativi*

La seguente tabella presenta la suddivisione dei ricavi per settori operativi del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Vettori	3.783	24,08%	3.853	24,97%	(70)	(2%)
Operatori	678	4,32%	662	4,29%	16	2%
Passeggeri	8.069	51,35%	7.550	48,93%	519	7%
Incentivi	(4.253)	(27,07%)	(3.575)	(23,16%)	(678)	19%
Ricavi per servizi di costruzione	197	1,25%	99	0,64%	98	101%
Altri ricavi	352	2,24%	340	2,20%	12	4%
Ricavi aviation	8.826	56,17%	8.929	57,86%	(103)	(1%)
Retail & Advertising	2.351	14,96%	2.143	13,89%	208	10%
Parcheggi	2.559	16,29%	2.544	16,49%	15	1%
Real Estate	546	3,47%	537	3,48%	9	2%
Passenger Services	912	5,80%	812	5,26%	100	12,31%
Altri Ricavi	473	2,06%	417	2,70%	56	13,42%
Ricavi per Servizi di costruzione	46	1,25%	49	0,32%	(3)	(6,12%)
Ricavi non aviation	6.887	43,83%	6.502	42,14%	385	6%
Totale ricavi	15.713	100%	15.431	100%	282	2%

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dagli utenti (passeggeri e vettori) e dagli operatori aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti in esclusiva dall'Aeroporto per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, le operazioni relative ai passeggeri e le merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni ad uso esclusivo.

Nel complesso i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation*, al netto dei ricavi per servizi di costruzione il cui andamento è legato al ciclo investimenti, registrano una decrescita nei due trimestri a confronto.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Aviation* sono diminuiti per Euro 103 migliaia rispetto al primo trimestre dell'esercizio 2014, passando da Euro 8.929 migliaia ad Euro 8.826 migliaia. Tale decremento è dovuto all'effetto combinato di un incremento dei volumi, in particolar modo del traffico incentivato, che ha comportato la crescita più che proporzionale degli incentivi la cui incidenza sui ricavi totali passa dal 23% al 27%.

I ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Non Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi pagati dai sub-concessionari per l'affitto di spazi ad uso commerciale o per l'erogazione di servizi di pubblicità, dai corrispettivi pagati per la fruizione di servizi quali i parcheggi o altri servizi ai passeggeri (*autonoleggi*, *business lounge*) e in modo residuale dai ricavi per servizi di costruzione.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i ricavi del Gruppo attribuibili alla *Business Unit Non Aviation* al netto dei ricavi per servizi di costruzione, sono aumentati per Euro 385 migliaia rispetto al dato esposto al 31 marzo

2014 passando da Euro 6.502 migliaia ad Euro 6.887 migliaia. Tale incremento è sostanzialmente ascrivibile all'incremento dei ricavi per *Retail and Advertising* per effetto dei maggiori spazi commerciali e pubblicitari a disposizione nel primo trimestre 2015.

Costi operativi

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi operativi del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Materiali di consumo e merci	(476)	(3,03%)	(461)	(2,99%)	(15)	3,25%
Costi per servizi	(4.709)	(29,97%)	(4.703)	(30,48%)	(6)	0,13%
Costi per servizi di costruzione	(230)	(1,46%)	(139)	(0,90%)	(91)	65,47%
Canoni, noleggi e altri costi	(1.318)	(8,39%)	(1.265)	(8,20%)	(53)	4,19%
Oneri diversi di gestione	(785)	(5,00%)	(796)	(5,16%)	11	(1,38%)
Costo del personale	(5.843)	(37,19%)	(5.377)	(34,85%)	(466)	8,67%
Costi operativi	(13.361)	(85,03%)	(12.741)	(82,57%)	(620)	4,87%

I costi operativi mostrano un incremento per un importo pari ad Euro 620 migliaia passando da Euro 12.741 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 13.361 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2015. L'incremento è sostanzialmente ascrivibile all'incremento del costo del personale per effetto delle 23 unità lavorative FTE assunte nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

(vii) Costi materiali di consumo e merci

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi per materiali di consumo e merci del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Beni e materiali di consumo	(92)	(0,59%)	(76)	(0,49%)	(16)	21,05%
Materiali di manutenzione	(34)	(0,22%)	(27)	(0,17%)	(7)	25,93%
Carburanti e gasolio	(350)	(2,23%)	(358)	(2,32%)	8	(2,23%)
Costi per materiali di consumo e merci	(476)	(3,03%)	(461)	(2,99%)	(15)	3,25%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i costi per materiali di consumo e merci aumentano per un importo pari ad Euro 15 migliaia per effetto principalmente dell'aumento dei costi per beni e materiali di consumo.

(viii) Costi per servizi

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi per servizi del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Spese di manutenzione	(864)	(5,50%)	(1.153)	(7,47%)	289	(25,07%)
Utenze	(722)	(4,60%)	(732)	(4,74%)	10	(1,37%)
Pulizie e servizi assimilati	(446)	(2,84%)	(349)	(2,26%)	(97)	27,79%
Prestazioni di terzi	(1.567)	(9,97%)	(1.665)	(10,79%)	98	(5,89%)
Servizi MBL	(51)	(0,32%)	(46)	(0,30%)	(5)	10,87%
Pubblicità, promozione e sviluppo	(201)	(1,28%)	(158)	(1,02%)	(43)	27,22%
Assicurazioni	(198)	(1,26%)	(182)	(1,18%)	(16)	8,79%
Prestazioni professionali e consulenze	(399)	(2,54%)	(300)	(1,94%)	(99)	33,00%
Compensi e rimborsi organi statutari	(164)	(1,04%)	(60)	(0,39%)	(104)	173,33%
Altri costi per servizi	(97)	(0,62%)	(58)	(0,38%)	(39)	67,24%
Costi per servizi	(4.709)	(29,97%)	(4.703)	(30,48%)	(6)	0,13%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i costi per servizi mostrano un incremento pari ad Euro 6 migliaia passando da Euro 4.703 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 4.709 migliaia, risultando, quindi, in linea nei due trimestri di riferimento. Tale andamento è determinato principalmente dall'effetto combinato della riduzione dei costi per manutenzione e per prestazioni di terzi, e dell'incremento dei costi per prestazioni professionali e consulenze, compensi e rimborsi degli organi statutari e pulizie e servizi assimilati.

(ix) Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dal Gruppo per la realizzazione degli investimenti in Infrastrutture Aeroportuali.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 mostrano un incremento pari ad Euro 91 migliaia passando da Euro 139 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 230 migliaia; riflettono l'entità degli investimenti effettuati dal Gruppo nei trimestri di riferimento.

(x) Costi per canoni, noleggi e altri costi

La seguente tabella presenta la suddivisione dei costi per canoni, noleggi e altri costi del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Canoni di concessione	(922)	(5,87%)	(879)	(5,70%)	(43)	4,89%
Canoni di noleggio	(79)	(0,50%)	(106)	(0,69%)	27	(25,47%)
Affitti passivi	(114)	(0,73%)	(87)	(0,56%)	(27)	31,03%
Canoni elaborazione dati	(196)	(1,25%)	(189)	(1,22%)	(7)	3,70%
Altri costi per godimento beni di terzi	(7)	(0,04%)	(4)	(0,03%)	(3)	75,00%
Costi per canoni, noleggi e altri costi	(1.318)	(8,39%)	(1.265)	(8,20%)	(53)	4,19%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i costi per canoni, noleggi e altri costi mostrano un incremento pari ad Euro 53 migliaia passando da Euro 1.265 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 1.318 migliaia per effetto, principalmente, dell'incremento dei costi per canoni di concessione a seguito dell'incremento del volume dei passeggeri registrato nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

(xi) *Oneri diversi di gestione*

La seguente tabella presenta la suddivisione degli oneri diversi di gestione del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Oneri tributari	(342)	(2,18%)	(386)	(2,50%)	44	(11,40%)
Contributo servizio antincendio	(333)	(2,12%)	(320)	(2,07%)	(13)	4,06%
Perdite su crediti	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Minusvalenze patrimoniali	(1)	(0,01%)	0	0,00%	(1)	0,00%
Oneri e (proventi) non ricorrenti	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Altri oneri e spese di gestione	(109)	(0,69%)	(90)	(0,58%)	(19)	21,11%
Oneri diversi di gestione	(785)	(5,00%)	(796)	(5,16%)	11	(1,38%)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 gli oneri diversi di gestione mostrano una riduzione di Euro 11 migliaia passando da Euro 796 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2015 ad Euro 785 migliaia per effetto, principalmente, della riduzione degli oneri tributari parzialmente compensata dall'aumento del contributo per servizio antincendio e degli altri oneri e spese di gestione.

(xii) *Costo del personale*

La seguente tabella presenta la suddivisione del costo del personale del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Salari e stipendi	(4.032)	(25,66%)	(3.816)	(24,73%)	(216)	5,66%
Oneri sociali	(1.155)	(7,35%)	(1.069)	(6,93%)	(86)	8,04%
Trattamento di fine rapporto	(283)	(1,80%)	(231)	(1,50%)	(52)	22,51%
Trattamento di quiescenza e simili	(45)	(0,29%)	(37)	(0,24%)	(8)	21,62%
Altri costi del personale	(328)	(2,09%)	(224)	(1,45%)	(104)	46,43%
Costo del personale	(5.843)	(37,19%)	(5.377)	(34,85%)	(466)	8,67%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 il costo del personale mostra un incremento pari ad Euro 466 migliaia passando da Euro 5.377 nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 5.843 migliaia per effetto delle maggiori unità lavorative impiegate nel primo trimestre 2015, e dell'applicazione del nuovo CCNL.

Ammortamenti e svalutazioni

La seguente tabella presenta la suddivisione degli ammortamenti e svalutazioni del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Ammortamento diritti di concessione	(1.287)	(8,19%)	(1.250)	(8,10%)	(37)	2,96%
Ammortamento altre attività immateriali	(110)	(0,70%)	(117)	(0,76%)	7	(5,98%)
Ammortamento beni materiali	(351)	(2,23%)	(304)	(1,97%)	(47)	15,46%
Ammortamenti e svalutazioni	(1.748)	(11,12%)	(1.671)	(10,83%)	(77)	4,61%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 gli ammortamenti e le svalutazioni mostrano un incremento per un importo pari ad Euro 77 migliaia passando da Euro 1.671 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 1.748 migliaia per effetto degli investimenti entrati in funzione nel primo trimestre del 2015 e non ancora in funzione nel primo trimestre del 2014.

Accantonamenti

La seguente tabella presenta la suddivisione degli accantonamenti del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Rilasci(Accantonamento) rischi su crediti	(117)	(0,74%)	(144)	(0,93%)	27	(19%)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	(3,39%)	(628)	(4,07%)	96	(15%)
Rilascio/(Accantonamento) fondi rischi e oneri	(50)	(0,32%)	14	0,09%	(64)	(457%)
Accantonamenti al netto dei rilasci	(699)	(4,45%)	(758)	(4,91%)	59	(8%)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 gli Accantonamenti al netto dei rilasci si riducono per Euro 59 migliaia passando da Euro 758 nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 699 migliaia per effetto, principalmente, dei minori accantonamenti a fondi rinnovo infrastrutture aeroportuali effettuati nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

Risultato operativo

Per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 il risultato operativo è stato rispettivamente negativo per un importo pari ad Euro 95 migliaia e positivo per un importo pari ad Euro 261 migliaia.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 il risultato operativo è negativo per un importo pari ad Euro 95 migliaia e mostra un decremento per un importo pari ad Euro 356 migliaia rispetto al saldo esposto al 31 marzo 2014; tale riduzione è dovuta in parte alla stagionalità del business e in parte ad un appesantimento della struttura dei costi operativi, in particolar modo del costo del personale.

Proventi e oneri finanziari

La seguente tabella presenta la suddivisione dei proventi e oneri finanziari del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Proventi da partecipazioni	0	0%	0	0%	0	0,00%
Proventi da titoli	20	0%	20	0%	0	0,00%
Proventi finanziari diversi dai precedenti	25	0%	10	0%	15	150,00%
Totale proventi finanziari	45	0%	30	0%	15	50,00%
Interessi passivi e oneri bancari	(346)	(2%)	(413)	(3%)	67	(16,22%)
Svalutazioni finanziarie	0	0%	(12)	0%	12	(100,00%)
Altri oneri finanziari	(11)	0%	0	0%	(11)	0,00%
Totale oneri finanziari	(357)	(2%)	(425)	(3%)	68	(16,00%)
Totale oneri finanziari netti	(312)	(2%)	(395)	(3%)	83	(21,01%)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 gli oneri finanziari netti mostrano una riduzione per Euro 83 migliaia passando da un importo pari ad Euro 395 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 312 migliaia per effetto, principalmente, della riduzione degli interessi passivi e oneri bancari, in particolar modo in relazione alla componente relativa agli oneri finanziari da attualizzazione per effetto dell'andamento della curva dei tassi nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

Risultato ante imposte

Per i tre mesi chiusi al 31 Marzo 2015 e 2014 il risultato ante imposte è stato negativo rispettivamente per un importo pari ad Euro 407 migliaia e per un importo pari ad Euro 134 migliaia.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 il risultato ante imposte è negativo e mostra un decremento per un importo pari ad Euro 273 migliaia passando da Euro 134 migliaia nel primo trimestre 2014 ad Euro 407 migliaia per effetto, principalmente, della riduzione del risultato operativo solo in parte compensata dall'incremento dei ricavi.

Imposte dell'esercizio

La seguente tabella presenta la suddivisione delle imposte dell'esercizio del Gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 e le variazioni in valore assoluto e percentuale:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Imposte correnti	(2)	(0,01%)	(308)	(2,00%)	306	99,35%
Imposte differite	96	0,61%	168	1,09%	(72)	(42,86%)
Imposte dell'esercizio	94	(0,60%)	(140)	(0,91%)	234	(167,14)

Nel primo trimestre 2015 le imposte dell'esercizio mostrano una riduzione per un importo pari ad Euro 234 migliaia passando da un importo negativo per Euro 140 migliaia nel primo trimestre del 2014 ad un importo

positivo pari ad Euro 94 migliaia principalmente in relazione ai benefici fiscali conseguiti ai fini IRAP a seguito dell'applicazione della rinnovata normativa introdotta dal Decreto Sblocca Italia nel primo trimestre 2015.

Utile (perdita) di Gruppo

Per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 l'utile netto di Gruppo è stato negativo e rispettivamente pari a Euro 314 migliaia ed Euro 273 migliaia. Tale risultato è dovuto *i)* al positivo andamento dei ricavi che, pur scontando la stagionalità del traffico aeroportuale, complessivamente registrano un incremento del 1,83% e *ii)* ad una crescita più che proporzionale dei costi operativi. Gli ammortamenti e le svalutazioni risultano in linea nei due trimestri di riferimento e gli accantonamenti al netto dei rilasci si riducono del 7,78% per effetto dei minori accantonamenti effettuati al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali; la gestione finanziaria mostra effetti positivi sia in relazione ai proventi finanziari che in relazione agli oneri finanziari. Il carico fiscale è sensibilmente diminuito per effetto del beneficio fiscale derivante dalla deduzione della base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L.n.190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015.

9.2.3.1 Analisi degli indicatori economici

9.2.3.1.1 EBITDA e EBITDA gestionale

L'EBITDA (*earnings before interest, tax, depreciation and amortization*) rappresenta una misura utilizzata dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È rappresentato dal risultato operativo del periodo al lordo degli accantonamenti e svalutazioni e degli accantonamenti al netto dei rilasci.

L'EBITDA (*earnings before interest, tax, depreciation and amortization*) *gestionale* rappresenta una misura utilizzata dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento operativo ed economico del Gruppo. È calcolato sottraendo all'EBITDA, rappresentato dal risultato operativo del periodo a lordo degli accantonamenti e svalutazioni e degli accantonamenti al netto dei rilasci, il margine, calcolato come differenza tra i ricavi di costruzione e i costi di costruzione, che il Gruppo realizza in qualità di gestore in concessione dell'infrastruttura aeroportuale.

L'EBITDA e l'EBITDA gestionale sono definiti dal management come di seguito riportato.

L'EBITDA e l'EBITDA gestionale sono indicatori alternativi di *performance* utilizzati dal *management* dell'Emittente per monitorare e valutare l'andamento gestionale. L'EBITDA e l'EBITDA gestionale, non sono una misura definita dai principi contabili internazionali o altri principi contabili, e possono non tenere conto dei requisiti disposti dai principi contabili internazionali o altri principi contabili in termini di rilevazione, valutazione e presentazione, pertanto non devono essere considerate come misure alternative per la valutazione dell'andamento del risultato del Gruppo. Poiché la composizione dell'EBITDA e dell'EBITDA gestionale non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri e pertanto potrebbe non essere a questi comparabile.

Di seguito si fornisce una riconciliazione tra il risultato operativo e l'EBITDA per i periodi presentati:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
Risultato operativo	(95)	(0,60%)	261	1,69%	(356)	(136,40)
Ammortamenti e svalutazioni	1.748	11,12%	1.671	10,83%	77	4,61%
Accantonamenti al netto dei rilasci	699	4,45%	758	4,91%	(59)	(7,78%)
EBITDA	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)

Di seguito si fornisce una riconciliazione tra l'EBITDA e l'EBITDA gestionale per i periodi presentati:

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
EBITDA	2.352	14,97%	2.690	17,43%	(338)	(12,57%)
Ricavi per servizi di costruzione	(241)	(1,53%)	(146)	(0,95%)	(95)	65,07%
Costi per servizi di costruzione	230	1,46%	139	0,90%	91	65,47%
EBITDA gestionale	2.341	14,90%	2.683	17,39%	(342)	(12,75%)

Di seguito si fornisce l'EBITDA gestionale *margin* calcolato sul totale dei ricavi rettificati, vale a dire dei ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione.

<i>in migliaia di Euro</i>	Per i tre mesi chiusi al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi rettificati	2014	% su totale ricavi rettificati	Var.	Var. %
EBITDA gestionale	2.341	15,09%	2.683	17,50%	(342)	(12,75%)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 l'EBITDA ha registrato un decremento pari ad Euro 338 migliaia passando da Euro 2.690 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 2.352 migliaia per effetto, principalmente, dell'incremento dei costi operativi non del tutto compensato dall'incremento dei ricavi a seguito dell'incremento dei volumi dei passeggeri occorso nel primo trimestre del 2015. L'EBITDA gestionale, esposto al netto del margine teorico realizzato a seguito dello svolgimento dei servizi di costruzione, ha registrato un decremento pari ad Euro 342 migliaia passando da Euro 2.683 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad Euro 2.341 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

9.2.3.1.2 EBITDA per settori operativi (Business Unit)

Nella tabella sopra esposta è fornita una rappresentazione dell'EBITDA per settori operativi, delle incidenze sui ricavi suddivisi per settori operativi e le variazioni percentuali intercorse al 31 marzo 2015 e 2014.

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
EBITDA Aviation	(973)	(11,02%)	(90)	(1,01%)	(883)	981,11%

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 marzo				2015 vs 2014	
	2015	% su totale ricavi	2014	% su totale ricavi	Var.	Var. %
EBITDA Non Aviation	3.325	48,28%	2.780	42,76%	545	19,60%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 l'EBITDA Aviation mostra un decremento per Euro 883 migliaia passando da un importo negativo pari ad Euro 90 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad un importo negativo pari ad Euro 973 migliaia, principalmente dovuto all'incremento dei costi operativi non compensato dall'incremento del fatturato che sconta, nel primo trimestre 2015, la stagionalità del business e l'incremento del traffico incentivato.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 l'EBITDA Non Aviation mostra un incremento di Euro 545 migliaia passando da un importo pari ad Euro 2.780 migliaia nel primo trimestre 2015 ad un importo pari ad Euro 3.325 migliaia, principalmente per effetto dei maggiori spazi commerciali a disposizione e locati nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

Si riporta di seguito il dettaglio dell'EBITDA (margine operativo lordo) rettificato, l'EBIT (risultato operativo) rettificato, l'EBITDA margin rettificato e l'EBIT margin rettificato per settori operativi per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014. Per l'analisi delle principali variazioni cfr: Capitolo IX del Documento di Registrazione.

in migliaia Euro	per il trimestre	per il trimestre	per il trimestre	Totale per il
	chiuso al	chiuso al	chiuso al	
	31.03.2015	31.03.2015 Non	31.03.2015 Altro	trimestre chiuso
	Aviation	Aviation		al 31.03.2015
Ricavi rettificati	8.629	6.842	0	15.471
Costi rettificati	(9.612)	(3.520)	0	(13.132)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	(983)	3.322	0	2.339
Ammortamenti e svalutazioni	(1.132)	(616)	0	(1.748)
Accantonamenti	(523)	(176)	0	(699)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	(2.638)	2.530	0	(108)
EBITDA Margin	(11,4%)	48,6%	0,0%	15,1%
EBIT Margin	(30,6%)	37,0%	0,0%	(0,7%)

<i>in migliaia Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Altro	Totale per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Ricavi rettificati	8.831	6.454	0	15.285
Costi rettificati	(8.925)	(3.677)	0	(12.602)
EBITDA (Margine Operativo Lordo) rettificato	(94)	2.777	0	2.683
Ammortamenti e svalutazioni	(1.091)	(580)	0	(1.671)
Accantonamenti	(573)	(185)	0	(758)
EBIT (Risultato Operativo) rettificato	(1.758)	2.012	0	254
EBITDA margin rettificato	(1,1%)	43,0%	0,0%	17,6%
EBIT margin rettificato	(19,9%)	31,2%	0,0%	1,7%

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 l'*EBITDA Aviation* rettificato mostra un decremento per Euro 889 migliaia passando da un importo negativo pari ad Euro 94 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad un importo negativo pari ad Euro 983 migliaia, principalmente dovuto all'incremento dei costi operativi non compensato dall'incremento del fatturato che sconta, nel primo trimestre 2015, la stagionalità del business e l'incremento del traffico incentivato.

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 l'*EBITDA Non Aviation* rettificato mostra un incremento di Euro 545 migliaia passando da un importo pari ad Euro 2.777 migliaia nel primo trimestre 2015 ad un importo pari ad Euro 3.322 migliaia, principalmente per effetto dei maggiori spazi commerciali a disposizione e locati nel primo trimestre dell'esercizio 2015.

La tabella di seguito riportata presenta i valori dei principali indici economici/patrimoniali per il Gruppo al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 e per il primo trimestre chiuso al 31 marzo 2015.

PRINCIPALI INDICI		Per il	Per l'esercizio		
		trimestre	chiuso al 31		
		chiuso al	2014	2013	2012
		2015			
ROE	Utile (perdita) di esercizio/ Patrimonio Netto Medio (a)	n.s.	5,7%	3,4%	1,9%
ROI	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Capitale Investito Netto Medio (c)	n.s.	8,3%	5,0%	4,7%
ROS	Risultato Operativo Rettificato (b)/ Ricavi rettificati (d)	n.s.	17,0%	10,8%	9,3%
Quoziente di disponibilità	Attività correnti e destinate alla vendita Passività Correnti	0,7	0,7	0,7	0,8
Indice del Margine di Struttura Allargato	(Patrimonio netto+Passività non correnti)/ Attività non correnti	0,9	0,9	0,9	1
Indipendenza finanziaria	Patrimonio Netto/ Totale Attività	0,6	0,6	0,6	0,5
Indice di rotazione dei crediti commerciali	Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	5,8	7,9	7,4	6,8
Giorni medi di incasso dei crediti commerciali	365 * Crediti commerciali medi (e) / Ricavi commerciali (f)	61,8	46,4	49,2	53,5
Indice di rotazione dei debiti commerciali	Debiti commerciali medi (g)/ Costi commerciali (h)	3	3,5	3,4	3,3
Giorni medi pagamento dei debiti commerciali	365 * Debiti commerciali medi (g) / Costi commerciali (h)	119,2	104,1	106,1	109,5
Utile per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni medie in circolazione (i)	n.s.	0,2	0,1	0,1
Utile diluito per azione	Utile di Gruppo / Num. Azioni teoriche medie in circolazione (l)	n.s.	0,2	0,1	0,1
Indebitamento finanziario netto/EBITDA rettificato	Indebitamento finanziario netto (m) / EBITDA rettificato (n)	n.s.	0,8	1,9	1,6
Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,1	0,1	0,3	0,2
Attività Immateriali/Totale Attività	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	0,7	0,7	0,7	0,7
Attività Immateriali/Patrimonio Netto	voci riconducibili ai prospetti di bilancio	1,2	1,2	1,3	1,2

(a) Per patrimonio netto medio si intende la media del patrimonio netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento

(b) Per risultato operativo rettificato si intende il risultato operativo al netto del margine derivante dai servizi di costruzione

(c) Per capitale investito netto medio si intende la media del capitale investito netto all'inizio e alla fine dell'esercizio di riferimento

(d) Per ricavi rettificati si intendono il totale ricavi al netto dei ricavi per servizi di costruzione

(e) Per crediti commerciali medi si intende la voce crediti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2

(f) Per ricavi commerciali si intendono i ricavi rettificati al lordo degli incentivi

(g) Per debiti commerciali medi si intende la voce debiti commerciali riferiti all'anno n + anno n-1 diviso 2

(h) Per costi commerciali si intendono i costi totali cui si sommano gli incentivi, gli investimenti realizzati, gli interventi rilevati ad utilizzo fondo di ripristino e si deducono il costo del personale, i costi per servizi di costruzione, i costi per canoni di concessione e servizi di sicurezza e costi per contributo servizio vigili del fuoco

(i) Per Numero di Azioni medie in circolazione si intende la media ponderata delle azioni in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento tenuto conto delle nuove emissioni e riacquisti

(l) Per Numero di Azioni teoriche medie in circolazione si intende il numero medio di azioni teoriche in circolazione nel corso dell'esercizio di riferimento (a fronte di stock option, warranties, ecc.)

(m) L'indebitamento finanziario netto è definito secondo quanto previsto dal paragrafo 127 delle raccomandazioni contenute nel documento predisposto dall'ESMA, n. 81 del 2011, implementative del Regolamento (CE) 809/2004

(n) Per EBITDA rettificato si intende l'EBITDA come definito al paragrafo 3.3.1 al netto del margine derivante da servizi di costruzione

Gli indici sopra riportati non sono da considerarsi come misure contabili né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili internazionali IFRS adottati dall'Unione Europea. I criteri di determinazione applicati dall'Emittente potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altri Gruppi e, pertanto, i saldi ottenuti dall'Emittente potrebbero non essere comparabili con quelli determinati da questi ultimi.

9.2.3.2 Il regime concessorio

L'Emittente 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.

9.2.3.3 La regolazione tariffaria e il contratto di programma

Le tariffe del 2012 sono quelle previste nel Contratto di Programma, così come quelle del 2013. Per il 2014, primo anno al di fuori del periodo regolatorio, in considerazione della generale incertezza del quadro normativo di riferimento e delle attribuzioni dell'“Autorità dei Trasporti”, l'Emittente ha chiesto a ENAC l'applicazione di quanto previsto nel Contratto di Programma, ovvero l'estensione di un anno del Contratto allo scopo di garantire una continuità amministrativa e la realizzazione degli investimenti programmati.

Successivamente il Ministero dei Trasporti ha autorizzato l'ENAC ad applicare, anche per il 2014, la stessa metodologia utilizzata per le precedenti annualità, estendendo di fatto il Contratto di un altro anno.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), dopo avere raccolto tutte le osservazioni da parte degli interessati (Gestori, Vettori, Associazioni, ecc.), ha pubblicato in data 22 settembre 2014 i nuovi modelli tariffari che regolano la determinazione delle tariffe dei servizi offerti in esclusiva dai Gestori aeroportuali e il processo di condivisione delle tariffe con gli Utenti aeroportuali.

I modelli tariffari si differenziano in base alle soglie di traffico assistito:

- il modello 1 è per gli aeroporti con un traffico di passeggeri superiore ai 5 milioni
- il modello 2 per un traffico tra i 3 e i 5 milioni
- il modello 3 per gli aeroporti con un traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri.

Per gli aeroporti appartenenti alla prima fascia, tra cui si colloca l'Emittente, le principali novità introdotte dal modello sono relative all'abolizione del meccanismo del *duall-till*, ovvero dell'attribuzione di una parte del margine delle attività commerciali (di solito pari al 50%) a riduzione dei costi della parte aeronautica, e una revisione generale del processo di approvazione delle tariffe. Nel nuovo quadro regolatorio, infatti, l'attività di verifica e determinazione finale delle tariffe, svolta in precedenza da ENAC, è stata sostituita dal Gestore che quindi ha il compito di elaborare le tariffe in base a quanto prescritto nei modelli. Una volta determinate le tariffe, queste devono essere sottoposte alla consultazione con i Vettori aeroportuali, nel corso di una pubblica audizione. ART si riserva comunque una verifica a conclusione del processo. Se l'esito della

consultazione è positivo, le tariffe vengono pubblicate sul sito dell'Aeroporto e diventano esecutive 60 giorni dopo.

L'Emittente ha attivato, conformemente al modello di riferimento emanato da ART, un nuovo processo regolatorio che porterà alla definizione di un nuovo livello tariffario auspicabilmente entro il 2015. Nelle more di tale processo i diritti aeroportuali vigenti sono stati adeguati al solo parametro del tasso di inflazione programmata, così come previsto dal Decreto "Sblocca Italia".

10 RISORSE FINANZIARIE

Premessa

Nel presente Capitolo è fornita l'analisi della situazione finanziaria e patrimoniale del Gruppo relativa agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 e per i periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

Le informazioni finanziarie e patrimoniali riportate nel presente Capitolo sono state estratte dal bilancio consolidato del Gruppo per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014, predisposto in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea per la sola finalità di inclusione nel presente Documento di Registrazione, ed assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, la quale ha emesso la propria relazione senza rilievi in data 11 marzo 2015.

I dati consolidati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 sono tratti dal Bilancio Consolidato dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi, emessa in data 11 marzo 2015, è riportata al Capitolo XX del presente Documento di Registrazione. Si segnala che l'Emittente ha adottato i principi contabili IAS/IFRS su base volontaria per la redazione dei bilanci consolidato e separato al 31 dicembre 2014, mentre, a fini di comparazione, i dati consolidati e separati relativi agli esercizi 2013 e 2012 sono stati rielaborati e riesposti sulla base dei medesimi principi contabili. I bilanci consolidati e di esercizio approvati e depositati ai sensi di legge in relazione agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 sono stati redatti secondo i principi contabili italiani.

Inoltre, le informazioni finanziarie e patrimoniali riportate nel presente Capitolo sono state estratte dal bilancio consolidato intermedio del Gruppo per i periodi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014, predisposto in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea per la sola finalità di inclusione nel presente Documento di Registrazione, ed assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, la quale ha emesso la propria relazione senza rilievi in data 18 maggio 2015.

Si precisa che il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014, inserito a fini comparativi nel bilancio consolidato intermedio, non è stato sottoposto a revisione contabile né completa, né limitata, come riportato nella relazione di revisione contabile limitata emessa da parte di Reconta Ernst & Young in data 15 maggio 2015.

L'Emittente ha ritenuto di non includere le informazioni finanziarie selezionate riferite ai dati del bilancio separato della Società, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati di Gruppo.

Le informazioni finanziarie di seguito riportate devono essere lette congiuntamente ai Capitoli IX e XX del Documento di Registrazione.

10.1 Risorse finanziarie del Gruppo

Il Gruppo ottiene le risorse necessarie allo svolgimento della propria attività sia attraverso la movimentazione del capitale circolante netto sia attraverso l'indebitamento bancario.

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319.

in migliaia di Euro	per l'esercizio chiuso 31.12.2014		per l'esercizio chiuso 31.12.2013		per l'esercizio chiuso 31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
	(A) Cassa	22	0	22	0	24
(B) Altre disponibilità liquide	6.999	0	2.742	0	16.432	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.766	0	2.682	0	2.595	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	9.787	0	5.446	0	19.051	0
(E) Crediti finanziari correnti	4.008	898	2.217	887	623	586
(F) Debiti finanziari correnti	(1.069)	0	(3.111)	(2.000)	(5.116)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.382)	0	(6.245)	0	(6.088)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(2.633)	0	(2.073)	0	(1.490)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(10.084)	0	(11.429)	(2.000)	(12.694)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	3.711	898	(3.766)	(1.113)	6.980	586
(K) Debiti bancari non correnti	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(17.541)	898	(32.385)	(1.113)	(23.875)	586

2014 vs 2013

Al 31 dicembre 2014 l'indebitamento finanziario netto del Gruppo risultava pari ad Euro 17.541 migliaia in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2013 quando risultava pari ad Euro 32.385 migliaia. Tale riduzione è dovuta principalmente ai flussi di cassa della gestione operativa che hanno generato risorse finanziarie ed all'incasso del corrispettivo della cessione della partecipazione in SAGAT S.p.A. La partecipazione detenuta in SAGAT S.p.A. iscritta tra le attività destinate alla vendita al 31 dicembre 2013 è stata ceduta nel mese di gennaio 2014 incassando un corrispettivo pari al valore iscritto in bilancio al 31 dicembre 2013, ovvero Euro 5.166 migliaia. Parte di tali flussi di cassa generati nel periodo è stata utilizzata per finanziare gli investimenti.

La voce B, Altre disponibilità liquide, nel 2014 mostra un incremento per effetto dell'incremento delle giacenze su conti correnti.

La voce C, Titoli detenuti per la negoziazione, nel 2014 mostra un incremento pari alla rivalutazione del prodotto di capitalizzazione di Euro 2,5 milioni acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tale prodotto di capitalizzazione si riferisce ad una gestione separata relativa alla "Gestione Speciale Unipol Executive" che investe prevalentemente in titoli

obbligazionari governativi e sovranazionali, in misura significativa in obbligazioni corporate “investment grade”, in misura minore in titoli di capitale e in maniera residuale in immobili. La valuta di denominazione degli strumenti finanziari è l’Euro. Le aree geografiche di riferimento sulle quali la gestione investe sono prevalentemente l’Europa ed il Nord America, privilegiando titoli con rating “investment grade” denominati in Euro.

La voce E, Crediti finanziari correnti, mostra un incremento principalmente riconducibile all’incremento delle giacenze di liquidità su conti correnti vincolati, che passano da Euro 1.327 migliaia nel 2013 a Euro 3.100 migliaia nel 2014, il saldo residuo è principalmente ascrivibile alla quota corrente del credito finanziario derivante dalla cessione di Marconi Handling nel 2012.

La voce F, Debiti finanziari correnti, è relativa principalmente alla passività finanziaria iscritta tra le passività correnti nel 2012 a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dalla Società alla società SEAF S.p.A. e parzialmente riclassificata tra le passività non correnti nel 2013, quando la Società ha siglato un accordo di pagamento rateale in cinque anni con rate trimestrali a decorrere dal 12 marzo 2014. Tale passività nel 2014 è calata per effetto dei rimborsi effettuati nel corso dell’esercizio. Infine questa voce nel 2013 accoglieva un finanziamento a breve di Euro 2 milioni acceso a fine 2013 e restituito all’inizio del 2014.

La voce G, Parte corrente dell’indebitamento non corrente, non mostra significative variazioni poiché movimentata dal rimborso delle quote dei mutui e finanziamenti in scadenza e dalla classificazione a breve delle nuove quote capitale da rimborsare per i mutui e finanziamenti ancora in essere alla data di chiusura del bilancio.

La voce H, Altri debiti finanziari correnti, include esclusivamente i debiti per l’addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri incassata dai vettori nel mese di dicembre e da riversare agli enti creditori entro il successivo mese di gennaio; tale voce mostra un incremento nel periodo per effetto dei maggiori incassi registrati nel mese di dicembre 2014 rispetto al medesimo mese dell’esercizio precedente.

La voce K, Debiti bancari non correnti, è riferita alla quota capitale dei mutui e finanziamenti rimborsabile oltre l’esercizio successivo e mostra un calo per effetto dei rimborsi effettuati dal Gruppo nel corso dell’esercizio.

2013 vs 2012

Al 31 dicembre 2013 l’indebitamento finanziario netto del Gruppo era pari ad Euro 32.385 migliaia in aumento rispetto al 31 dicembre 2012 quando risultava pari ad Euro 23.875 migliaia; l’aumento intervenuto nell’esercizio è interamente ascrivibile alle risorse finanziarie assorbite dalle attività di investimento in relazione ai lavori di ampliamento e riqualifica del Terminal.

Per maggiori dettagli in relazione alla composizione delle voci liquidità, indebitamento finanziario corrente ed indebitamento finanziario non corrente si rimanda alle informazioni contenute nel Capitolo XX del Documento di Registrazione.

La voce B, Altre disponibilità liquide, mostra un calo delle giacenze su conti correnti ascrivibile all’assorbimento di cassa derivante dagli investimenti effettuati nel periodo.

La voce C, Titoli detenuti per la negoziazione, nel 2013 mostra un incremento pari alla rivalutazione del prodotto di capitalizzazione di Euro 2,5 milioni acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione.

La voce E, Crediti finanziari correnti, mostra un incremento principalmente riconducibile all'incremento delle giacenze di liquidità su conti correnti vincolati, che passano da un saldo nullo nel 2012 a Euro 1.327 migliaia nel 2013, il saldo residuo è principalmente ascrivibile alla quota corrente del credito finanziario derivante dalla cessione di Marconi Handling nel 2012.

La voce F, Debiti finanziari correnti, è relativa alla passività finanziaria iscritta tra le passività correnti nel 2012 a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dalla Società alla società SEAF S.p.A. ed ha mostrato un decremento in seguito alla parziale riclassifica tra le passività non correnti nel 2013, quando la Società ha siglato un accordo di pagamento rateale in cinque anni con rate trimestrali a decorrere dal 12 marzo 2014. La variazione della voce è anche dovuta all'accensione di un finanziamento a breve di Euro 2 milioni acceso a fine 2013 e restituito all'inizio del 2014.

La voce G, Parte corrente dell'indebitamento non corrente, non mostra significative variazioni poiché movimentata dal rimborso delle quote dei mutui e finanziamenti in scadenza e dalla classificazione a breve delle nuove quote capitale da rimborsare per i mutui e finanziamenti ancora in essere alla data di chiusura del bilancio.

La voce H, Altri debiti finanziari correnti, include esclusivamente i debiti per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri incassata dai vettori nel mese di dicembre e da riversare agli enti creditori entro il successivo mese di gennaio; tale voce mostra un incremento nel periodo per effetto dei maggiori incassi dovuti anche all'aumento della tariffa passata da 4,50 Euro a 6,50 Euro per passeggero il 1° luglio 2013.

La voce K, Debiti bancari non correnti, è riferita alla quota capitale dei mutui e finanziamenti rimborsabile oltre l'esercizio successivo e mostra un calo per effetto dei rimborsi effettuati dal Gruppo nel corso dell'esercizio.

10.2 Flussi di cassa del Gruppo

Nella seguente tabella è riportata una sintesi del rendiconto finanziario del Gruppo con riferimento agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Flussi di cassa generato dall'attività operativa	16.027	12.212	10.802
Flussi di cassa assorbito dall'attività di investimento	(2.525)	(21.790)	(8.822)
Flussi di cassa assorbito dall'attività di finanziamento	(9.245)	(4.114)	(5.978)
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità Liquide inizio periodo	2.764	16.456	20.453
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità Liquide fine periodo	7.021	2.764	16.456

Flussi di cassa generati dall'attività operativa

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei flussi di cassa generati dall'attività operativa per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Gestione reddituale caratteristica			
Risultato di esercizio ante imposte	10.961	6.807	3.922
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità			
- Margine da servizi di costruzione	(228)	(912)	(798)
+ Ammortamenti	7.007	6.534	6.205
+ Accantonamento fondi	1.851	2.800	2.526
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	1.021	999	1.772
+/-Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	421	421	431
+/-Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	109	26	1.819
+/- Minusvalenze da cessione partecipazioni	0	0	(503)
+/- Accantonamento TFR	16	12	12
+/- Minusvalenze da alienazione cespiti	(1)	2	(55)
Flussi di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	21.157	16.689	15.331
Variazione rimanenze di magazzino	61	47	10
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	2.097	(2.215)	(1.285)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/non correnti (non finanziarie)	985	(883)	(1.856)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(4.928)	(1.057)	3.049
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.371	2.868	6.722
Interessi pagati	(627)	(709)	(1.038)
Interessi incassati	92	163	678
Imposte pagate	(497)	(1.642)	(5.050)
TFR pagato	(180)	(199)	(596)
Utilizzo fondi	(3.504)	(850)	(5.163)
Flussi di cassa generato dall'attività operativa	16.027	12.212	10.802

2014 vs 2013

Il flusso di cassa generato dall'attività operativa nell'esercizio 2014 era pari ad Euro 16.027 migliaia e presentava un incremento di Euro 3.815 migliaia rispetto al flusso di cassa generato dall'attività operativa nell'esercizio 2013 quando era pari ad Euro 12.212 migliaia. L'incremento di Euro 3.815 migliaia era dovuto principalmente al miglioramento dei risultati economici conseguiti nell'esercizio 2014 ed alla riduzione dei tempi medi di incasso dei crediti commerciali e degli altri crediti.

2013 vs 2012

Il flusso di cassa generato dall'attività operativa nell'esercizio 2013 era pari ad Euro 12.212 migliaia e presentava un incremento di Euro 1.410 migliaia rispetto al flusso di cassa generato dall'attività operativa nell'esercizio 2012 quando era pari ad Euro 10.802 migliaia. L'incremento di Euro 1.410 migliaia era dovuto all'effetto combinato i) del miglioramento dei risultati economici conseguiti nell'esercizio, ii) alla riduzione

dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali che ha comportato una generazione di risorse finanziarie per un importo pari ad Euro 930 migliaia, iii) al pagamento di debiti commerciali che ha comportato un assorbimento di risorse finanziarie pari ad Euro 4.106 migliaia e iv) al pagamento di minori imposte che ha comportato la generazione di risorse finanziarie per un importo pari ad Euro 3.408 migliaia.

Flussi di cassa assorbiti dall'attività di investimento

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei flussi di cassa assorbiti dall'attività di investimento per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Acquisto di attività materiali	(2.144)	(1.821)	(1.948)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	91	6	5
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(4.649)	(18.966)	(16.910)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	(114)	0	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	5.752	293	293
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(1.461)	(1.300)	9.738
Flussi di cassa assorbito dall'attività di investimento	(2.525)	(21.790)	(8.822)

2014 vs 2013

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento nell'esercizio 2014 era pari ad Euro 2.525 migliaia e presentava un decremento di Euro 19.265 migliaia rispetto al flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento nell'esercizio 2013 quando era pari ad Euro 21.790 migliaia. Nell'esercizio 2014 sono stati effettuati investimenti in attività materiali pari ad Euro 2.144 migliaia principalmente relativi all'acquisto di impianti e macchinari (mezzi spazzaneve e banchi *check-in*), investimenti in diritti di concessione per un importo pari ad Euro 4.649 migliaia a completamento delle attività di riqualifica del terminal ed è stato incassato il corrispettivo per la vendita della partecipazione in Marconi Handling per un importo pari ad Euro 5.752 migliaia. Nell'esercizio 2013 sono stati effettuati investimenti in attività materiali pari ad Euro 1.821 migliaia principalmente relativi a mezzi necessari per assicurare assistenza a passeggeri a ridotta mobilità ed investimenti in diritti di concessione pari ad Euro 18.966 migliaia; trattasi di investimenti effettuati per il miglioramento ed ampliamento del terminal passeggeri, la realizzazione di un impianto automatizzato di smistamento bagagli e realizzazione di impianti meccanici.

2013 vs 2012

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento nell'esercizio 2013 era pari ad Euro 21.790 migliaia e presentava un incremento di Euro 12.968 migliaia rispetto al flusso di cassa assorbito nell'esercizio 2012 quando era pari ad Euro 8.822 migliaia. Nell'esercizio 2012 sono stati effettuati investimenti in attività materiali per un importo pari ad Euro 1.948 migliaia principalmente relativi ad attrezzature per i controlli di sicurezza bagagli e all'arredo della nuova area accettazione e investimenti in diritti di concessione per un importo pari ad Euro 16.910 migliaia principalmente relativi ai lavori di ristrutturazione del terminal passeggeri e alla realizzazione del fabbricato e dell'impianto BHS.

Flussi di cassa assorbiti dall'attività di finanziamento

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei flussi di cassa assorbiti dall'attività di finanziamento per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012:

in migliaia di Euro	Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Dividendi corrisposti	0	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	2.000	0
Finanziamenti rimborsati	(9.245)	(6.114)	(5.978)
Flussi di cassa assorbito dall'attività di finanziamento	(9.245)	(4.114)	(5.978)

2014 vs 2013

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di finanziamento nell'esercizio 2014 era pari ad Euro 9.245 migliaia in aumento di Euro 5.131 migliaia rispetto all'esercizio 2013 quando il flusso di cassa assorbito dall'attività di finanziamento era pari ad Euro 4.114 migliaia. Nell'esercizio 2014 è stato rimborsato un finanziamento a breve pari ad Euro 2.000 migliaia acceso nell'esercizio 2013, è iniziato il piano di rimborso di un finanziamento contratto dalla ex società partecipata SEAF S.p.A. e garantito dall'Emittente attraverso il rilascio di una lettera di patronage che ha assorbito cassa per circa Euro 1.000 migliaia e sono state rimborsate le rate a scadenza dei finanziamenti per Euro 6.145 migliaia. Nell'esercizio 2013 è stato contratto un finanziamento a breve termine per un importo pari ad Euro 2.000 migliaia e sono state rimborsate le rate in scadenza dei finanziamenti per un importo pari ad Euro 6.114 migliaia.

2013 vs 2012

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di finanziamento nell'esercizio 2013 era pari ad Euro 4.114 migliaia e presenta una riduzione pari ad Euro 1.864 migliaia rispetto all'esercizio 2012 quando il flusso di cassa assorbito dall'attività di finanziamento era pari ad Euro 5.978 migliaia. Nell'esercizio 2012 sono state rimborsate le rate a scadenza dei finanziamenti per Euro 5.978 migliaia.

10.3 Fabbisogno finanziario e struttura di finanziamento dell'Emittente

Nel presente paragrafo sono fornite le informazioni riguardanti l'andamento dei principali indicatori patrimoniali e finanziari del Gruppo al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

10.3.1 Analisi della situazione patrimoniale e finanziaria

Nella seguente tabella sono presentati i principali dati patrimoniali e finanziari del Gruppo riclassificati al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Immobilizzazioni (*)	181.663	182.535	173.311
Capitale Circolante Netto (**)	(18.704)	(9.406)	(14.305)
Fondi ed altre passività non correnti	(19.381)	(21.157)	(19.690)
Capitale Investito Netto (***)	143.578	151.971	139.316
Indebitamento finanziario netto (****)	17.541	32.385	23.874
Patrimonio Netto	126.037	119.586	115.442
Totale Risorse Finanziarie	143.578	151.971	139.316

(*) Le immobilizzazioni rappresentano la somma delle attività immateriali, attività materiali e altre attività non correnti.

(**) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(***) Il capitale investito netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Ai sensi di quanto stabilito dalla comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che l'indebitamento finanziario netto è stato determinato in conformità a quanto stabilito nella Raccomandazione ESMA/2013/319 del 20 marzo 2013.

Immobilizzazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del totale immobilizzazioni al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Diritti di concessione	156.584	157.102	142.341
Altre attività immateriali	899	1.024	994
Attività immateriali	157.483	158.126	143.335
Terreni, Immobili impianti e macchinari	9.745	9.178	8.836
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	4.705
Attività materiali	14.477	13.910	13.541
Partecipazioni	147	142	5.333
Altre attività finanziarie non correnti	948	1.864	2.449
Imposte differite attive	7.293	7.138	7.333
Altre attività non correnti	1.315	1.356	1.320
Altre attività non correnti	9.703	10.499	16.435
Totale immobilizzazioni	181.663	182.535	173.311

2014 vs 2013

Al 31 dicembre 2014 le immobilizzazioni ammontavano complessivamente a Euro 181.663 migliaia, in diminuzione di Euro 872 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013. Tale variazione è dovuta principalmente all'effetto combinato degli investimenti realizzati in attività immateriali per Euro 4.971 migliaia, in attività

materiali per Euro 2.144 migliaia e dagli ammortamenti di periodo rispettivamente per Euro 5.605 migliaia ed Euro 1.402 migliaia. I principali investimenti in Diritti di Concessione effettuati nel corso dell'esercizio 2014, complessivamente pari ad Euro 4.522 migliaia (comprensivo del *mark-up* del 5%), sono stati relativi alla realizzazione della centrale di trigenerazione, alle opere di riqualifica dell'edificio adibito a nuovo Centro Operazioni Aeroportuali, alle opere civili e ai relativi impianti su opere complementari alla ristrutturazione del Terminal e l'ampliamento dell'impianto di smistamento bagagli BHS ed alle opere di realizzazione/miglioramento della viabilità dell'area est dell'infrastruttura aeroportuale. Gli ammortamenti effettuati nell'esercizio 2014 in relazione ai diritti di concessione risultano pari ad Euro 5.040 migliaia.

2013 vs 2012

Al 31 dicembre 2013 le immobilizzazioni ammontavano complessivamente a Euro 182.535 migliaia, in aumento di Euro 9.224 migliaia rispetto al 31 dicembre 2012. Tale incremento è stato determinato dall'incremento delle attività immateriali, ed in particolare dai maggiori diritti di concessione per Euro 19.347 migliaia (comprensivo del *mark-up* del 5%) al lordo di ammortamenti di periodo pari ad Euro 4.586 migliaia, riconosciuti a seguito dei servizi di costruzione effettuati nel corso del 2013 relativamente al miglioramento ed ampliamento del terminal passeggeri, alla realizzazione dell'impianto di smistamento bagagli BHS, ed alla realizzazione di impianti, tra cui impianti TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e diffusione sonora. L'incremento delle attività immateriali è stato parzialmente compensato dalla riduzione per Euro 5.936 migliaia delle altre attività non correnti, principalmente per effetto della riclassifica per Euro 5.166 migliaia tra le attività destinate alla vendita della partecipazione del 4,13% nella società SAGAT S.p.A. a F2i Aeroporti S.p.A. e Tecnoinvestimenti S.r.l., a seguito della cessione della stessa avvenuta in data 27 gennaio 2014.

Capitale circolante netto

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del capitale circolante netto al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Crediti commerciali	10.720	12.459	10.139
Debiti commerciali	(12.312)	(17.240)	(18.297)
Rimanenze di magazzino	487	548	595
Capitale Circolante Commerciale (****)	(1.105)	(4.233)	(7.563)
Altri crediti (*)	7.120	12.686	6.673
Altri debiti (**)	(24.719)	(17.859)	(13.415)
Capitale Circolante Netto (***)	(18.704)	(9.406)	(14.305)

(*) La voce altri crediti rappresenta la somma delle altre attività non correnti e delle attività destinate alla vendita.

(**) La voce altri debiti rappresenta la somma delle altre passività e della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi ed oneri.

(***) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Il capitale circolante commerciale non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

2014 vs 2013

Al 31 dicembre 2014 il capitale circolante netto ha generato maggiori risorse finanziarie per Euro 9.298 migliaia passando da Euro 9.406 migliaia al 31 dicembre 2013 ad Euro 18.704 migliaia al 31 dicembre 2014. Tale incremento è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- la riduzione dei crediti commerciali per Euro 1.739 migliaia a seguito della riduzione dei giorni medi di incasso dai clienti che passano da 49 nell'esercizio 2013 a 46 nell'esercizio 2014.
- la riduzione per Euro 5.166 migliaia della voce degli altri crediti dovuta all'incasso, nell'esercizio 2014, del credito derivante dalla cessione della partecipazione nella società controllata SAGAT S.p.A. La partecipazione detenuta in SAGAT S.p.a. iscritta tra le attività destinate alla vendita al 31 dicembre 2013 è stata difatti ceduta nel mese di gennaio 2014 incassando un corrispettivo pari al valore iscritto in bilancio al 31 dicembre 2013;
- l'aumento della voce altri debiti per Euro 6.860 migliaia dovuto, principalmente, i) all'incremento della voce debiti tributari correnti in quanto nell'esercizio 2014 a differenza dell'esercizio 2013 il Gruppo non risultava a credito di imposta, ii) all'incremento del canone di concessione strettamente correlato all'incremento dei passeggeri verificatosi nell'esercizio 2014 rispetto all'esercizio 2013 e iii) all'incremento della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e fondi rischi; e
- la riduzione dei debiti commerciali per Euro 4.928 migliaia dovuta, principalmente, alla significativa riduzione dei debiti verso fornitori per investimenti.

2013 vs 2012

Al 31 dicembre 2013 il capitale circolante netto ha generato risorse finanziarie per Euro 9.406 migliaia, in diminuzione per Euro 4.899 migliaia rispetto al 31 dicembre 2012, quando le risorse generate dal capitale circolante netto ammontavano a Euro 14.305 migliaia. Tale variazione è dovuta principalmente ai seguenti fattori:

- l'incremento dei crediti commerciali per Euro 2.320 migliaia a seguito dell'incremento del fatturato occorso nell'esercizio 2013 rispetto all'esercizio 2012;
- la riduzione dei debiti commerciali per Euro 1.057 migliaia, dovuta alla riduzione dei giorni medi di pagamento dei fornitori;
- l'incremento degli altri crediti per Euro 6.013 migliaia, principalmente per effetto della riclassifica del valore della partecipazione nella società SAGAT S.p.A., pari a Euro 5.166 migliaia, da partecipazioni ad attività destinate alla vendita. La partecipazione detenuta in SAGAT S.p.a. è stata iscritta tra le attività destinate alla vendita al 31 dicembre 2013 in quanto oggetto di specifico contratto di vendita già sottoscritto alla data di chiusura del bilancio.

Tali effetti sono stati parzialmente compensati dall'incremento degli altri debiti per Euro 4.444 migliaia, dovuto principalmente all'aumento del debito verso ENAC per canoni di concessione ed altri debiti verso lo Stato ed

alla riclassifica per Euro 2.389 migliaia della quota di oneri relativi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, il cui esborso è stato effettuato nel corso del 2014.

Fondi ed altre passività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la composizione dei fondi ed altre passività non correnti al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
TFR e altri fondi relativi al personale	(4.922)	(4.234)	(4.581)
Fondo per rischi e oneri	(1.412)	(3.133)	(2.944)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(10.533)	(11.237)	(10.879)
Imposte differite passive	(2.347)	(2.342)	(1.077)
Altri debiti non correnti	(167)	(211)	(209)
Fondi ed altre passività non correnti	(19.381)	(21.157)	(19.690)

2014 vs 2013

Al 31 dicembre 2014 i fondi e le altre passività non correnti ammontavano complessivamente a Euro 19.381 migliaia registrando un decremento pari a Euro 1.776 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013. Tale decremento è dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'incremento del TFR pari ad Euro 688 migliaia principalmente dovuto all'effetto della variazione dei tassi utilizzati nella effettuazione del calcolo attuariale;
- la riduzione del fondo per rischi ed oneri pari ad Euro 1.721 migliaia dovuta all'effetto combinato i) degli accantonamenti effettuati per Euro 211 migliaia, ii) dei rilasci per Euro 940 migliaia a seguito del venir meno delle passività a fronte delle quali il Gruppo negli esercizi precedenti aveva proceduto ad effettuare accantonamenti sulla base della stima dei rischi e iii) delle riclassifiche tra i fondi per rischi ed oneri correnti di Euro 992 migliaia relative al fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione ENAC-ENAV che prevede l'inclusione di un'altra area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione a fronte a) delle demolizioni da parte del Gruppo dei cespiti preesistenti e b) la realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario. Trattandosi di un'obbligazione cogente che sarà adempiuta nell'esercizio 2015, tale fondo è stato riclassificato nei fondi rischi ed oneri correnti.

2013 vs 2012

Al 31 dicembre 2013 i fondi e le altre passività non correnti ammontavano complessivamente a Euro 21.157 migliaia, registrando un incremento di Euro 1.467 migliaia rispetto al 31 dicembre 2012. Tale aumento è dovuto principalmente a:

- l'incremento per Euro 1.265 migliaia delle imposte differite passive;

- l'incremento del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per Euro 358 migliaia sulla base delle previsioni effettuate dal management;
- l'incremento del fondo rischi ed oneri per Euro 189 migliaia dovuto principalmente a: (i) gli accantonamenti effettuati per coprire passività potenziali stimate a carico del Gruppo su nuovi contenziosi avviati nel corso del 2013 e/o su precedenti cause pendenti; e (ii) la stima dell'onere che potrebbe derivare al Gruppo 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. L'art. 2-duodecies del D.L. 564/94 convertito dalla legge 30/11/1994 n. 656 ha disposto il raddoppio dei diritti di approdo e decollo degli aeromobili dell'aviazione generale e ha previsto che il maggiore gettito derivante da tale raddoppio è destinato, per la quota di un terzo, all'ammodernamento degli aeroporti minori per l'aviazione generale e, per la restante parte, a destinazioni diverse, secondo i criteri da stabilirsi tramite apposito Decreto Ministeriale, che alla Data del Documento di Registrazione, non è stato ancora emanato. Vi è quindi un vincolo di destinazione che rende queste somme indisponibili per il gestore aeroportuale, che dal 1 luglio 2011, provvede a rilevare tra le altre passività correnti tale maggior gettito. A copertura delle passività maturate precedentemente a tale data la Società ha stanziato un apposito fondo.

Indebitamento finanziario netto

Per la composizione e l'analisi dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo si rimanda a quanto riportato nel precedente paragrafo 10.1.

Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

in migliaia di Euro	Al 31 dicembre		
	2014	2013	2012
Capitale Sociale	74.000	74.000	74.000
Riserve	44.809	41.413	38.988
Risultato dell'esercizio	6.873	3.924	2.223
Patrimonio Netto	125.682	119.337	115.211
Patrimonio Netto di Terzi	355	249	231
Totale Patrimonio Netto	126.037	119.586	115.442

2014 vs 2013

Al 31 dicembre 2014 il patrimonio netto del Gruppo ammontava a Euro 125.682 migliaia in aumento di Euro 6.345 migliaia, rispetto al 31 dicembre 2013. Tale aumento è dovuto al maggior utile d'esercizio conseguito nel 2014 rispetto al 2013 ed all'incremento delle riserve. Per maggiori dettagli sulla composizione delle riserve *cf.* Capitolo XX del Documento di Registrazione.

2013 vs 2012

Al 31 dicembre 2013 il patrimonio netto del Gruppo ammontava a Euro 119.337 migliaia in aumento di Euro 4.126 migliaia, rispetto al 31 dicembre 2012. Tale aumento è dovuto al maggior utile d'esercizio conseguito nel 2013 rispetto al 2012 ed all'incremento delle riserve. Per maggiori dettagli sulla composizione delle riserve cfr. Capitolo XX del Documento di Registrazione.

10.4 Risorse finanziarie del Gruppo al 31 marzo 2015

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 marzo 2015 confrontata con i dati esposti al 31 dicembre 2014 secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319.

in migliaia di Euro	per il trimestre chiuso 31.03.2015		per l'esercizio chiuso 31.12.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	24	0	22	0
(B) Altre disponibilità liquide	7.902	0	6.999	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.786	0	2.766	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	10.712	0	9.787	0
(E) Crediti finanziari correnti	1.015	909	4.008	898
(F) Debiti finanziari correnti	(1.020)	0	(1.069)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.454)	0	(6.382)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(1.469)	0	(2.633)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(8.943)	0	(10.084)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	2.784	909	3.711	898
(K) Debiti bancari non correnti	(19.258)	0	(21.252)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(19.258)	0	(21.252)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(16.474)	909	(17.541)	898

Si segnala che l'unico finanziamento a medio lungo termine soggetto al rispetto di *covenant* è quello sottoscritto nell'esercizio 2014 dal Gruppo con Intesa Sanpaolo. Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al perimetro dello stesso. Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori. Per maggiori dettagli cfr. Capitolo XX del Documento di Registrazione.

L'Indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 marzo 2015 ammonta ad Euro 16.474 migliaia e mostra una riduzione rispetto al saldo esposto al 31 dicembre 2014 per un importo pari ad Euro 1.067 migliaia. Tale variazione è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato della capacità di generazione di cassa del Gruppo nel primo trimestre dell'esercizio 2015 per un importo pari ad Euro 2.824 migliaia, anche attraverso la

riclassifica dei conti correnti vincolati con una scadenza non superiore ai tre mesi, parzialmente utilizzata per il rimborso delle rate in scadenza dei finanziamenti a medio/lungo termine per un importo pari ad Euro 1.919 migliaia.

La voce B, Altre disponibilità liquide, nel 2014 mostra un incremento per effetto dell'incremento delle giacenze su conti correnti in parte dovuta alla riclassifica del saldo di conti vincolati con scadenza inferiore ai tre mesi.

La voce C, Titoli detenuti per la negoziazione, nel 2015 mostra un incremento pari alla rivalutazione del prodotto di capitalizzazione di Euro 2,5 milioni acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tale prodotto di capitalizzazione si riferisce ad una gestione separata relativa alla "Gestione Speciale Unipol Executive" che investe prevalentemente in titoli obbligazionari governativi e sovranazionali, in misura significativa in obbligazioni corporate "investment grade", in misura minore in titoli di capitale e in maniera residuale in immobili. La valuta di denominazione degli strumenti finanziari è l'Euro. Le aree geografiche di riferimento sulle quali la gestione investe sono prevalentemente l'Europa ed il Nord America, privilegiando titoli con rating "investment grade" denominati in Euro.

La voce E, Crediti finanziari correnti, mostra un decremento principalmente riconducibile alla scadenza dei conti correnti vincolati, che passano da Euro 3,1 milioni nel 2014 a Euro 100 migliaia a marzo 2015; il saldo residuo è ascrivibile alla quota corrente del credito finanziario derivante dalla cessione di Marconi Handling nel 2012.

La voce F, Debiti finanziari correnti, è relativa alla passività finanziaria iscritta tra le passività correnti nel 2012 a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dalla Società alla società SEAF S.p.A. e parzialmente riclassificata tra le passività non correnti nel 2013, quando la Società ha siglato un accordo di pagamento rateale in cinque anni con rate trimestrali a decorrere dal 12 marzo 2014.

La voce G, Parte corrente dell'indebitamento non corrente, non mostra significative variazioni poiché movimentata dal rimborso delle quote dei mutui e finanziamenti in scadenza e dalla classificazione a breve delle nuove quote capitale da rimborsare per i mutui e finanziamenti ancora in essere alla data di chiusura del periodo.

La voce H, Altri debiti finanziari correnti, include esclusivamente i debiti per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri incassata dai vettori nel mese di marzo e da riversare agli enti creditori entro il mese di aprile; tale voce mostra un decremento nel periodo per effetto dei maggiori incassi registrati nel mese di dicembre 2014 rispetto al medesimo mese dell'esercizio precedente.

La voce K, Debiti bancari non correnti, è riferita alla quota capitale dei mutui e finanziamenti rimborsabile oltre l'esercizio successivo e mostra un calo per effetto dei rimborsi effettuati dal Gruppo nel corso dell'esercizio.

Per maggiori dettagli in relazione alla composizione delle voci liquidità, indebitamento finanziario corrente ed indebitamento finanziario non corrente si rimanda alle informazioni contenute nel Capitolo XX del Documento di Registrazione.

10.5 Flussi di cassa del Gruppo al 31 marzo 2015

Nella seguente tabella è riportata una sintesi del rendiconto finanziario del Gruppo al 31 marzo 2015 confrontata con i dati esposti al 31 marzo 2014:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/03/2014
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività operativa	393	(1.593)
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività di investimento	2.431	6.524
Flussi di cassa generato (assorbito) dall'attività di finanziamento	(1.919)	(3.877)
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità Liquide inizio periodo	7.021	2.674
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità Liquide fine periodo	7.926	3.818

Flussi di cassa generati (assorbiti) dall'attività operativa

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei flussi di cassa generati (assorbiti) dall'attività operativa per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/03/2014
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(407)	(134)
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(11)	(7)
+ Ammortamenti	1.748	1.671
+ Accantonamento fondi	699	758
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	232	259
+/-Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	80	124
+/-Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	0	12
+/- Minusvalenze da cessione partecipazioni	0	0
+/- Accantonamento TFR	4	4
+/- Minusvalenze da alienazione cespiti	0	0
<i>Flussi di cassa generato dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante</i>	2.345	2.687
Variazione rimanenze di magazzino	41	20
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.481)	(2.652)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/non correnti (non finanziarie)	(1.423)	(773)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	710	(1.292)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	613	681
Interessi pagati	(170)	(221)
Interessi incassati	13	10
Imposte pagate	0	0
TFR pagato	(73)	(22)
Utilizzo fondi	(182)	(31)
Flussi di cassa generato dall'attività operativa	393	(1.593)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i flussi di cassa generati dall'attività operativa ammontano ad Euro 393 migliaia e mostrano una variazione positiva rispetto al saldo esposto al 31 marzo 2014 per un importo pari ad Euro 1.986 migliaia; tale positiva variazione è principalmente dovuta alle risorse finanziarie generate nel trimestre a seguito di una più efficace gestione degli incassi dei crediti verso i clienti e dei pagamenti dei debiti verso i fornitori rispetto al primo trimestre 2014, attraverso più efficienti procedure di sollecito e di programmazione dei pagamenti.

Sebbene dal confronto con il medesimo periodo del 2014 si registri un *trend* migliorativo, al 31 marzo 2015 si rileva una crescente esposizione nei confronti dei clienti rispetto al 31 dicembre 2014; ciò è dovuto al fatto che nel corso del primo trimestre il Gruppo, in linea con la politica adottata di concentrare tale modalità di gestione delle partite nell'ultimo trimestre dell'esercizio, ha posto in essere minori compensazioni tra partite creditorie e debitorie nei confronti dei vettori, come descritto anche al Paragrafo 20.2.6.8.

Flussi di cassa assorbiti dall'attività di investimento

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei flussi di cassa generati (assorbiti) dall'attività di investimento per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/03/2014
Acquisto di attività materiali	(182)	(152)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	93
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(387)	(171)
Corrispettivo da cessione di attività immateriali/diritti di concessione	0	0
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(32)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	5.459
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	3.000	1.327
Flussi di cassa generato dall'attività di investimento	2.431	6.524

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i flussi di cassa generati dall'attività di investimento ammontano ad Euro 2.431 migliaia e mostrano una variazione negativa di Euro 4.093 migliaia rispetto al saldo esposto al 31 marzo 2014; tale variazione è principalmente dovuta all'incasso pari a complessivi Euro 5.459 migliaia registrato nel primo trimestre 2014 in relazione alla cessione delle partecipazioni in SAGAT S.p.A. e Marconi Handling, parzialmente compensato dall'incremento delle attività finanziarie correnti relative a conti di deposito vincolati (di norma a tre o sei mesi), che da Euro 1.327 migliaia al 31 marzo 2014 sono passate a Euro 3.000 migliaia al 31 marzo 2015.

Flussi di cassa assorbiti dall'attività di finanziamento

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei flussi di cassa generati (assorbiti) dall'attività di finanziamento per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/03/2014
Dividendi corrisposti	0	0
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(1.919)	(3.877)
Flussi di cassa assorbito dall'attività di finanziamento	(1.919)	(3.877)

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 i flussi di cassa assorbiti dall'attività di finanziamento ammontano ad Euro 1.919 migliaia e mostrano una variazione positiva di Euro 1.958 migliaia rispetto al saldo esposto al 31 marzo 2014; tale variazione è principalmente dovuta alla entità dei finanziamenti rimborsati, secondo gli originari piani di ammortamento concordati con gli Istituti di Credito Finanziatori, nei trimestri di riferimento. Al 31 marzo 2014, in aggiunta a quanto in precedenza commentato, si precisa che era stato rimborsato anche un finanziamento a breve termine dell'importo pari ad Euro 2.000 migliaia.

10.6 Fabbisogno finanziario e struttura di finanziamento del Gruppo al 31 marzo 2015

Nel presente paragrafo sono fornite le informazioni riguardanti l'andamento dei principali indicatori patrimoniali e finanziari del Gruppo al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

10.6.1 Analisi della situazione patrimoniale e finanziaria

Nella seguente tabella sono presentati i principali dati patrimoniali e finanziari del Gruppo riclassificati al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/12/14
Immobilizzazioni (*)	180.644	181.663
Capitale Circolante Netto (**)	(18.370)	(18.704)
Fondi ed altre passività non correnti	(20.213)	(19.381)
Capitale Investito Netto (***)	142.061	143.578
Indebitamento finanziario netto (****)	16.474	17.541
Patrimonio Netto	125.587	126.037
Totale Risorse Finanziarie	142.061	143.578

(*) Le immobilizzazioni rappresentano la somma delle attività immateriali, attività materiali e altre attività non correnti.

(**) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(***) Il capitale investito netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Ai sensi di quanto stabilito dalla comunicazione CONSOB n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che l'indebitamento finanziario netto è stato determinato in conformità a quanto stabilito nella Raccomandazione ESMA/2013/319 del 20 marzo 2013.

Immobilizzazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del totale immobilizzazioni al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/12/2014
Diritti di concessione	155.538	156.584
Altre attività immateriali	945	899
Attività immateriali	156.483	157.483
Terreni, Immobili impianti e macchinari	9.575	9.745
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732
Attività materiali	14.307	14.477
Partecipazioni	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	948	948
Imposte differite attive	7.459	7.293
Altre attività non correnti	1.300	1.315
Altre attività non correnti	9.854	9.703
Totale immobilizzazioni	180.644	181.663

Nel primo trimestre dell'esercizio 2015 il totale delle immobilizzazioni mostra un decremento per un importo pari ad Euro 1.019 migliaia passando da un importo pari ad Euro 181.663 migliaia nel primo trimestre dell'esercizio 2014 ad un importo pari ad Euro 180.644 migliaia per effetto, principalmente, della riduzione delle attività immateriali e materiali. In particolare:

- le attività immateriali si riducono per Euro 1.000 migliaia quale effetto combinato di investimenti per Euro 397 migliaia prevalentemente per il miglioramento della viabilità lato est ed ammortamenti di periodo per Euro 1.397 migliaia;
- le attività materiali si riducono per Euro 170 migliaia quale effetto combinato di investimenti per Euro 182 migliaia ed ammortamenti di periodo per Euro 351 migliaia;
- le altre attività non correnti si incrementano per Euro 151 migliaia a seguito della rilevazione della fiscalità anticipata di periodo.

Capitale circolante netto

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del capitale circolante netto al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/12/2014
Crediti commerciali	12.110	10.720
Debiti commerciali	(13.022)	(12.312)
Rimanenze di magazzino	447	487
Capitale Circolante Commerciale (****)	(465)	(1.105)
Altri crediti (*)	8.563	7.120
Altri debiti (**)	(26.468)	(24.719)
Capitale Circolante Netto (***)	(18.370)	(18.704)

(*) La voce altri crediti rappresenta la somma delle altre attività non correnti e delle attività destinate alla vendita.

(**) La voce altri debiti rappresenta la somma delle altre passività e della parte corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali e del fondo rischi ed oneri.

(***) Il capitale circolante netto non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

(****) Il capitale circolante commerciale non è identificato come una misura contabile né nell'ambito dei Principi Contabili Italiani né in quello dei principi contabili IFRS. Il criterio di determinazione dell'Emittente potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e, pertanto, il saldo ottenuto dall'Emittente potrebbe non essere comparabile con quello determinato da questi ultimi.

L'aumento dei crediti commerciali al 31 marzo 2015 è influenzato da due fattori: da un lato il lieve calo del fatturato dovuto alla stagionalità del business come più ampiamente trattato al paragrafo 6.9 del Documento di Registrazione e dall'altro il rallentamento delle tempistiche di incasso/compensazione dei crediti commerciali. L'aumento dei debiti commerciali che ha parzialmente mitigato il peggioramento del Capitale Circolante Commerciale dovuto alla crescita dei crediti commerciali, è principalmente ascrivibile alla mancata compensazione di alcune partite fornitori con i relativi crediti commerciali al 31 marzo 2015; ciò è dovuto al fatto che nel corso del primo trimestre il Gruppo, in linea con la politica adottata di concentrare tale modalità di gestione delle partite nell'ultimo trimestre dell'esercizio, ha posto in essere minori compensazioni tra partite creditorie e debitorie nei confronti dei vettori.

La crescita della voce Altri Crediti è dovuta per la maggior quota all'aumento del credito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri coerentemente con l'aumento dei relativi crediti commerciali ed ai maggiori risconti attivi dovuti prevalentemente alla fatturazione anticipata di canoni periodici.

L'andamento della voce Altri Debiti è invece dovuto ai seguenti principali fattori:

- 1) maggior debito verso il personale per retribuzioni e verso istituti di previdenza per effetto dell'incremento dell'organico nel corso del primo trimestre 2015;
- 2) incremento del debito relativo al servizio antincendio e al canone di concessione aeroportuale quest'ultimo decrementatosi nel corso del trimestre per effetto del pagamento del secondo acconto dell'esercizio 2014;
- 3) aumento dei ratei e risconti passivi legati al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione;

- 4) maggior debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo 2015.

Ciò considerato, nel primo trimestre del 2015 il Capitale Circolante Netto ha eroso liquidità per Euro 334 migliaia passando da un importo pari ad Euro 18.704 migliaia al 31 dicembre 2014 ad un importo pari ad Euro 18.370 migliaia al 31 marzo 2015.

Si riporta di seguito un ulteriore aggiornamento in merito all'evoluzione dei tempi medi effettivi di incasso alla data del 31 marzo 2015 e del 30 aprile 2015 (con il confronto degli stessi dati al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014) in relazione, allo scaduto dei crediti commerciali, all'incidenza percentuale delle posizioni creditorie di dubbia esigibilità rispetto al totale delle posizioni creditorie lorde, alla percentuale di copertura del fondo svalutazione crediti rispetto al totale delle posizioni creditorie lorde di dubbia esigibilità:

	al 30/04/ 2015	al 31/03/2015	al 31/12/2014
Giorni medi di incasso dei crediti commerciali	63,9	61,8	46,4
Indice di rotazione dei crediti commerciali	5,6	5,8	7,9
Ageing dei crediti commerciali (in migliaia di Euro)			
A scadere	7.511	5.820	6.228
Scaduto 0-30 giorni	3.316	3.324	2.355
Scaduto 30-60 giorni	1.362	1.916	770
Scaduto 60-90 giorni	810	12	315
Scaduto oltre 90 giorni	3.065	3.068	3.203
Totale crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	16.064	14.140	12.871
Totale crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	314	217	5
Totale crediti commerciali	16.378	14.357	12.876
% totale scaduto su totale crediti commerciali	52,20%	58,00%	51,60%
Concentrazione dei crediti commerciali	46,80	43,50%	43,10%
Fondo svalutazione crediti	2.247	2.247	2.156
% fondo svalutazione su totale crediti commerciali	13,70%	15,70%	16,70%
% crediti di dubbia esigibilità su totale crediti commerciali	15,10%	17,20%	18,70%
% copertura fondo svalutazione crediti vs crediti di dubbia esigibilità	91,00%	91,00%	90,00%

(*) Calcolato come rapporto tra il credito verso i primi 10 clienti per ammontare del credito sul totale crediti commerciali.

Si riporta di seguito un aggiornamento in merito all'evoluzione dei tempi medi effettivi di pagamento alla data del 31 marzo 2015 e del 30 aprile 2015 (con il confronto degli stessi dati al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre

2014) in relazione allo scaduto dei debiti commerciali, all'incidenza dello scaduto dei debiti commerciali sul totale della voce stessa:

	al 30/04/ 2015	al 31/03/2015	al 31/12/2014
Giorni medi pagamento dei debiti commerciali	108,8	119,2	104,1
Indice di rotazione dei debiti commerciali	3,3	3	3,5
Ageing dei debiti commerciali (in migliaia di Euro)			
A scadere	2.419	2.656	4.625
Scaduto 0-30 giorni	1.867	2.874	1.209
Scaduto 30-60 giorni	86	857	22
Scaduto 60-90 giorni	117	27	0
Scaduto oltre 90 giorni	108	80	220
Totale debiti commerciali per fatture/note di credito ricevute	4.597	6.494	6.076
Totale debiti commerciali per fatture/note di credito da ricevere	6678	6528	6236
Totale debiti commerciali	11.274	13.022	12.312
% totale scaduto su totale debiti commerciali	19,30%	29,50%	11,80%
di cui debiti in contenzioso	526	526	526
% debiti scaduti e/o in contenzioso su totale debiti commerciali	19,30%	29,50%	11,80%
Concentrazione dei debiti commerciali		50,90%	42,80%

(*) Calcolato come rapporto tra il debito verso i primi 10 fornitori per ammontare del debito sul totale debiti commerciali.

Si precisa che è policy del Gruppo richiedere, in particolar modo ai clienti del settore operativo *non aviation*, garanzie fideiussorie a copertura del rischio di credito; al 31 dicembre 2014 le fideiussioni prima citate ammontano ad Euro 13,4 milioni e al 31 marzo 2015 ad Euro 14,7 milioni.

Fondi ed altre passività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la composizione dei fondi ed altre passività non correnti al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31/03/2015	al 31/12/2014
TFR e altri fondi relativi al personale	(5.060)	(4.922)
Fondo per rischi e oneri	(1.463)	(1.412)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(11.157)	(10.533)
Imposte differite passive	(2.365)	(2.347)
Altri debiti non correnti	(168)	(167)
Fondi ed altre passività non correnti	(20.213)	(19.381)

Nel primo trimestre del 2015 i Fondi ed altre passività non correnti mostrano un incremento per un importo pari ad Euro 832 migliaia passando da Euro 19.381 migliaia al 31 dicembre 2014 ad Euro 20.213 migliaia al 31 marzo 2015; tale variazione è principalmente dovuta all'incremento del Fondo Rinnovo Infrastrutture Aeroportuali per Euro 624 migliaia a seguito dell'effetto netto di accantonamenti effettuati nel primo trimestre 2015 per un importo pari ad Euro 743 migliaia, utilizzi fondo per Euro 85 migliaia e riclassifiche per Euro 34 migliaia.

Indebitamento finanziario netto

Per la composizione e l'analisi dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo si rimanda a quanto riportato nel precedente Paragrafo 10.4

Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta la composizione del patrimonio netto al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014.

in migliaia di Euro	al 31/03/2015	al 31/12/2014
Capitale Sociale	74.000	74.000
Riserve	51.546	44.809
Risultato dell'esercizio	(314)	6.873
Patrimonio Netto	125.232	125.682
Patrimonio Netto di Terzi	355	355
Totale Patrimonio Netto	125.587	126.037

Nel primo trimestre 2015 il Patrimonio Netto mostra un decremento pari ad Euro 450 migliaia passando da un importo pari ad Euro 126.037 migliaia al 31 dicembre 2014 ad un importo pari ad Euro 125.587 migliaia al 31 marzo 2015; tale variazione negativa è sostanzialmente ascrivibile alla consuntivazione di un risultato economico negativo al 31 marzo 2015.

10.7 Politiche di gestione dei rischi finanziari

I principali rischi finanziari cui è esposto il Gruppo sono rappresentati dal rischio di liquidità, dal rischio di credito e dal rischio di tasso di interesse.

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 del Gruppo è caratterizzata da un moderato utilizzo della leva finanziaria. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo.

La Società ha la disponibilità di un affidamento ricevuto da Banco Popolare di Euro 5 milioni ad utilizzo promiscuo con validità a revoca utilizzabile sotto forma di apertura di credito in conto corrente e/o sotto forma di sovvenzioni denaro caldo e/o sotto forma di sovvenzioni a breve termine e/o sotto forma di apertura a credito a fronte di presentazioni all'incasso.

La Società ha inoltre tra le proprie disponibilità un affidamento da Banco Popolare di Euro 0,5 milioni per fidejussioni e avalli con validità a revoca parzialmente utilizzato per un importo di Euro 1,5 migliaia a partire dal dicembre 2010.

Nel corso dell'esercizio 2014 la Società ha stipulato un nuovo contratto di finanziamento con Banca Intesa Sanpaolo per un importo totale di Euro 23 milioni e durata decennale, per far fronte al fabbisogno finanziario derivante dalla realizzazione degli investimenti concernenti il piano di sviluppo infrastrutturale. Tale

finanziamento risultava ancora inutilizzato al 31 marzo 2015; alla Data del Documento di Registrazione è stato erogato l'intero ammontare.

Il finanziamento ha una durata di 10 anni (dal 10/06/2014 al 10/06/2024, comprendente un periodo di preammortamento dal 9/06/2014 al 10/06/2015 ed un periodo di ammortamento fra il 10/06/2015 ed il 10/06/2024) e sarà erogato in una o più soluzioni dalla data di stipula entro il 10/06/2015. Il finanziamento dovrà essere rimborsato in linea capitale entro il 10 giugno 2024 in 18 quote di capitale semestrali posticipate costanti ciascuna dell'importo di Euro 1,28 milioni.

A fronte di questo specifico finanziamento la Società si è obbligata a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari, calcolati annualmente:

- PFN/EBITDA (<2,25 per il 2015)

- PFN/PN (<0,35 per il 2015).

Per il 2014 i *covenant* finanziari previsti dal contratto di finanziamento sono stati rispettati. Il Contratto di Finanziamento prevedeva inoltre che qualora la Società avesse adottato i principi contabili internazionali IAS/IFRS gli impegni economici, originariamente calcolati sulla base dei principi contabili italiani, sarebbero stati rideterminati tra le parti per tener conto dei nuovi principi contabili adottati al fine di ottenere un risultato sostanziale quanto più simile possibile a quello utilizzato precedentemente all'adozione dei nuovi principi contabili. Tale revisione è attualmente in corso.

Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

Per ulteriori dettagli in merito ai contratti di finanziamento si rinvia al Paragrafo 22.5.

Quanto al rischio di tasso di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile, tutti allo stato attuale vantaggiosi rispetto alle condizioni medie di mercato.

Il gruppo non ha adottato strategie di copertura tramite il ricorso a strumenti derivati.

La suddivisione dell'indebitamento di natura finanziaria distinta per tipologia di tasso variabile/fisso al 31 marzo 2015 era la seguente:

Istituto Finanziario erogante	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.03.2015
Intesa Sanpaolo S.p.A. (ex Banca OPI S.p.A.)	Variabile	12.414
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Variabile	5.662
Unicredit "SEAF"	Variabile	1.913
Cassa di Risparmio di Forlì "SEAF"	Variabile	1.874
Intesa Sanpaolo S.p.A.	Fisso	4.860

Il Gruppo, con la stipula del contratto di finanziamento di Euro 23 milioni a tasso fisso con Intesa Sanpaolo, ha bilanciato la composizione del proprio indebitamento in termini di tasso riequilibrando in ottica prospettica

la suddivisione delle forme di indebitamento in termini di tassi di interesse applicati. Alla Data del Documento di Registrazione è stato erogato l'intero ammontare.

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 del Gruppo presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 40% 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 dal Gruppo 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 fideiussoria ai clienti subconcessionari

Il fondo svalutazione crediti commerciali al 31 marzo 2015 ammontava a Euro 2,2 milioni ed era appostato a fronte di un monte crediti di Euro 14,4 milioni.

Il tasso di default massimo sui ricavi registrato nell'ultimo triennio ammonta allo 0,6%.

I ricavi considerati nel calcolo sono al netto dei ricavi per servizi di costruzione e al lordo degli incentivi commerciali per lo sviluppo del traffico.

Alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente non ha sollecitato il rilascio di alcun rating.

10.8 Limitazioni all'uso delle risorse finanziarie

Non esistono restrizioni all'uso delle risorse finanziarie che abbiano avuto, o potrebbero avere, direttamente o indirettamente, ripercussioni significative sull'attività del Gruppo.

10.9 Fonti previste di finanziamento

Il Gruppo finanzia gli investimenti futuri tramite i flussi di cassa generati dalla gestione operativa ed mediante l'utilizzo delle linee di finanziamento ad oggi già concesse o da richiedere.

A tal proposito si segnala che, come più approfonditamente descritto al paragrafo 22.5.3, in data 10 giugno 2014, è stato sottoscritto un contratto di finanziamento tra Intesa Sanpaolo S.p.A. e l'Emittente, ai sensi del quale Banca Intesa ha concesso all'Emittente un finanziamento per un importo massimo pari a Euro 23 milioni al fine di far fronte alla realizzazione di investimenti concernenti parte del piano di sviluppo Infrastrutturale 2009-2023 approvato da ENAC in data 3 novembre 2009. Tale finanziamento prevede una scadenza al 10 giugno 2024.

La durata del Contratto di Finanziamento Banca Intesa comprende un periodo di preammortamento intercorrente tra la data di sottoscrizione del Contratto di Finanziamento Banca Intesa e il 10 giugno 2015 (escluso), ed un periodo di ammortamento intercorrente tra il 10 giugno 2015 (incluso) e il 10 giugno 2024 (escluso). Alla data del 31 marzo 2015 tale finanziamento non era ancora stato erogato. Alla Data del Documento di Registrazione è stato erogato l'intero ammontare.

Si segnala inoltre la disponibilità di un ulteriore affidamento ricevuto da Banco Popolare di Euro 5 milioni ad utilizzo promiscuo con validità a revoca utilizzabile sotto forma di apertura di credito in conto corrente e/o sotto forma di sovvenzioni denaro caldo e/o sotto forma di sovvenzioni a breve termine e/o sotto forma di apertura a credito a fronte di presentazioni all'incasso. Alla data del 31 marzo 2015 non utilizzato.

La Società ha inoltre tra le proprie disponibilità un affidamento da Banco Popolare di Euro 0,5 milioni per fidejussioni e avalli con validità a revoca parzialmente utilizzato per un importo di Euro 1,5 migliaia a partire dal dicembre 2010.

Per ulteriori dettagli in merito ai contratti di finanziamento ed ai relativi *covenant* si rimanda al Paragrafo 22.5.

La gestione del capitale circolante netto e di conseguenza dell'indebitamento finanziario è influenzata dalla stagionalità del *business aviation*, trattata in dettaglio al paragrafo 6.9 del Documento di Registrazione oltre che dall'andamento delle tempistiche di incasso, pagamento e compensazione dei crediti e debiti commerciali. Le voci Altri Crediti e Altri Debiti sono anch'esse influenzate dalla stagionalità, in particolare i crediti e debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri, mostrano un andamento coerente con l'andamento dei relativi crediti commerciali. I risconti attivi sono significativamente influenzati dalla fatturazione passiva anticipata di canoni periodici mentre i ratei e risconti passivi sono legati al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione.

Oltre alla stagionalità su esposta le uscite finanziarie specifiche del *business* del Gruppo sono significativamente influenzate dall'andamento degli investimenti legato allo stato avanzamento dei lavori e al pagamento semestrale (gennaio/luglio) del canone di concessione aeroportuale.

11 RICERCA E SVILUPPO, BREVETTI E LICENZE

11.1 Attività di ricerca e sviluppo

Il Gruppo non ha condotto attività significativa di ricerca e sviluppo durante l'esercizio in corso, né durante gli ultimi esercizi, salvo quelle di seguito indicate:

- ➔ in data 21 luglio 2011 l'Emittente e Siemens S.p.A. hanno sottoscritto un contratto per la progettazione e realizzazione di alcuni banchi "common self bag-drop" denominati "SICHECK". Ad eccezione di tale attività il Gruppo non ha condotto attività significativa di ricerca e sviluppo durante l'esercizio in corso, né durante gli ultimi esercizi;
- ➔ l'Emittente ha implementato presso l'aerostazione passeggeri dello scalo il progetto "RE-PACK & GO" che si propone di consentire al passeggero di verificare, in un ambiente accogliente e tramite bilance speciali, se e in che misura il peso del suo bagaglio eccede il peso massimo consentito. Il passeggero può quindi decidere se acquistare una borsa ulteriore, contraddistinta dal marchio "Aeroporto di Bologna", dove poter riporre l'eccedenza, portandola con sé in viaggio o riponendola nel deposito bagagli dello scalo.

11.2 Marchi

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente è titolare dei seguenti marchi:

- a) marchio nazionale italiano "Aeroporto di Bologna" n. 948547, depositato il 22 maggio 2001, registrato il 13 dicembre 2004 e recentemente rinnovato, per i prodotti e i servizi delle classi 9, 12, 14, 16, 18, 20, 21, 25, 35, 36, 37, 39, 41 e 42, raffigurato qui di seguito:



- b) marchio comunitario "RE PACK E GO" n. 10574051, depositato il 19 gennaio 2012 e registrato il 20 giugno 2012, per i prodotti delle classi 7 e 9.

11.3 Nomi di dominio

Alla Data del Documento di Registrazione l'Emittente risulta altresì titolare dei seguenti nomi di dominio:

- a) **blq.it**, creato il 23 novembre 2004 e in scadenza il 30 giugno 2015;
- b) **bologna-airport.it**, creato il 19 giugno 1998 e in scadenza il 16 maggio 2015; e
- c) **bologna-airport.eu**, registrato il 7 aprile 2006 e in scadenza il 30 aprile 2015.

FFM risulta titolare del nome a dominio **marconiffm.it**, creato il 23 dicembre 2008 e in scadenza il 23 dicembre 2015.

Al fine di tutelare i propri nomi di dominio l’Emittente cura regolarmente la registrazione e il rinnovo degli stessi.

11.4 Brevetti e modelli di utilità

L’Emittente è titolare, congiuntamente con la società Logital Digital Media S.r.l., del brevetto n. 1406990, depositato il 15 luglio 2001, registrato il 21 marzo 2014 ed avente ad oggetto un “*dispositivo per verificare la conformità di un bagaglio a valori di peso e dimensioni consentiti*”. Il brevetto è stato sviluppato dai dipendenti di Logital Digital Media S.r.l. Paolo Barbieri, Lucio Bini, Roberto Grandi, Silvia Lombardi, Roberto Raciti e Luca Voltolini, che sono indicati quali inventori nella relativa domanda di brevetto.

L’utilizzo del brevetto in questione è disciplinato da un regolamento di comunione sottoscritto il 15 novembre 2010, ai sensi del quale ciascuna parte è titolare di una quota del 50% del brevetto in comunione *pro indiviso*. Ai sensi del contratto di commissione per la progettazione e realizzazione del brevetto in oggetto tra l’Emittente e Logital Digital Media S.r.l., la commercializzazione di apparecchiature che sfruttano il suddetto brevetto è rimessa a quest’ultima, mentre all’Emittente sarà riconosciuta una *royalty* pari al 16,5% del fatturato derivante dalla produzione e vendita a terzi delle suddette apparecchiature.

Rispetto ai marchi, brevetti e nomi di dominio sopra menzionati non risulta che vi siano contestazioni di terzi pendenti o comunque minacciate.

11.5 Software

L’Emittente ha fatto sviluppare in via esclusiva e su sue specifiche istruzioni alcuni software. L’elenco di tali software e le rispettive funzioni sono riprodotte nella seguente tabella:

Nome software	Descrizione e funzione
AppMonitor SMS voli	Sistema di monitoraggio e controllo del corretto funzionamento del sistema SMS voli
Contact edit	Sistema di gestione della rubrica telefonica interna
Deposito bagagli	Sistema di gestione deposito bagagli e oggetti smarriti/sequestrati
Docright 1	Sistema di gestione protocollo
Docright2 mobile (Deprecated)	Sistema di gestione documentale mobile
Exbag	Sistema di gestione dell’eccedenza bagagli
Gateway SMS	Gateway SMS in/out per i sistemi aeroportuali
Informativa voli SMS	Sistema di gestione SMS voli e vari servizi ai passeggeri
Litar	Sistema di controllo targhe varchi doganali
Logiscan	Sistema di gestione dell’apparecchio Logiscan, volto a verificare la conformità di un bagaglio a valori di peso e dimensioni consentiti
Opeq	Sistema di gestione dell’albo fornitori
SIV	Sistema informativo relativo ai voli
Time	Sistema di consultazione presenze
ToDoList	Sistema di gestione notifiche e assegnazione attività da svolgere

L’Emittente risulta altresì titolare di alcune licenze d’uso in relazione ad altri software utili allo svolgimento del suo *core business*, tra i quali i software denominati “GSTAR” e “SAP”.

12 INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE

12.1 Tendenze significative nell'andamento della produzione, delle vendite e delle scorte e nell'evoluzione dei costi e dei prezzi di vendita

Salvo quanto indicato nel presente Documento di Registrazione, a giudizio della Società, dalla data di chiusura del trimestre al 31 marzo 2015 alla Data del Documento di Registrazione, non si sono manifestate tendenze significative nell'andamento della produzione, delle vendite e delle scorte e nell'evoluzione dei costi e dei prezzi di vendita, in grado di condizionare, in positivo o in negativo, l'attività dell'Emittente.

12.2 Informazioni su tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente almeno per l'esercizio in corso

Fatto salvo quanto indicato nel presente Documento di Registrazione, alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non è a conoscenza di tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente e del Gruppo almeno per l'esercizio in corso.

13 PREVISIONI E STIME DEGLI UTILI

Il Documento di Registrazione non contiene alcuna previsione o stima degli utili e la Società non ha pubblicato alcun dato previsionale o stima in relazione ad essi.

14 ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DIREZIONE E CONTROLLO E ALTI DIRIGENTI

14.1 Informazioni sugli organi amministrativi, di direzione e di vigilanza e alti dirigenti

14.1.1 Consiglio di amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione, composto da 5 membri ai sensi dell'articolo 16 dello Statuto in vigore alla data di nomina, è stato nominato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 27 giugno 2014 per tre esercizi, fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016 ed è così composto:

Nome e Cognome	Carica	Luogo e data di nascita	Amministratore esecutivo /non esecutivo
Enrico Postacchini	Presidente	Bologna, 17 luglio 1958	Non esecutivo
Giada Grandi	Consigliere	Bologna, 20 ottobre 1960	Non esecutivo
Luca Mantecchini	Consigliere	Bologna, 14 novembre 1975	Non esecutivo e indipendente
Giorgio Tabellini	Consigliere	San Giovanni in Persiceto, 31 gennaio 1944	Non esecutivo
Sonia Bonfiglioli	Consigliere	Bologna, 25 novembre 1963	Non esecutivo e indipendente

Il 27 aprile 2015, tutti i membri del Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione hanno rassegnato le proprie dimissioni dall'organo amministrativo, con effetto dalla Data di Inizio delle Negoziazioni.

Il 20 maggio 2015 l'assemblea dei soci dell'Emittente, previa modifica in pari data delle disposizioni dello Statuto relative alla composizione del Consiglio di Amministrazione, ha nominato, con efficacia dalla Data di Inizio delle Negoziazioni delle Azioni e fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015, un nuovo Consiglio di Amministrazione, la cui composizione è conforme alle previsioni normative e regolamentari vigenti in materia di società quotate in ordine al numero di amministratori indipendenti ai sensi degli articoli 147-ter, comma 4, e 148, comma 3, del TUF, composto da nove membri.

Alla luce di tale delibera assembleare, la composizione del Consiglio di Amministrazione della Società che entrerà in carica dalla Data di Inizio delle Negoziazioni risulta essere la seguente:

Nome e Cognome	Carica	Luogo e data di nascita	Amministratore esecutivo /non esecutivo
Enrico Postacchini	Presidente	Bologna, 17 luglio 1958	Non esecutivo
Nazareno Ventola	Consigliere	Roma, 13 giugno 1966	Esecutivo
Giada Grandi	Consigliere	Bologna, 20 ottobre 1960	Non esecutivo
Giorgio Tabellini	Consigliere	San Giovanni in Persiceto, 31 gennaio 1944	Non esecutivo
Sonia Bonfiglioli	Consigliere	Bologna, 25 novembre 1963	Non esecutivo e indipendente
Luca Mantecchini	Consigliere	Bologna, 14 novembre 1975	Non esecutivo e indipendente
Marco Cammelli	Consigliere	Firenze, 8 ottobre 1944	Non esecutivo e indipendente
Chiara Fornasari	Consigliere	Ferrara, 16 dicembre 1952	Non esecutivo e indipendente
Gianni Lorenzoni	Consigliere	Bologna, 29 dicembre 1938	Non esecutivo e indipendente

Ai sensi dell'articolo 13.1 del Nuovo Statuto, la società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da nove membri. Ai sensi del successivo articolo 13.2 del Nuovo Statuto, gli amministratori sono nominati per un periodo fino a tre esercizi; i membri del Consiglio di Amministrazione sono rieleggibili.

Si segnala che tutti i membri del Consiglio di Amministrazione che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni hanno provveduto ad accettare formalmente la loro carica.

I componenti del Consiglio di Amministrazione in carica alla data del Documento di Registrazione e i componenti del Consiglio di Amministrazione nominati dall'assemblea dei soci dell'Emittente il 20 maggio 2015 e che entreranno in carica dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, sono tutti domiciliati per la carica presso la sede dell'Emittente.

Viene di seguito riportato un breve *curriculum vitae* di ogni amministratore in carica alla data del Documento di Registrazione e di quelli che entreranno in carica dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale e/o nel settore in cui opera l'Emittente.

Enrico Postacchini: nato a Bologna il 17 luglio 1958, diplomato al Liceo Linguistico Internazionale di Bologna e successivo diploma alla Scuola Interpreti e Traduttori; è amministratore delegato della Postacchini S.r.l. ed è stato tra l'altro Presidente di Confcommercio Ascom Bologna dal (3 aprile 2008), Presidente Iscom Bologna (dal giugno 2008), Presidente Cedascom S.p.A. (dal 29 aprile 2009), Presidente Bologna Incoming S.r.l. (dal 2010), Vicepresidente BolognaFiere S.p.A. (da settembre 2011), Componente del Comitato Esecutivo di 50&Più Enasco (dall'aprile 2010), Componente del Consiglio di Amministrazione di Lineapelle S.p.A. (dal giugno 2010) e Presidente di Cofiter Confidi Terziario Emilia Romagna Soc. Coop (dal luglio 2010 al maggio 2013).

Giada Grandi: nata a Bologna il 20 ottobre 1960, laureata in Giurisprudenza nel 1986 presso l'Università degli Studi di Bologna; specializzata in Diritto Amministrativo e Scienza dell'Amministrazione - Corso di Specializzazione Triennale conseguito il 1989 e in Diritto Tributario conseguita nel 1993 presso l'Ente formatore Facoltà di Giurisprudenza Università degli Studi in Bologna. Precedentemente è stata, tra l'altro, componente del Consiglio Generale Ente Autonomo Fiere Internazionali di Bologna, Consigliere Promobologna S.C.a.r.l., Vice Presidente Centro Divulgazione Agricola, consigliere Tecnoinvestimenti S.r.l.; è stata ViceDirettore (dal 1 marzo 1990 al 31 maggio 1997) dell'Ente Previdenza Consiglio dei Ministri - T.A.R. Emilia-Romagna Sede di Bologna e Dirigente (dal 1 giugno 1997 all'aprile del 2010) della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna.

Luca Mantecchini: nato a Bologna, il 14 novembre 1975 residente a Bologna. Laureato in Ingegneria Civile Trasporti, conseguita il 6 dicembre 2000 presso l'Università di Bologna e consegue il 5 maggio 2004 il Dottorato di Ricerca in Ingegneria dei Trasporti presso l'Università di Bologna. Ha svolto un'importante e approfondita attività di ricerca essenzialmente in due macro-aree: trasporto aereo e sostenibilità dei trasporti, pubblicando anche numerose e significative ricerche.

Giorgio Tabellini: nato a San Giovanni in Persiceto (BO), il 31 gennaio 1944. Diplomato in Ragioneria. Entra a far parte in qualità di socio nella FRB S.r.l., fonda la PEI S.r.l., che poi subirà un incrementale sviluppo anche nel mercato estero, investendo nello studio di soluzioni differenziate con messa a punto di numerosi brevetti. Oggi è Presidente e azionista di maggioranza del Gruppo PEI. Ha fatto inoltre parte di numerosi consigli di amministrazione di diverse società tra cui la CNA Servizi Bologna scarl, BolognaFiere S.p.A., Aeroporto di Bologna, CNA Immobiliare ed è stato eletto nel 2013 Presidente della Camera di Commercio di Bologna.

Sonia Bonfiglioli: nata a Bologna nel 1963, è laureata in Ingegneria Meccanica all'Università di Bologna e ha conseguito un Master in *Business Administration* presso la Profingest/Alma. Oggi è socio e presidente del Gruppo Bonfiglioli, ha guidato l'azienda in una più vasta dimensione internazionale promuovendo investimenti nel settore delle energie alternative. Tra l'altro è anche membro del Comitato di Presidenza Unindustria - Bologna, con delega alla ricerca e l'innovazione, Membro del Consiglio Direttivo di Unindustria, Membro del Consiglio del Territorio Nord - Unicredit e Membro di numerosi consigli di amministrazione tra cui quello di BRT S.p.A. Panariagroup Industrie Ceramiche S.p.A.

Nazareno Ventola - nato a Roma il 13 giugno 1966. Ha conseguito la laurea con lode in Ingegneria Chimica presso l'Università di Trieste; ha seguito corsi specifici di formazione presso l'SDA Bocconi, MIT (Boston), London *Business School* e Università di Cranfield. È stato nominato Direttore Generale ed *Accountable Manager* dell'Emittente nel maggio 2013; precedentemente, dopo esser stato Direttore Pianificazione e Controllo, ha rivestito la carica di direttore Strategia e *Corporate Performance Management* della Società occupandosi di strategia di mercato, qualità, *budgeting* e di pianificazione e controllo. Prima di entrare nel Gruppo, nel 2000, è stato analista pianificazione strategica per Enitecnologie (gruppo ENI), presidente di ACI Europe Economics Committee per il biennio 2012-2013. L'Ing. Ventola è attualmente membro del Board di ACI Europe per il triennio 2014-2017.

Marco Cammelli - nato a Firenze l'8 ottobre 1944. Professore emerito dell'Università di Bologna, ha ricoperto posizioni accademiche in materie legali e di diritto amministrativo in alcune delle principali università italiane. Ha conseguito la laurea *honoris causa* in diritto presso l'Università di Buenos Aires nel 1994. Collabora con la casa editrice il Mulino ed è vice presidente dell'Associazione il Mulino dal maggio del 2014. Dal 2005 al 2009 è stato membro del Consiglio di Presidenza della Giustizia Amministrativa designato dal Senato della Repubblica, dal 2008 è componente del comitato direttivo dell'Associazione Fondazioni di origine bancaria dell'Emilia Romagna. Il professor Cammelli è stato professore ordinario di diritto amministrativo presso la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bologna.

Chiara Fornasari - nata a Ferrara il 16 dicembre 1952. Ha conseguito la laurea in scienze politiche presso l'Università di Bologna. Nel 1978 ha iniziato a collaborare con Prometeia Associazione, nel 1987 ne diviene responsabile per l'attività di previsione dei mercati monetari. La carriera della dottoressa Fornasari continua in Prometeia SIM con il ruolo di analista del risparmio per famiglie e industrie e in seguito come responsabile dell'attività di *advisory* finanziaria per gli investitori istituzionali. Dal 2006 è responsabile della *practice* di analisi dei mercati e degli intermediari finanziari, nel 2012 è diventata presidente di Prometeia Advisor SIM S.p.A.

Gianni Lorenzoni - nato a Bologna il 29 dicembre 1938. Professore emerito di *Strategic Management* presso l'Università di Bologna, è stato professore ordinario presso la stessa Università dal 1976 al 2010. Membro della *Strategic management Society*, è stato vice-presidente dell'Accademia Italiana di Economia Aziendale dal 1991 al 1998 e direttore del dipartimento di Business Studies dal 1991 al 1994. Il Prof. Lorenzoni è autore di numerose pubblicazioni in Italia e all'estero, è stato Presidente di Alma Cube, un business incubator. Ha inoltre svolto attività di consulente per il *management development* per primarie società europee tra le quali BMW, New Holland, Credit Agricole.

Per tutti i membri del Consiglio di Amministrazione (sia per quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia per quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni) il Consiglio di

Amministrazione ha effettuato i previsti accertamenti della sussistenza dei requisiti di onorabilità e professionalità richiesti dalla normativa vigente. In particolare, sia i componenti del Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione sia i componenti del Consiglio di Amministrazione nominati dall'assemblea dei soci dell'Emittente il 20 maggio 2015 e che entreranno in carica dalla Data di Inizio delle Negoziazioni sono dotati dei requisiti di onorabilità⁹² richiesti dall'art. 148, comma 4, del TUF e dal Regolamento adottato con decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162.

I consiglieri Luca Mantecchini, Sonia Bonfiglioli, Marco Cammelli, Chiara Fornasari e Gianni Lorenzoni sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 147-ter, comma 4, del TUF e dal Codice di Autodisciplina.

Nessuno dei membri del Consiglio di Amministrazione (sia per quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia per quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni) ha rapporti di parentela di cui al Libro I, Titolo V del Codice Civile con gli altri componenti del Consiglio di Amministrazione, né tra questi ed i membri del Collegio Sindacale dell'Emittente o i dirigenti e gli altri soggetti che ricoprono un ruolo strategico.

La seguente tabella indica le società, diverse dalle società del Gruppo, delle quali i componenti del Consiglio di Amministrazione (sia per quelli in carica alla Data del Documento di registrazione sia per quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni) siano stati e/o siano membri degli organi di amministrazione, di direzione o di controllo, ovvero titolari di una partecipazione in qualsiasi momento nei cinque anni precedenti la Data del Documento di Registrazione.

Nome e Cognome	Società	Carica nella società o partecipazione detenuta	Status
Enrico Postacchini	Cedascom S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
	Postacchini S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Socio con una partecipazione del 99%	In essere
		Amministratore delegato	In essere
	BF Servizi S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Centro Assistenza Fiscale Autorizzato dell'Ascom della Provincia di Bologna S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	ISCOM Bologna	Presidente	In essere
	Axicom S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Fiere Internazionali di Bologna S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Ente Mutuo di Assistenza tra gli Esercenti il Commercio della Provincia di Bologna - E.M.E.C.	Membro del comitato esecutivo	Cessata
	Cofiter Società Cooperativa	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata

⁹² Art. 2 del Decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162: 1. La carica di sindaco delle società indicate dall'articolo 1, comma 1, non può essere ricoperta da coloro che: a) sono stati sottoposti a misure di prevenzione disposte dall'autorità giudiziaria ai sensi della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, o della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni e integrazioni, salvi gli effetti della riabilitazione; b) sono stati condannati con sentenza irrevocabile, salvi gli effetti della riabilitazione: 1) a pena detentiva per uno dei reati previsti dalle norme che disciplinano l'attività bancaria, finanziaria e assicurativa e dalle norme in materia di mercati e strumenti finanziari, in materia tributaria e di strumenti di pagamento; 2) alla reclusione per uno dei delitti previsti nel titolo XI del libro V del codice civile e nel regio decreto del 16 marzo 1942, n. 267; 3) alla reclusione per un tempo non inferiore a sei mesi per un delitto contro la pubblica amministrazione la fede pubblica, il patrimonio, l'ordine pubblico e l'economia pubblica; 4) alla reclusione per un tempo non inferiore ad un anno per un qualunque delitto non colposo. 2. La carica di sindaco nelle società di cui all'articolo 1, comma 1, non può essere ricoperta da coloro ai quali sia stata applicata su richiesta delle parti una delle pene previste dal comma 1, lettera b), salvo il caso dell'estinzione del reato.

Nome e Cognome	Società	Carica nella società o partecipazione detenuta	Status
Giada Grandi	Confidi Servizi Società Consortile a Responsabilità Limitata - in liquidazione	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Bologna incoming S.r.l. - in liquidazione	Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	Lineapelle S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Fiere Internazionali di Bologna S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Membro del comitato esecutivo	In essere
	Bologna Welcome S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Ferrara Fiere Congressi S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		vice presidente del consiglio di amministrazione	In essere
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		vice presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata	
	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata	
	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata	
Luca Mantecchini	Marconi Handling S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Giorgio Tabellini	Banca di Bologna Credito Cooperativo Società Cooperativa	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	PEI Italia S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Socio con una partecipazione del 44,86%	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
		Amministratore delegato	In essere
	Zanini S.r.l.	Procuratore speciale	In essere
		Institore	In essere
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Amministratore delegato	In essere
		Vice presidente	In essere
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Amministratore delegato	In essere
	Membro del consiglio di amministrazione	In essere	
	Amministratore delegato	In essere	
	Membro del consiglio di amministrazione	In essere	
	Membro del consiglio di amministrazione	In essere	
	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata	
Sonia Bonfiglioli	Bonfiglioli Riduttori S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere

Nome e Cognome	Società	Carica nella società o partecipazione detenuta	Status
		Socio con una partecipazione del 41,7% a titolo di piena proprietà e del 20,2% a titolo di nuda proprietà	In essere
	B.R.T. S.p.A.	Amministratore delegato	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Bonfiglioli Italia S.p.A.	Amministratore delegato	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
		Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Procuratore speciale	Cessata
		vice presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	Panariagroup Industrie Ceramiche S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Bonfiglioli Mechatronic Research S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
		Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
	Tecnoingranaggi Riduttori S.r.l.	Presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
		Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
		Amministratore delegato	Cessata
Nazareno Ventola	-	-	-
Marco Cammelli	Società Editrice Il Mulino S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	HERA S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
Chiara Fornasari	Prometeia Advisor SIM S.p.A.	Presidente del consiglio di amministrazione	In essere
Gianni Lorenzoni	Banca di Bologna Credito Cooperativo Soc. Coop.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Piquadro S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	BIO-ON S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	In essere
	Banco Emiliano Romagnolo S.p.A.	Vice-presidente del consiglio di amministrazione	Cessata
	CARISBO S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Consorzio Almacube	Presidente del consiglio direttivo	Cessata
	Marazzi Group S.r.l.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata

Per quanto a conoscenza della Società e salvo quanto indicato nella precedente tabella⁹³, negli ultimi cinque anni, nessuno dei membri del Consiglio di Amministrazione (sia quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni): (i) ha riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta; (ii) è stato dichiarato fallito o sottoposto a procedure concorsuali o è stato associato a procedure di bancarotta, amministrazione controllata o procedura di liquidazione; (iii) è stato ufficialmente incriminato e/o è stato destinatario di sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) nello svolgimento dei propri incarichi, né è stato interdetto dallo svolgimento di incarichi di amministrazione, direzione o controllo nell'Emittente o in altre società.

Poteri del Consiglio di Amministrazione

Statuto vigente alla Data del Documento di Registrazione

Ai sensi dell'articolo 21 dello Statuto, il Consiglio di Amministrazione ha i più ampi poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società, eccettuato solo quanto, per legge o per lo Statuto, è

⁹³ Nello specifico si fa riferimento alle cariche del dott. Postacchini in Confidi Servizi Società Consortile a Responsabilità Limitata in liquidazione e Bologna incoming S.r.l. in liquidazione e alla carica della dottoressa Grandi in Imola Scalo S.r.l. in liquidazione.

riservato inderogabilmente alla competenza dell'assemblea dei soci. Spetta inoltre al Consiglio di Amministrazione, ai sensi e per gli effetti di cui al secondo comma dell'articolo 2365 cod. civ.:

- (i) l'istituzione e la soppressione, in Italia e all'estero, di sedi secondarie, filiali, succursali, rappresentanze ed agenzie;
- (ii) l'adozione delle deliberazioni necessarie per garantire gli adeguamenti dello Statuto a disposizioni normative;
- (iii) l'indicazione di quali, tra gli amministratori, hanno la rappresentanza della Società.

Il Consiglio di Amministrazione corrisponde alle esigenze informative degli Enti Locali soci, fornendo i Report secondo le procedure ed i tempi previsti dagli Enti medesimi, con particolare riferimento agli adempimenti e controlli di cui all'art. 147 quater del D.Lgs. 267/2000.

Ai sensi dell'articolo 20 dello Statuto, le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione sono valide se approvate dalla maggioranza assoluta dei presenti, fatta eccezione per quanto riguarda le deliberazioni concernenti le materie di seguito indicate, per le quali è necessario il voto favorevole dei quattro quinti degli amministratori in carica:

- (i) predisposizione dell'organica programmazione ed elaborazione delle direttive generali per tutte le attività sociali al fine del raggiungimento degli scopi statutari;
- (ii) elaborazione delle proposte di modifiche statutarie da sottoporsi all'approvazione Assembleare;
- (iii) nomina e revoca del Direttore Generale;
- (iv) partecipazione della Società a enti, istituti, organismi e società qualora l'importo della partecipazione sia superiore alla somma di Euro 500.000;
- (v) redazione di eventuali regolamenti esecutivi relativi all'applicazione dello Statuto;
- (vi) delega di proprie attribuzioni, compreso l'uso della firma sociale, ad uno o più dei suoi membri, con la qualifica di Consiglieri Delegati, determinando i limiti della delega.

In caso di parità di voti prevale, in ogni caso, il voto di colui il quale presiede l'adunanza consiliare.

Nuovo Statuto vigente dalla data di ammissione a negoziazioni delle Azioni sul MTA

Ai sensi dell'articolo 17 del Nuovo Statuto, il Consiglio di Amministrazione delibera sulle seguenti materie con il voto favorevole dei due terzi dei componenti presenti:

- (i) acquisto e/o vendita di beni immobili e/o di aziende e/o di rami di azienda e/o di partecipazioni sociali di valore superiore a Euro 5.000.000;
- (ii) proposta di fusione e/o scissione;

- (iii) proposta di aumento di capitale a pagamento.

Ai sensi dell'articolo 19 del Nuovo Statuto, inoltre, la gestione dell'Emittente spetta esclusivamente agli amministratori, i quali compiono le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. Oltre ad esercitare i poteri che gli sono attribuiti dalla legge, il Consiglio di Amministrazione è competente a deliberare circa:

- (i) l'istituzione o la soppressione di sedi secondarie;
- (ii) l'indicazione di quali tra gli amministratori hanno la rappresentanza della Società;
- (iii) la riduzione del capitale sociale in caso di recesso di uno o più soci;
- (iv) l'adeguamento dello statuto a disposizioni normative.

Il Consiglio di Amministrazione può delegare, nei limiti di cui all'art. 2381 del codice civile e di quanto previsto all'articolo 20.4 del Nuovo Statuto, proprie attribuzioni a uno dei suoi componenti e/o a un comitato esecutivo, determinando il contenuto, i limiti e le eventuali modalità di esercizio della delega. Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del presidente e d'intesa con l'amministratore delegato, può conferire deleghe per singoli atti o categorie di atti anche ad altri membri del consiglio di amministrazione.

Ai sensi dell'articolo 20 del Nuovo Statuto, rientra nei poteri degli organi delegati conferire, nell'ambito delle attribuzioni ricevute, deleghe per singoli atti o categorie di atti a dipendenti della Società ed a terzi, con facoltà di subdelega. Il Consiglio di Amministrazione può nominare altresì un direttore generale, determinandone compiti e poteri. In ogni caso sono di esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione, oltre alle delibere ad esso riservate per legge, le delibere sulle seguenti materie:

- (i) assunzione e dismissione di partecipazioni sociali di valore superiore a Euro 500.000;
- (ii) acquisto e/o vendita di beni immobili e/o di aziende e/o di rami di azienda di valore superiore a Euro 500.000;
- (iii) rilascio di ipoteche, pegni, fidejussioni e/o altre garanzie reali o personali di valore superiore a Euro 500.000;
- (iv) designazione dei consiglieri di amministrazione delle società controllate e/o partecipate;
- (v) partecipazione a gare e/o a procedure ad evidenza pubblica che comportino l'assunzione di obblighi contrattuali eccedenti Euro 5.000.000.

Ai sensi dell'articolo 21 del Nuovo Statuto, la rappresentanza legale della Società e la firma sociale spettano sia al Presidente del Consiglio di Amministrazione sia all'amministratore delegato, con facoltà di conferire poteri di rappresentanza legale della Società, anche in sede processuale, e con facoltà di subdelega.

14.1.2 Collegio sindacale

Ai sensi dell'articolo 25 dello Statuto in vigore alla Data del Documento di Registrazione, il Collegio Sindacale si compone di tre sindaci effettivi e due sindaci supplenti che durano in carica per tre esercizi, con scadenza alla data dell'Assemblea ordinaria convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica e sono rieleggibili.

Il Collegio Sindacale in carica è stato nominato dall'Assemblea del 27 maggio 2013 (sulla base delle disposizioni statutarie in vigore alla data della relativa nomina) e rimarrà in carica fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

Alla Data del Documento di Registrazione il Collegio Sindacale risulta composto come indicato nella tabella che segue.

Nome e Cognome	Carica	Luogo e data di nascita
Pietro Floriddia	Presidente	Ispica, 26 luglio 1962
Massimo Scarafuggi	Sindaco effettivo	Firenze, 17 maggio 1966
Carla Gatti	Sindaco effettivo	Bologna, 8 novembre 1958
Pier Leandro Guernelli	Sindaco supplente	Bologna, 29 aprile 1948
Federica Godoli	Sindaco supplente	Bologna, 16 marzo 1970

I componenti del Collegio Sindacale sono tutti domiciliati per la carica presso la sede legale dell'Emittente.

Viene di seguito riportato un breve curriculum vitae dei componenti del Collegio Sindacale, dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale.

Pietro Floriddia: nato a Ispica (RG), il 26 luglio 1962; consegue la laurea in Economia e Commercio nel 1987 presso l'Università di Catania, nel 1989 consegue l'abilitazione all'esercizio della professione di dottore commercialista ed è iscritto al registro dei revisori contabili. Dal 2005 al 2007 è stato Dirigente dei Servizi ispettivi di finanza pubblica (S.I.Fi.P.) dell'Ispettorato Generale di Finanza della Ragioneria generale dello Stato nell'ambito del quale ha svolto verifiche ispettive presso Comuni, Province ed Uffici giudiziari. Dal luglio 2007 dirige l'Ufficio VII dell'Ispettorato Generale di Finanza della R.G.S. deputato alla vigilanza sugli enti ed organismi pubblici operanti nella sfera di competenza della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti, delle politiche agricole alimentari e forestali, dell'ambiente.

Massimo Scarafuggi - nato a Firenze, il 17 maggio 1966, ha conseguito la laurea in Economia e Commercio con indirizzo aziendale presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università degli Studi di Firenze in data 6.11.1991. Nel 1992 ha maturato un'esperienza professionale nel campo della revisione con particolare riferimento alla certificazione del bilancio di aziende ed istituti di credito, presso la società di revisione Reconta Ernst & Young S.p.A. Iscritto all'Albo dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Firenze dal 1993, è membro del Consiglio di Sorveglianza e Presidente del Comitato per il Controllo interno di Manuencoop Facility Management S.p.A.. Iscritto al numero 53462 del Registro dei Revisori Contabili, ha ricoperto e ricopre la carica di sindaco in banche e in società operanti nel settore industriale, commerciale, creditizio e finanziario, anche quotate, tra le quali: Monte Paschi Venture S.G.R. S.p.A., Cassa di Risparmio

di Lucca Pisa Livorno S.p.A., Ducato S.p.A., Banca Ifigest S.P.A., Pirelli Facility Management S.P.A., De Fonseca S.p.A., Casa di cura privata San Rossore S.p.A..

Carla Gatti - nata a Bologna, 8 novembre 1958, Diploma di ragioniere e perito commerciale conseguito nel 1977 presso l'Istituto Tecnico Commerciale L. Tanari di Bologna. Consegue l'abilitazione all'esercizio della professione nel 1981 ed è iscritta al Collegio dei Ragionieri e Periti Commerciali di Bologna ora Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Bologna. È iscritta al Registro dei Revisori Contabili dal 1992. Ha ricoperto e ricopre diversi incarichi quali: Presidente e Sindaco effettivo di Società per Azioni e a Responsabilità Limitata, perito designato dal Tribunale per la stima di aziende in ambito di trasformazioni, fusioni e per la valutazione di quote e/o pacchetti azionari.

La seguente tabella indica le società, diverse dalle società del Gruppo, delle quali i componenti del Collegio Sindacale siano stati e/o siano membri degli organi di amministrazione, di direzione o di controllo, ovvero titolari di una partecipazione in qualsiasi momento nei cinque anni precedenti la Data del Documento di Registrazione:

Nome e Cognome	Società	Carica nella società o partecipazione detenuta	Status
Pietro Floriddia	Marconi Handling S.r.l.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	RAI - Radiotelevisione Italiana S.p.A.	Sindaco Supplente	In essere
Massimo Scarafuggi	Palazzo della Fonte S.C.P.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Manutencoop Facility Management S.p.A.	Consigliere di sorveglianza	In essere
	Telepost S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Manutencoop Private Sector Solutions S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Società Manutenzione Illuminazione S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Synchron Nuovo San Gerardo S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Servizi Ospedalieri S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	C.A.A.F. - Lega Toscana - L.N.C.M. S.r.l.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Mokarta S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	MPVENTURE S.G.R. S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Neomobile S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Arno 1 S.r.l. a socio unico	Sindaco unico	In essere
		Sindaco effettivo	Cessata
	O M P Racing S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
		Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Esaote S.p.A.	Sindaco supplente	In essere
	Servizi Sanitari Treviso Società Consortile a r. l.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Ebit S.r.l.	Sindaco supplente	In essere
		Sindaco effettivo	Cessata
	Banca Area Pratese Credito Cooperativo - Società Cooperativa	Presidente del collegio sindacale	In essere
SE.STE.RO. S.r.l.	Presidente del collegio sindacale	In essere	
Banca di Pescia - Credito Cooperativo - Società Cooperativa	Sindaco effettivo	In essere	
Marina Cala Dè Medici	Sindaco supplente	Cessata	
Manutenzione Installazione Ascensori S.p.A. in sigla MIA S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata	
Lenzi S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata	
Servizi Sanitari Treviso Società Consortile a r. l.	Sindaco effettivo	Cessata	
Progetto Racing S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata	

Nome e Cognome	Società	Carica nella società o partecipazione detenuta	Status
	Gruppo Racing S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Energyproject S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
		Sindaco unico	Cessata
	CFT Società Cooperativa	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	New.Co.Pan. S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	L'Avvenire 1921 Società Cooperativa	Sindaco effettivo	Cessata
	Interventa SCPA	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	CAD Centelli Centro di Assistenza Doganale S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Cassa di Risparmio di Lucca Pisa Livorno S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Soluzio Consumer S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	S.I.L.O. S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Casa di Cura Privata S. Rossore S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Perimetro Gestione Proprietà Immobiliari S.C.P.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	CAD Castagnola Centro di Assistenza Doganale S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	De Fonseca S.p.a.	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Banca di Credito Cooperativo della Montagna Pistoiese	Revisore	Cessata
	Sviluppo Progetti S.r.l.	Socio	Cessata
Carla Gatti	Azienda Terapeutica Italiana S.r.l.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Grafiche Zanini S.r.l.	Sindaco supplente	In essere
	Kiwa Cermet Italia S.p.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Corrado Zaini & C. S.A.P.A.	Sindaco effettivo	In essere
	Zini Elio S.r.l.	Sindaco effettivo	In essere
	Fatro S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Fidigest Fiduciaria Internazionale di Gestione S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	MG & Associati S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Summa Finance S.p.A.	Presidente del collegio sindacale	In essere
	Vetefar S.r.l.	Sindaco supplente	In essere
	Godmau Corporate Finance S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Sangiorgi Legnami S.p.A.	Membro del consiglio di amministrazione	Cessata
	Zanini Packaging S.r.l. - in liquidazione	Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Immobiliare VI - RO S.r.l.	Amministratore unico	Cessata
	Grohe S.p.A.	Sindaco supplente	Cessata
	Viale Monza 169 S.r.l.	Sindaco supplente	Cessata
	Sintesi Società di investimenti e Partecipazioni S.p.A.	Sindaco supplente	Cessata
		Presidente del collegio sindacale	Cessata
	Leaf S.r.l. - in liquidazione	Sindaco supplente	Cessata
	Cedir Ceramiche di Romagna S.p.A.	Sindaco effettivo	Cessata
	Gramigna S.r.l.	Sindaco effettivo	Cessata
	Padana Resine S.r.l.	Sindaco supplente	Cessata

Per quanto a conoscenza dell'Emittente e salvo quanto indicato nella precedente tabella⁹⁴, nessuno dei membri del Collegio Sindacale ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di amministrazione controllata o liquidazione. Inoltre, nessuno di tali soggetti (i) ha riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta; (ii) è stato dichiarato fallito o sottoposto a procedure concorsuali o è stato associato a procedure

⁹⁴ Nello specifico si fa riferimento a Zanini Packaging S.r.l. in liquidazione e Leaf S.r.l. in liquidazione per il sindaco dottoressa Carla Gatti.

di bancarotta, amministrazione controllata o procedura di liquidazione; (iii) è stato ufficialmente incriminato e/o è stato destinatario di sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) nello svolgimento dei propri incarichi, né è stato interdetto dallo svolgimento di incarichi di amministrazione, direzione o controllo nell'Emittente o in altre società.

Nessuno dei membri del Collegio Sindacale ha rapporti di parentela di cui al Libro I, Titolo V del Codice Civile con gli altri componenti del Collegio Sindacale, con i componenti del Consiglio di Amministrazione o con gli Alti Dirigenti e altri soggetti che ricoprono un ruolo strategico.

Inoltre, nessuno dei membri del Collegio Sindacale ricopre incarichi o svolge in modo continuativo attività o servizi anche di natura professionale (direttamente o indirettamente) nei confronti dell'Emittente e di società del Gruppo. Tutti i componenti il Collegio Sindacale sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 148, comma 3, del TUF e dal Codice di Autodisciplina, nonché dei requisiti di professionalità⁹⁵ e onorabilità⁹⁶ richiesti dall'art. 148, comma 4, del TUF e dal Regolamento adottato con decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162.

Con riferimento al possesso dei requisiti di onorabilità, si segnala infine che nessuno dei componenti del Collegio Sindacale rientra nei casi di esclusione di cui all'art. 2 del decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162.

⁹⁵ Art. 1 decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162 (Requisiti di professionalità) 1. Le società italiane con azioni quotate nei mercati regolamentati italiani o di altri Paesi dell'Unione europea scelgono tra gli iscritti nel registro dei revisori contabili che abbiano esercitato l'attività di controllo legale dei conti per un periodo non inferiore a tre anni, almeno uno dei sindaci effettivi, se questi sono in numero di tre, almeno due dei sindaci effettivi, se questi sono in numero superiore a tre e, in entrambi i casi, almeno uno dei sindaci supplenti. 2. I sindaci che non sono in possesso del requisito previsto dal comma 1 sono scelti tra coloro che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio nell'esercizio di: a) attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso società di capitali che abbiano un capitale sociale non inferiore a due milioni di euro, ovvero b) attività professionali o di insegnamento universitario di ruolo in materie giuridiche, economiche, finanziarie e tecnico-scientifiche, strettamente attinenti all'attività dell'impresa, ovvero c) funzioni dirigenziali presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni operanti nei settori creditizio, finanziario e assicurativo o comunque in settori strettamente attinenti a quello di attività dell'impresa. 3. Ai fini di quanto previsto dal comma 2, lettere b), e c), gli statuti specificano le materie e i settori di attività strettamente attinenti a quello dell'impresa. Gli statuti possono prevedere ulteriori condizioni aggiuntive per la sussistenza dei requisiti di professionalità previsti dai commi precedenti. 4. Non possono ricoprire la carica di sindaco coloro che, per almeno diciotto mesi, nel periodo ricompreso fra i due esercizi precedenti l'adozione dei relativi provvedimenti e quello in corso hanno svolto funzioni di amministrazione, direzione o controllo in imprese: a) sottoposte a fallimento, a liquidazione coatta amministrativa o a procedure equiparate; b) operanti nel settore creditizio, finanziario, mobiliare e assicurativo sottoposte a procedure di amministrazione straordinaria. 5. Non possono inoltre ricoprire la carica di sindaco i soggetti nei cui confronti sia stato adottato il provvedimento di cancellazione dal ruolo unico nazionale degli agenti di cambio previsto dall'articolo 201, comma 15, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, e gli agenti di cambio che si trovano in stato di esclusione dalle negoziazioni in un mercato regolamentato. 6. Il divieto di cui ai commi 4 e 5 ha la durata di tre anni dall'adozione dei relativi provvedimenti. Il periodo è ridotto ad un anno nelle ipotesi in cui il provvedimento è stato adottato su istanza dell'imprenditore, degli organi amministrativi dell'impresa o dell'agente di cambio.

⁹⁶ Art. 2 del Decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162: 1. La carica di sindaco delle società indicate dall'articolo 1, comma 1, non può essere ricoperta da coloro che: a) sono stati sottoposti a misure di prevenzione disposte dall'autorità giudiziaria ai sensi della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, o della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni e integrazioni, salvi gli effetti della riabilitazione; b) sono stati condannati con sentenza irrevocabile, salvi gli effetti della riabilitazione: 1) a pena detentiva per uno dei reati previsti dalle norme che disciplinano l'attività bancaria, finanziaria e assicurativa e dalle norme in materia di mercati e strumenti finanziari, in materia tributaria e di strumenti di pagamento; 2) alla reclusione per uno dei delitti previsti nel titolo XI del libro V del codice civile e nel regio decreto del 16 marzo 1942, n. 267; 3) alla reclusione per un tempo non inferiore a sei mesi per un delitto contro la pubblica amministrazione la fede pubblica, il patrimonio, l'ordine pubblico e l'economia pubblica; 4) alla reclusione per un tempo non inferiore ad un anno per un qualunque delitto non colposo. 2. La carica di sindaco nelle società di cui all'articolo 1, comma 1, non può essere ricoperta da coloro ai quali sia stata applicata su richiesta delle parti una delle pene previste dal comma 1, lettera b), salvo il caso dell'estinzione del reato.

Tutti i membri del Collegio Sindacale rispettano i limiti al cumulo degli incarichi di amministrazione e controllo previsti dall'articolo 148-bis del Testo Unico e dalle relative norme di attuazione contenute nel Regolamento Emittenti.

14.1.3 *Alti dirigenti*

La seguente tabella riporta le informazioni concernenti l'unico Alto Dirigente che ricopre un ruolo strategico all'interno del Gruppo alla Data del Documento di Registrazione.

Nome e Cognome	Carica	Luogo e data di nascita
Nazareno Ventola	Direttore Generale	Roma, 13 giugno 1966

Viene di seguito riportato, per il Direttore Generale, un breve *curriculum vitae* dal quale emergono la competenza e l'esperienza maturate in materia di gestione aziendale.

Nazareno Ventola - nato a Roma il 13 giugno 1966. Ha conseguito la laurea con lode in Ingegneria Chimica presso l'Università di Trieste; ha seguito corsi specifici di formazione presso l'SDA Bocconi, MIT (Boston), London *Business School* e Università di Cranfield. È stato nominato Direttore Generale ed *Accountable Manager* dell'Emittente nel maggio 2013; precedentemente, dopo esser stato Direttore Pianificazione e Controllo, ha rivestito la carica di direttore Strategia e *Corporate Performance Management* della Società occupandosi di strategia di mercato, qualità, *budgeting* e di pianificazione e controllo. Prima di entrare nel Gruppo, nel 2000, è stato analista pianificazione strategica per Enitecnologie (gruppo ENI), presidente di ACI Europe Economics Committee per il biennio 2012-2013. L'Ing. Ventola è attualmente membro del Board di ACI Europe per il triennio 2014-2017.

Nei cinque anni precedenti la Data del Documento di Registrazione il Direttore Generale non è stato titolare di cariche o partecipazioni in società diverse dall'Emittente.

Il Direttore Generale non ha rapporti di parentela con i membri del Consiglio di Amministrazione e/o con i componenti del Collegio Sindacale dell'Emittente.

Per quanto a conoscenza dell'Emittente il Direttore Generale non ha, negli ultimi cinque anni, riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta né è stato associato nell'ambito dell'assolvimento dei propri incarichi a procedure di amministrazione controllata o liquidazione. Inoltre, nessuno di tali soggetti (i) ha riportato condanne in relazione a reati di frode o bancarotta; (ii) è stato dichiarato fallito o sottoposto a procedure concorsuali o è stato associato a procedure di bancarotta, amministrazione controllata o procedura di liquidazione; (iii) è stato ufficialmente incriminato e/o è stato destinatario di sanzioni da parte di autorità pubbliche o di regolamentazione (comprese le associazioni professionali designate) nello svolgimento dei propri incarichi, né è stato interdetto dallo svolgimento di incarichi di amministrazione, direzione o controllo nell'Emittente o in altre società.

Alla data del Documento di Registrazione, al Direttore Generale Ing. Nazareno Ventola sono stati attribuiti, a mezzo procure notarili, ampi poteri gestionali di tipo ordinario e straordinario ed altresì ampi poteri organizzativi e di spesa per l'esercizio dell'incarico di *accountable manager* ai sensi delle norme e dei regolamenti in materia di esercizio aeroportuale e, quindi, dell'incarico di datore di lavoro/imprenditore a tutti

i fini di cui alle norme vigenti e di quelle che verranno in futuro emanate in materia di prevenzione infortuni, sicurezza, salute dei lavoratori ed igiene sul lavoro ed altresì ai fini del rispetto delle norme vigenti e di quelle che verranno in futuro emanate in materia di tutela ambientale, inquinamento atmosferico, del suolo, del sottosuolo, delle acque, di inquinamento acustico, nonché di tutte le norme in materia di rifiuti.

Alla Data del Documento di Registrazione, non sono previste indennità in caso di dimissioni o licenziamento senza giusta a favore del Direttore Generale.

14.2 Conflitti di interesse dei membri del consiglio di amministrazione, dei componenti del collegio sindacale, dei direttori generali e dei principali dirigenti

14.2.1 Conflitti di interesse dei membri del consiglio di amministrazione

Si segnala che, alla Data del Documento di Registrazione, nessun membro del Consiglio di Amministrazione della Società (sia quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni) è portatore di interessi propri in conflitto con quelli dell'Emittente.

14.2.2 Conflitti di interessi dei componenti del collegio sindacale

Si segnala che, alla Data del Documento di Registrazione, nessun membro del Collegio Sindacale della Società è portatore di interessi propri in conflitto con quelli dell'Emittente.

14.2.3 Conflitti di interessi dei principali dirigenti

Si segnala che, alla Data del Documento di Registrazione, nessun Alto Dirigente della Società è portatore di interessi propri in conflitto con quelli dell'Emittente.

14.2.4 Eventuali accordi con i principali azionisti, clienti, fornitori dell'Emittente o altri accordi a seguito dei quali i componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e gli Alti Dirigenti sono stati nominati

Per quanto a conoscenza della Società, non esistono accordi con i principali azionisti, clienti, fornitori dell'Emittente o altri accordi a seguito dei quali i componenti del Consiglio di Amministrazione (sia quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni), del Collegio Sindacale e gli Alti Dirigenti sono stati nominati, fatta eccezione per quanto previsto dal patto parasociale sottoscritto tra la Camera di Commercio di Bologna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e la Regione Emilia-Romagna il 15 luglio 2011. Per maggiori informazioni relative a questo patto parasociale, si rinvia al Capitolo XVIII, Paragrafo 18.4.2 del presente Documento di Registrazione. Si segnala inoltre che il Patto Parasociale, sottoscritto il 20 maggio 2015, che sostituisce il precedente, prevede degli impegni da parte di alcuni soci dell'Emittente relativamente alla nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacali successivamente alla Data di Inizio Negoziazioni. Per maggiori informazioni relative al Patto Parasociale, si rinvia al Capitolo XVIII, Paragrafo 18.4.1 del presente Documento di Registrazione.

14.2.5 Eventuali restrizioni in forza delle quali i componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e gli alti dirigenti hanno acconsentito a limitare i propri diritti a cedere e trasferire, per un certo periodo di tempo, gli strumenti finanziari dell’Emittente dagli stessi possedute

Poiché nessun membro degli organi di amministrazione, direzione e controllo della Società è titolare di Azioni, non esistono restrizioni concordate con i membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo vigilanza per quanto riguarda la cessione delle Azioni dell’Emittente.

15 REMUNERAZIONI E BENEFICI

15.1 Remunerazioni e benefici a favore dei membri del Consiglio di Amministrazione, dei membri del Collegio Sindacale e degli Alti Dirigenti dell'Emittente e delle Controllate

I compensi corrisposti dall'Emittente destinati a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma ai componenti del Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione, ai membri del Collegio Sindacale e agli Alti Dirigenti che ricoprono un ruolo strategico all'interno del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 sono indicati nelle seguenti tabelle:

15.1.1 Consiglio di amministrazione in carica al 31 dicembre 2014

Nome e Cognome	Carica	Data di nomina	Scadenza carica	Emolumenti per cariche in Euro (*)	Benefici non monetari	Bonus e incentivi	Altri compensi
Enrico Postacchini	Presidente	27/06/2014	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2016	25.412	-	-	-
Luca Mantecchini	Consigliere	27/06/2014	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2016	8.272 (**)	-	-	-
Giorgio Tabellini	Consigliere	27/06/2014	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2016	8.272 (**)	-	-	-
Giada Grandi	Consigliere	27/06/2014	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2016	29.241 (**)	-	-	-
Sonia Bonfiglioli	Consigliere	27/06/2014	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2016	4.136	-	-	-

(*) Il compenso annuo deliberato dall'Assemblea del 27 giugno 2014 e Consiglio di amministrazione del 28 luglio 2014 per il Presidente ammonta a Euro 50.000. L'emolumento deliberato per i consiglieri di amministrazione è un gettone di presenza di Euro 517 per ogni seduta.

(**) Compenso percepito nel 2014 relativo anche alla nomina del triennio precedente concluso il 27 giugno 2014.

15.1.2 Collegio sindacale in carica al 31 dicembre 2014

Nome e Cognome	Carica	Data di nomina	Scadenza carica	Emolumenti per cariche in Euro (*)	Benefici non monetari	Bonus e incentivi	Altri compensi
Pietro Floriddia	Presidente	27 maggio 2013	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2015	39.730	-	-	Rimborso spese di viaggio e soggiorno documentate
Massimo Scarafuggi	Membro Effettivo	27 maggio 2013	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2015	29.069	-	-	Rimborso spese di viaggio e soggiorno documentate
Carla Gatti	Membro Effettivo	27 maggio 2013	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2015	27.659	-	-	Rimborso spese di viaggio e soggiorno documentate
Pier Leandro Guernelli	Membro Supplente	27 maggio 2013	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2015	-	-	-	Rimborso spese di viaggio e soggiorno documentate
Federica Godoli	Membro Supplente	27 maggio 2013	Approvazione bilancio al 31 dicembre 2015	-	-	-	Rimborso spese di viaggio e soggiorno documentate

L'Assemblea ordinaria dei soci il 27 maggio 2013 ha deliberato, tra l'altro, il compenso e i rimborsi spese spettanti a ciascuno dei membri del Collegio Sindacale, stabilendo i seguenti compensi⁹⁷ da liquidarsi trimestralmente:

- (i) Euro 4.150 per le riunioni periodiche per le attività svolte ai sensi dell'art. 2403, comma 1 e art. 2404 del Codice Civile. In caso di nomina o sostituzione in corso d'anno, l'onorario è ragguagliato al periodo di effettiva permanenza in carica;
- (ii) Euro 13.450 per la redazione della relazione al bilancio dell'esercizio precedente di cui all'art. 2429 del Codice Civile. Al Presidente del Collegio Sindacale è riconosciuta la maggiorazione del 50% sui compensi di cui al precedente punto (i);
- (iii) Euro 6.725 per le prestazioni specifiche diverse da quelle indicate nei precedenti punti (i) e (ii), qualora il Collegio Sindacale sia chiamato, per legge, al rilascio di valutazioni, pareri o relazioni,

⁹⁷ Comprensivi anche dei cd. "rimborsi per le spese generali di Studio e per le indennità di assenza dallo Studio per trasferte al di fuori del Comune ove è ubicato lo Studio del Sindaco" e dei compensi spettanti per l'eventuale parere sulla delibera del Consiglio di Amministrazione che fissa la remunerazione degli Amministratori investiti di particolari cariche, ex art. 2389, comma 3, del codice civile.

quali ad esempio, parere sul valore di liquidazione delle azioni determinato dagli amministratori in caso di recesso del socio, ex art. 2437 ter, comma 2, codice civile; parere sulla congruità del prezzo di emissione delle azioni, nelle ipotesi di esclusione o limitazione del diritto di opzione, ex art. 2441, comma 6, codice civile; osservazioni alla relazione sulla situazione patrimoniale della società da sottoporre all'Assemblea qualora il capitale sociale sia diminuito di oltre un terzo in conseguenza di perdite, ex art. 2446, comma 1, codice civile; attestazione del rispetto del limite dell'emissione di obbligazioni, ex art. 2412, comma 1, codice civile; relazione del Collegio Sindacale che accompagna il rendiconto finale del patrimonio destinato ad un unico affare predisposto dagli amministratori, ai sensi dell'art. 2447 nonies, comma 1, codice civile. L'importo di Euro 6.725 risulta dall'applicazione di una riduzione del 50% rispetto agli onorari determinati secondo quanto previsto al punto (ii). Si precisa che tale onorario compete, in ogni caso, al momento della sottoscrizione delle relazioni che accompagnano il bilancio o i bilanci straordinari, senza alcun riferimento temporale richiesto dall'espletamento del compito;

- (iv) Euro 310 per ogni ora o frazione di ora, per la partecipazione a ciascuna riunione del Consiglio di Amministrazione o dell'Assemblea e a ciascuna riunione del Collegio Sindacale differente dagli incontri periodici di cui al punto 1. Il compenso matura anche in caso di audio, video e teleconferenze;
- (v) Euro 62,00 all'ora per i tempi di trasferimento, riconosciuti per trasferte al di fuori del Comune dove è ubicato lo studio del Sindaco e determinati per un tempo massimo di quattro ore. Il compenso si applica, oltre i rimborsi spese, per tutti i tipi di presenza.

Si segnala che la Società, a seguito delle disposizioni del Decreto Legge n. 1 del 24 gennaio 2012, convertito con Legge n. 27 del 24 marzo 2012, che ha disposto la non obbligatorietà delle tariffe professionali, ha determinato i predetti compensi su base forfettaria e predeterminata, strutturando gli stessi in maniera articolata e tale da tenere conto delle categorie di prestazioni rese per lo svolgimento dell'incarico, il tutto nel rispetto dei seguenti criteri: (i) adeguatezza all'importanza dell'opera e al decoro della professione (in linea con quanto previsto dall'art. 2233 del codice civile); e (ii) natura, caratteristiche e valore della pratica. I compensi così determinati sono inferiori a quelli che sarebbero stati riconosciuti nel caso fosse stata applicata la tariffa professionale.

Gli emolumenti complessivi corrisposti dall'Emittente alla data del 31 dicembre 2014 all'unico Alto Dirigente che ricopre un ruolo strategico indicato nel Capitolo XIV, Paragrafo 14.1.3 del Documento di Registrazione, ammontano ad Euro 235.413.

15.1.3 Politica di remunerazione

Il Consiglio di Amministrazione dell'11 giugno 2015 ha approvato la politica di remunerazione degli amministratori e degli alti dirigenti in conformità a quanto disposto dall'art. 6 del Codice di Autodisciplina e dai relativi criteri applicativi 6.C.4, 6.C.5 e 6.C.6, anche ai fini del rispetto di quanto previsto dall'art. 2.2.3, comma 3, lettera (n) del Regolamento di Borsa per ottenere la qualifica di STAR.

La Società provvederà inoltre all'adozione di una politica di remunerazione in conformità a quanto disposto dall'art. 123-ter del TUF in occasione della prossima assemblea degli Azionisti chiamata ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015.

15.2 Ammontare degli importi accantonati o accumulati dall'Emittente e dalle altre società del Gruppo per la corresponsione di pensioni, indennità di fine rapporto o benefici analoghi

Al 31 marzo 2015, ad eccezione del TFR accantonato per il Direttore Generale Ing. Nazareno Ventola pari a Euro 40.147, l'Emittente non ha accantonato alcuna somma per la corresponsione di pensioni o indennità di fine rapporto o benefici analoghi, complessivamente considerati, a favore dei membri del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e degli Alti Dirigenti e altri soggetti che ricoprono un ruolo strategico.

16 PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

16.1 Durata della carica dei componenti del Consiglio di Amministrazione e dei membri del Collegio Sindacale

Il Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione è stato nominato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 27 giugno 2014 per tre esercizi, fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016. Alla data del 27 aprile 2015 i membri del Consiglio di Amministrazione dell'Emittente avevano rassegnato le loro dimissioni con efficacia subordinata all'inizio delle negoziazioni delle Azioni sull'MTA. L'assemblea tenutasi il 20 maggio 2015, previa approvazione del Nuovo Statuto, ha nominato, con effetto dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, un consiglio di amministrazione formato da nove membri, che rimarrà in carica fino alla data dell'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015.

Si segnala che la composizione del Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in carica alla Data del Documento di Registrazione riflette il disposto dell'art. 71 della legge 18 giugno 2009, n. 69 e dell'art. 19 del Decreto Legge 1 luglio 2009, convertito dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102, che fissano nel massimo di cinque i componenti degli organi amministrativi delle società controllate direttamente o indirettamente dalle amministrazioni statali. Tali norme non si applicano alle società quotate e, pertanto, la composizione del Consiglio di Amministrazione che entrerà in carica alla Data di Inizio Negoziazioni non è soggetta a tale restrizione.

Il Collegio Sindacale in carica è stato nominato dall'assemblea ordinaria dell'Emittente del 27 maggio 2013 e rimarrà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015.

16.2 Contratti di lavoro stipulati dai componenti del Consiglio di Amministrazione (sia quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni), dai componenti del Collegio Sindacale e dai principali dirigenti con l'Emittente o le società controllate che prevedono una indennità di fine rapporto

Alla Data del Documento di Registrazione, ad eccezione del Direttore Generale non vi sono contratti di lavoro stipulati dai membri del Consiglio di Amministrazione (sia quelli in carica alla Data del Documento di Registrazione sia quelli che entreranno in carica alla Data di Inizio delle Negoziazioni) e dai membri del Collegio Sindacale con l'Emittente o con le società dalla stessa controllate che prevedono indennità di fine rapporto o indennità in caso di dimissioni o licenziamento senza giusta causa o se il rapporto di lavoro cessa a seguito di un'offerta pubblica di acquisto.

16.3 Informazioni sui comitati interni

Al fine di rendere il proprio modello di governo societario conforme a quanto previsto dall'art. 6, Principio 6.P.3 e dall'art. 7, Principio 7.P.3, lett. (a) sub (ii) del Codice di Autodisciplina nonché dall'art. 2.2.3 del Regolamento di Borsa per l'acquisizione della qualifica STAR, il 15 maggio 2015 il Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione ha nominato al proprio interno, con efficacia dalla data di nomina, il comitato per la remunerazione (il "**Comitato per la Remunerazione**") e il comitato controllo e rischi (il "**Comitato Controllo e Rischi**"). Nella medesima riunione del Consiglio sono stati approvati i regolamenti interni per il funzionamento dei predetti comitati, con efficacia dalla data di

nomina. I regolamenti prevedono che i suddetti comitati siano composti almeno da un numero di amministratori non esecutivi e indipendenti tali da rispettare, in funzione della composizione del Consiglio di Amministrazione, i requisiti previsti dall'art. IA.2.10.6 delle istruzioni al Regolamento di Borsa (vale a dire almeno due amministratori indipendenti, qualora il Consiglio abbia fino a otto membri, almeno tre amministratori indipendenti qualora il consiglio abbia tra nove e quattordici membri e almeno 4 amministratori indipendenti per consigli composti da più di quattordici membri).

La durata in carica dei componenti del Comitato per la Remunerazione e del Comitato Controllo e Rischi è equiparata a quella del Consiglio di Amministrazione.

Nell'assolvimento dei propri compiti i predetti comitati avranno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento delle relative attività avvalendosi dei mezzi e delle strutture aziendali della Società.

Nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 15 maggio 2015 è stato inoltre deliberato di non ritenere necessaria la nomina del comitato per le nomine previsto dall'art. 5 del Codice di Autodisciplina, alla luce del meccanismo di voto di lista previsto dallo Statuto, che lascia ai soci la decisione in merito ai candidati da proporre per l'organo amministrativo.

I comitati di seguito descritti sono formati dai consiglieri di amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione; pertanto, alla Data di Inizio delle Negoziazioni, con l'entrata in carica dei nuovi membri del Consiglio di Amministrazione, alla prima riunione utile, i comitati saranno rieletti sulla base delle disposizioni di legge e regolamentari applicabili, tenendo altresì conto della nuova composizione dell'organo amministrativo.

Comitato per la remunerazione

Il Comitato per la Remunerazione è un organo consultivo e propositivo con il compito principale di formulare al Consiglio di Amministrazione proposte per la definizione della politica per la remunerazione degli Amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche.

Al Comitato per la Remunerazione sono rimessi i compiti di cui all'art. 6 del Codice di Autodisciplina e, in particolare:

- a) propone al Consiglio di Amministrazione l'adozione della politica di remunerazione degli amministratori e dei dirigenti con responsabilità strategiche;
- b) valuta periodicamente l'adeguatezza, la coerenza complessiva e la concreta applicazione della politica per la remunerazione degli Amministratori e dei dirigenti con responsabilità strategiche, avvalendosi a tale ultimo riguardo delle informazioni fornite dagli Amministratori delegati; formula al Consiglio di Amministrazione proposte in materia;
- c) presenta proposte o esprime pareri al Consiglio di Amministrazione sulla remunerazione degli Amministratori esecutivi e degli altri Amministratori che ricoprono particolari cariche nonché sulla fissazione degli obiettivi di *performance* correlati alla componente variabile di tale remunerazione;

monitora l'applicazione delle decisioni adottate dal Consiglio stesso verificando, in particolare, l'effettivo raggiungimento degli obiettivi di *performance*.

Conformemente a quanto previsto dall'art. 4, criterio applicativo 4.C.1, lett. (e), del Codice di Autodisciplina, nello svolgimento delle proprie funzioni il Comitato per la Remunerazione ha la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei propri compiti nonché di avvalersi di consulenti esterni.

Nessun Amministratore prende parte alle riunioni del Comitato per la Remunerazione in cui vengono formulate le proposte al Consiglio di Amministrazione relative alla propria remunerazione.

In data 15 maggio 2015, il Consiglio di Amministrazione dell'Emittente ha nominato quali membri del Comitato per la Remunerazione - in considerazione del fatto che il Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione è composto da cinque membri - gli amministratori indipendenti Sonia Bonfiglioli e Luca Mantecchini, nominando Sonia Bonfiglioli Presidente del Comitato.

Si precisa che, a giudizio dell'Emittente, alla data della nomina, ai sensi dell'art. 6.P.3 del Codice di Autodisciplina, il Presidente del Comitato per la Remunerazione Sonia Bonfiglioli possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia finanziaria.

Con riguardo all'adeguamento all'art. 6 del Codice di Autodisciplina in tema di remunerazione degli amministratori e dei dirigenti con responsabilità strategiche (come definiti dall'Allegato 1 del Regolamento Consob 17221/2010, di seguito il "**Regolamento Parti Correlate**"), ivi incluso il Direttore Generale (ove nominato), la Società prevede di adottare le relative delibere societarie con riferimento alla politica di remunerazione di cui all'art. 123-ter, comma 3, lett. a), del TUF, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni. Le relative informazioni saranno fornite nella relazione sulla remunerazione che sarà presentata ai sensi del predetto art. 123-ter TUF all'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, e nella "relazione sul governo societario e gli assetti proprietari" predisposta ai sensi e per gli effetti dell'art. 123-bis TUF e del Codice di Autodisciplina relativa al medesimo esercizio.

Si segnala altresì che la Società, ai sensi dell'art. 123-ter del TUF e dell'art. 84-*quater* del Regolamento Emittenti, sarà tenuta a predisporre annualmente una relazione sulla remunerazione. La sezione prima della relazione remunerazione dovrà essere sottoposta all'Assemblea della Società, con voto non vincolante, che sarà convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato Controllo e Rischi è un organo con funzioni consultive e propositive che, secondo quanto previsto dall'art. 7, principio 7.P.3, lett. (a), sub (ii), del Codice di Autodisciplina, ha il compito di supportare, con un'adeguata attività istruttoria, le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche.

In particolare, il Comitato Controllo e Rischi, conformemente a quanto previsto dall'art. 7, criterio applicativo 7.C.2, del Codice di Autodisciplina, nell'assistere il Consiglio di Amministrazione:

- a) valuta, unitamente al dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e sentiti il revisore legale e il Collegio Sindacale, il corretto utilizzo dei principi contabili e, nel caso di gruppi, la loro omogeneità ai fini della redazione del bilancio consolidato;
- b) esprime pareri su specifici aspetti inerenti alla identificazione dei principali rischi aziendali;
- c) esamina le relazioni periodiche, aventi per oggetto la valutazione del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, e quelle di particolare rilevanza predisposte dalla funzione Internal Audit;
- d) monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione di Internal Audit;
- e) può chiedere alla funzione di Internal Audit lo svolgimento di verifiche su specifiche aree operative, dandone contestuale comunicazione al Presidente del Collegio Sindacale;
- f) riferisce al Consiglio di Amministrazione, almeno semestralmente, in occasione dell'approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale, sull'attività svolta nonché sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Il Comitato Controllo e Rischi esprime, secondo quanto previsto dall'art. 7, criterio applicativo 7.C.1, del Codice di Autodisciplina il proprio parere al Consiglio di Amministrazione rispetto alla:

- a) definizione (da parte del Consiglio di Amministrazione) delle linee di indirizzo del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, in modo che i principali rischi afferenti alla Società e alle sue controllate risultino correttamente identificati, nonché adeguatamente misurati, gestiti e monitorati, determinando inoltre il grado di compatibilità di tali rischi con una gestione dell'impresa coerente con gli obiettivi strategici individuati;
- b) valutazione periodica (da parte del Consiglio di Amministrazione), almeno annuale, dell'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi rispetto alle caratteristiche dell'impresa e al profilo di rischio assunto, nonché della sua efficacia;
- c) approvazione (da parte del Consiglio di Amministrazione), con cadenza almeno annuale, del piano di lavoro predisposto dal Responsabile della funzione di *internal audit*, sentiti il Collegio Sindacale e l'Amministratore incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- d) descrizione (da parte del Consiglio di Amministrazione), nell'ambito della relazione sul governo societario, delle principali caratteristiche del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, ed espressione della valutazione sull'adeguatezza dello stesso;
- e) valutazione (da parte del Consiglio di Amministrazione), sentito il Collegio Sindacale, dei risultati esposti dal revisore legale nella eventuale lettera di suggerimenti e nella relazione sulle questioni fondamentali emerse in sede di revisione legale;

- f) nomina e revoca (da parte del Consiglio di Amministrazione) del Responsabile della funzione di Internal Audit; adeguatezza delle risorse di cui il Responsabile della funzione di Internal Audit è dotato rispetto all'espletamento delle proprie responsabilità; definizione (da parte del Consiglio di Amministrazione) della remunerazione del Responsabile della funzione di Internal Audit coerentemente con le politiche aziendali.

Conformemente a quanto previsto dall'art. 4, criterio applicativo 4.C.1, lett. (e), del Codice di Autodisciplina, nello svolgimento delle proprie funzioni il Comitato Controllo e Rischi ha la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei propri compiti nonché di avvalersi di consulenti esterni.

In data 15 maggio 2015, il Consiglio di Amministrazione dell'Emittente ha nominato quali membri del Comitato Controllo e Rischi - in considerazione del fatto che il Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione è composto da cinque membri - gli amministratori indipendenti Sonia Bonfiglioli e Luca Mantecchini, nominando Sonia Bonfiglioli Presidente del Comitato.

Si precisa che, a giudizio dell'Emittente, alla data della nomina, ai sensi dell'art. 7.P.4 del Codice di Autodisciplina, il Presidente del Comitato Controllo e Rischi Sonia Bonfiglioli possiede un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria.

Il Responsabile della Funzione di Internal Audit ai sensi dell'art. 7 del Codice di Autodisciplina, incaricato di verificare l'efficacia, l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, (i) verifica, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli *standard* internazionali, l'operatività e l'idoneità del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, attraverso un piano di audit, approvato dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi; (ii) non è responsabile di alcuna area operativa e dipende gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione; (iii) ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico; (iv) predispone relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività, sulle modalità con cui viene condotta la gestione dei rischi nonché sul rispetto dei piani definiti per il loro contenimento. Le relazioni periodiche contengono una valutazione sull'idoneità del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi; (v) predispone tempestivamente relazioni su eventi di particolare rilevanza; (vi) trasmette le relazioni di cui ai punti (iv) ed (v) ai presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e del Consiglio di Amministrazione nonché all'Amministratore Incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi; (vii) verifica, nell'ambito del piano di audit, l'affidabilità dei sistemi informativi inclusi i sistemi di rilevazione contabile.

Comitato per il controllo interno e la revisione contabile

Il Collegio Sindacale esercita i poteri e le funzioni ad esso attribuite dalla legge e da altre disposizioni applicabili. In particolare, ai sensi del D.Lgs. n. 39/2010 sono attribuite al Collegio Sindacale le funzioni di comitato per il controllo interno e la revisione contabile e, in particolare, le funzioni di vigilanza su: (i) processo d'informativa finanziaria; (ii) l'efficacia dei sistemi di controllo interno, di revisione interna, se applicabile, e di gestione del rischio; (iii) revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati; e (iv) l'indipendenza del revisore legale o della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione all'ente sottoposto alla revisione legale dei conti.

16.4 Recepimento delle norme in materia di governo societario

L'Emittente ha conformato il proprio sistema di governo societario alle disposizioni in materia previste dal Testo Unico e dal Codice di Autodisciplina. In particolare, l'Emittente intende attuare l'art. 1 e i relativi Criteri Applicativi del Codice di Autodisciplina. Si segnala tuttavia che nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 15 maggio 2015 è stato deliberato di non ritenere necessaria la nomina del comitato per le nomine previsto dall'art. 5 del Codice di Autodisciplina, alla luce del meccanismo di voto di lista previsto dallo Statuto, che lascia ai soci la decisione in merito ai candidati da proporre per l'organo amministrativo.

L'assemblea straordinaria dell'Emittente tenutasi in data 20 maggio 2015 ha deliberato l'adozione del Nuovo Statuto, con efficacia dalla Data di Inizio delle Negoziazioni.

In particolare, il Nuovo Statuto:

- (i) recepisce le disposizioni del D. Lgs. 27/2010 attuativo della direttiva 2007/36/CE e recante la disciplina dell'esercizio di alcuni diritti degli azionisti delle società quotate;
- (ii) prevede il meccanismo del c.d. "voto di lista" per la nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione, conformemente a quanto previsto dall'art. 147-ter del Testo Unico;
- (iii) prevede il meccanismo del c.d. "voto di lista" per la nomina dei componenti del Collegio Sindacale, conformemente a quanto previsto dall'art. 148 del Testo Unico, salvo quanto disposto dagli artt. 4 della Legge 8 maggio 1971 n. 420 e 11 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521 come illustrato nel paragrafo che segue;
- (iv) prevede la nomina di un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e all'adempimento dei doveri previsti dal citato articolo 154-bis del Testo Unico;
- (v) prevede che il riparto dei componenti del Consiglio di Amministrazione da eleggere sia effettuato in base a un criterio che assicuri l'equilibrio tra i generi, conformemente a quanto previsto dall'art. 147-ter del TUF.

Si segnala a tale proposito che:

- a) l'articolo 24 del Nuovo Statuto dell'Emittente stabilisce che il MIT e il MEF hanno diritto di nominare, ciascuno, un sindaco effettivo, e che il sindaco nominato dal MEF assume la funzione di Presidente del Collegio sindacale. Tale clausola del Nuovo Statuto dell'Emittente, già presente nello Statuto dell'Emittente in vigore sino alla Data di Inizio delle Negoziazioni, riflette il disposto degli artt. 4 della Legge 8 maggio 1971 n. 420 e 11 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521 che disciplinano l'attività di vigilanza sulle società di gestione aeroportuale. Si segnala che l'art. 148, comma 2-bis, del TUF prevede, invece, che nelle società italiane con azioni negoziate in mercati regolamentati il Presidente del collegio sindacale sia scelto tra i sindaci eletti dalla minoranza. La Società ritiene, anche in considerazione dell'interpretazione e della prassi seguita da altri gestori aeroportuali totali con azioni quotate sul MTA, la prevalenza della disciplina di cui alle predette disposizioni speciali sul disposto dell'art. 148, comma 2 bis, del TUF, in base (i) al connotato pubblicistico degli interessi sottesi alla predetta normativa, che prevede la nomina di due sindaci da parte dello Stato e la conseguente

assunzione della funzione di Presidente del Collegio sindacale da parte del sindaco nominato dal MEF e (ii) alla considerazione che, essendo il Presidente del Collegio di nomina ministeriale, lo stesso, per sua natura, non può essere espressione dei soci di maggioranza, con la conseguenza che la disposizione di cui al decreto ministeriale, *mutatis mutandis*, sarebbe in ogni caso coerente con le finalità cui è preordinato il predetto art. 148, comma 2-*bis*, del TUF di garantire, statutariamente, che il Presidente dell'organo di controllo non sia espressione della maggioranza;

- b) l'Emittente, con assemblea straordinaria del 27 giugno 2014, ha già adottato nel proprio Statuto le disposizioni volte ad assicurare l'equilibrio tra i generi nel Consiglio di amministrazione e nel Collegio sindacale ai sensi del DPR 30 novembre 2012, n. 251 (che disciplina la parità di accesso agli organi di amministrazione e controllo delle società non quotate in mercati regolamentari controllate dalla Pubblica Amministrazione). Pertanto, gli organi sociali dell'Emittente presentano, già alla data di inizio delle negoziazioni delle Azioni dell'Emittente sul MTA, la composizione di cui agli art. 147-*ter*, comma 1-*ter*, e 148, 1-*bis*, del TUF. La medesima previsione è riportata nel Nuovo Statuto;
- c) ai sensi del D.L. 16 maggio 1994, n. 293 (che disciplina la proroga dei componenti degli organi sociali di società a prevalente controllo pubblico), lo Statuto dell'Emittente e il Nuovo Statuto prevedono che il Consiglio di Amministrazione scaduto si intende prorogato in carica per non più di quarantacinque giorni decorrenti dalla data dell'assemblea per l'approvazione del bilancio in cui ha avuto termine il mandato. In questo periodo, l'attività del Consiglio è limitata all'ordinaria amministrazione e agli atti urgenti e indifferibili.

Per ulteriori informazioni sul contenuto dello Statuto, *cf.* Capitolo XXI, Paragrafo 21.2 del Documento di Registrazione.

Si segnala inoltre che il Consiglio di Amministrazione in carica alla Data del Documento di Registrazione, nella riunione del 15 maggio 2015 ha deliberato di nominare, con effetto dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, il Direttore Amministrazione e Finanza Patrizia Muffato come dirigente preposto ai sensi dell'art. 154-*bis* del TUF e che l'Assemblea dei soci del 20 maggio 2015 ha altresì approvato il Regolamento Assembleare con efficacia dalla Data di Inizio delle Negoziazioni.

16.5 Procedure per le operazioni con Parti Correlate

La Procedura Parti Correlate, approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente il 13 aprile 2015 e che entrerà in vigore dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, è volta a disciplinare le operazioni con parti correlate realizzate dalla Società, anche per il tramite società controllate ai sensi dell'art. 2359 del codice civile o comunque sottoposte ad attività di direzione e coordinamento, al fine di garantire la correttezza sostanziale e procedurale delle medesime, nonché la corretta informativa al mercato. Si segnala che l'individuazione delle parti correlate ai fini di detta procedura sarà effettuata dopo la data di entrata in vigore della stessa.

L'Emittente ha individuato nel Comitato Controllo e Rischi l'organo competente alle operazioni con parti correlate, il quale ai sensi della Procedura Parti Correlate assume il ruolo di Comitato Parti Correlate. Si precisa che, ai sensi della Procedura Parti Correlate, qualora non siano presenti due amministratori indipendenti, ovvero laddove, in relazione ad una determinata operazione con parti correlate, uno o più componenti del Comitato Parti Correlate si dichiarino correlati con riferimento alla specifica operazione, a tutela della

correttezza sostanziale dell'operazione, le operazioni con parti correlate siano approvate previa definizione, da parte del Consiglio di Amministrazione, di presidi equivalenti a quelli di cui sopra a tutela della correttezza sostanziale dell'operazione, ivi incluso il ricorso, per l'espressione del parere, al coinvolgimento del Collegio sindacale o di un esperto indipendente. Qualora il Consiglio di Amministrazione ricorra al parere del Collegio sindacale, i componenti del Collegio sindacale medesimo, ove abbiano un interesse, per conto proprio o di terzi, nell'operazione, ne danno notizia agli altri sindaci, precisandone la natura, i termini, l'origine e la portata.

Ove lo richiedano la natura, l'entità e le caratteristiche dell'operazione, il Comitato Parti Correlate o, a seconda dei casi, i soggetti che lo sostituiscono, hanno la facoltà di farsi assistere, a spese della Società, da uno o più esperti indipendenti di propria scelta, attraverso l'acquisizione di apposite perizie e/o *fairness* e/o *legal opinion*.

Si segnala che l'Emittente, in quanto società di recente quotazione e di minori dimensioni ai sensi dell'art. 10 del Regolamento OPC, applica alle operazioni con parti correlate, ivi comprese quelle di maggiore rilevanza (come individuate ai sensi dell'Allegato 3 del Regolamento OPC), in deroga all'art. 8 del Regolamento OPC, una procedura individuata secondo i principi e le regole di cui all'art. 7 del regolamento medesimo. Restano altresì ferme le disposizioni dell'art. 5 del Regolamento OPC ("Informazione al pubblico sulle operazioni con parti correlate"). Ferma restando la valutazione annuale prevista dalla Procedura Parti Correlate, in occasione dell'approvazione del bilancio relativo al secondo esercizio successivo a quello di quotazione l'Emittente valuterà, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. g) del Regolamento OPC, le modifiche necessarie alla Procedura Parti Correlate.

Ai sensi della Procedura Parti Correlate, il Comitato Parti Correlate è chiamato a un preventivo esame e al rilascio di un parere sulle varie tipologie di operazioni con parti correlate, fatta eccezione per quelle operazioni che a norma della stessa Procedura Parti Correlate sono escluse dall'applicazione delle procedure ivi disciplinate (si veda infra).

In particolare, le operazioni con parti correlate che non siano di competenza assembleare sono approvate e/o eseguite dal soggetto competente per la relativa approvazione e/o esecuzione secondo le regole di governance della Società, previo motivato parere non vincolante del Comitato Parti Correlate. A tal fine, riscontrata la rilevanza dell'operazione ai sensi del Regolamento OPC, la funzione societaria responsabile ne dà tempestiva comunicazione al soggetto competente per l'approvazione e/o l'esecuzione dell'operazione; quest'ultimo, valutata positivamente la fattibilità dell'operazione, informa senza indugio, mediante comunicazione scritta, per il tramite della funzione societaria responsabile, i componenti del Comitato Parti Correlate affinché gli stessi dichiarino per iscritto l'assenza di rapporti di correlazione rispetto alla specifica operazione. Il Comitato Parti Correlate si riunisce in tempo utile in vista della data prevista per l'approvazione e/o l'esecuzione dell'operazione. Alla riunione, alla quale sono invitati i membri del Collegio Sindacale, partecipano, se richiesti, gli amministratori o i dirigenti muniti di delega (ivi compresi i dirigenti incaricati della conduzione delle trattative o dell'istruttoria) della Società o delle eventuali Controllate, nonché altri eventuali soggetti indicati dal Comitato Parti Correlate. Il Comitato Parti Correlate, nel formulare il proprio parere, svolge anche considerazioni di merito sull'interesse della Società al compimento dell'operazione nonché sulla convenienza e sulla correttezza sostanziale delle relative condizioni.

Quando un'operazione è di competenza dell'Assemblea o deve essere da questa autorizzata, per la fase di approvazione della proposta di deliberazione, da parte del Consiglio di amministrazione, da sottoporre all'Assemblea, si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni di cui sopra.

Si precisa che, la Procedura Parti Correlate prevede che la procedura ivi descritta non si applichi:

- ai piani di compensi basati su strumenti finanziari approvati dall'assemblea ai sensi dell'art. 114-*bis* del TUF e alle relative operazioni esecutive;
- alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione in materia di remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche - diverse dalle deliberazioni assunte dal Consiglio di amministrazione nei limiti di un importo complessivo preventivamente stabilito dall'Assemblea ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del codice civile - nonché dei dirigenti con responsabilità strategiche, in presenza delle condizioni previste dall'art. 13, comma 3, lett. b) del Regolamento OPC a condizione che (1) la Società abbia predisposto una politica di remunerazione per la cui approvazione sia stato coinvolto il Comitato per la Remunerazione; (2) sia stata sottoposta al voto consultivo dell'Assemblea la Sezione I della relazione sulla remunerazione prevista dall'art. 123-*ter* del TUF e (3) la remunerazione assegnata sia coerente con la politica di cui al precedente numero (1);
- alle operazioni ordinarie che siano concluse a condizioni equivalenti a quelle di mercato o standard;
- alle operazioni urgenti che non siano di competenza assembleare e non debbano essere da questa autorizzate;
- alle operazioni con o tra società controllate e alle operazioni con società collegate, qualora nelle suddette società non vi siano interessi qualificati come “significativi” secondo i principi generali e i criteri indicati nella Comunicazione CONSOB n. DEM/10078683, pubblicata in data 24 settembre 2010, contenente “Indicazioni e orientamenti per l'applicazione del Regolamento sulle operazioni con parti correlate adottato con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 come successivamente modificato”.

Si precisa che nell'applicazione delle suddette esenzioni, la Procedura Parti Correlate prevede che si debba tenere debitamente conto di quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB n. 10078683 del 24 settembre 2010.

La Procedura Parti Correlate inoltre qualifica le operazioni di importo esiguo, con riferimento alle quali non trova applicazione - in conformità alla facoltà prevista dal Regolamento OPC- la stessa Procedura Parti Correlate, come le operazioni con parti correlate il cui valore non superi l'importo di Euro 250.000,00. Tale esclusione non si applica nel caso di più operazioni di importo esiguo, fra loro omogenee o realizzate in virtù di un disegno unitario, concluse con una stessa parte correlata o con soggetti correlati sia a quest'ultima che alla Società, che, cumulativamente considerate, superino l'importo sopra indicato.

La Procedura Parti Correlate – avvalendosi la Società delle deroghe previste rispettivamente dall'art. 11, comma 5 e dall'art. 13, comma 6, del Regolamento OPC- prevede l'esclusione dal proprio ambito applicativo delle operazioni di urgenza, anche di competenza assembleare, realizzate dalla Società direttamente o per il tramite di controllate, nei limiti e nel rispetto delle condizioni stabiliti dalle disposizioni di legge e del Regolamento OPC.

Si precisa infine che in occasione di operazioni di maggiore rilevanza, realizzate anche per il tramite di eventuali Controllate, la Società predispone, ai sensi dell'art. 114, comma 5, del TUF, un documento

informativo, secondo i termini e le modalità indicate dall'art. 5 del Regolamento OPC e in conformità al contenuto illustrato nell'Allegato 4 del Regolamento medesimo.

Sono da considerarsi “operazioni di maggiore rilevanza” le operazioni con parti correlate poste in essere dalla Società direttamente o per il tramite delle Controllate, qualora i seguenti indici siano superiori alla soglia del 5% (il tutto come meglio definito e dettagliato nell'Allegato 3 al Regolamento e nella Comunicazione CONSOB n. 10078683 del 24 settembre 2010, cui si rinvia):

- ➔ l'indice di rilevanza del controvalore, ossia, il rapporto tra il controvalore dell'operazione e il patrimonio netto della Società, ovvero, se maggiore, la capitalizzazione della Società rilevata alla chiusura dell'ultimo giorno di mercato aperto compreso nel periodo di riferimento del più recente documento contabile periodico pubblicato; ovvero
- ➔ l'indice di rilevanza dell'attivo, ossia il rapporto tra il totale attivo dell'entità oggetto dell'operazione e il totale attivo della Società; ovvero
- ➔ l'indice di rilevanza del passivo, ossia il rapporto tra il totale delle passività della società oggetto dell'operazione e il totale attivo della Società.

16.6 Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001

Il Consiglio di Amministrazione, con delibera del 28 novembre 2008 la Società ha adottato un modello organizzativo, successivamente aggiornato con delibera consiliare del 18 dicembre 2013, volto ad assicurare condizioni di correttezza e di trasparenza nella conduzione delle attività aziendali, a tutela della posizione e dell'immagine propria e delle società del Gruppo, delle aspettative dei propri azionisti e del lavoro dei propri dipendenti e modulato sugli specifici requisiti dettati dal D.Lgs. 231/2001.

Tale modello organizzativo si articola in una parte generale e in una parte speciale. Con riferimento alla parte generale del modello organizzativo della Società si segnala che tale parte oltre a qualificare la portata e i contenuti del D.Lgs. 231/2001 in ambito societario, contiene: (i) gli obiettivi e le modalità di verifica e aggiornamento del modello; (ii) l'organizzazione e il funzionamento dell'organismo di vigilanza; (iii) i processi di comunicazione e formazione attivati dalla Società; (iv) il funzionamento del sistema sanzionatorio; e (v) il codice etico (documento che esprime i principi fondamentali cui si ispira il Gruppo sia all'interno dell'azienda sia nei confronti dei soggetti terzi).

La parte speciale oltre a individuare le aree di attività a rischio, fissare regole di carattere generale e a contenere un insieme di principi, regole di condotta, strumenti di controllo e procedure organizzative diretti ad assicurare, per quanto possibile, la prevenzione della commissione dei reati, contiene la descrizione dei reati potenziali, che comprendono, tra l'altro, quelli: (i) nei confronti della Pubblica Amministrazione; (ii) in materia societaria; (iii) in materia di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro; (iv) in materia di riciclaggio, criminalità informatica, criminalità organizzata, contro l'industria e il commercio, in materia di violazione del diritto d'autore, falsificazioni valori e segni di riconoscimento, con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico, pratiche di mutilazione degli organi genitali femminili; (v) contro la personalità individuale, (vi) abuso di mercato, (vii) in materia ambientale; omicidio colposo e lesioni gravi e gravissime; (viii) in materia di impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare; e (ix) reati transnazionali.

L'Organismo di Vigilanza attualmente in carica è stato nominato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 marzo 2012 e prorogato per tutto il 2015 con delibera del 16 febbraio 2015 ed è composto da tre membri nelle persone di (i) Dr. Massimo Masotti, in qualità di Presidente; (ii) Dr. Marco Benni, in qualità di componente; (iii) Dr.ssa Aurelia Rita Del Gaudio, in qualità di componente in possesso di autonomi poteri di iniziativa e di controllo così come previsti dall'art. 6 del D.Lgs. 231/2001.

Il Codice Etico della Società è stato da ultimo oggetto di revisione il 23 marzo 2015.

In aggiunta, sul tema del rischio corruzione la Società ha ritenuto opportuno applicare nell'ambito dei propri sistemi di controllo interno alcuni principi della L. 190/2012. In particolare il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato in data 20 ottobre 2014 un Piano di prevenzione della corruzione, integrato nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs 231/2001 (di seguito "Modello") a tutela dell'immagine di imparzialità e di buon andamento della Società, dei beni aziendali e delle attese degli azionisti, del lavoro dei propri dipendenti e degli *stakeholders* in genere. Tale iniziativa è stata assunta nella convinzione che, al di là dell'obbligatorietà degli adempimenti previsti che non è pacifica per le società pubbliche, il Piano di prevenzione, efficacemente attuato e monitorato, possa costituire un valido strumento di sensibilizzazione del personale e dei collaboratori, in modo tale da evitare il rischio di comportamenti corruttivi a danno della Società e da stimolare la ricerca di ulteriori margini di efficienza nella gestione del servizio pubblico.

Con l'approvazione del Piano di Prevenzione della Corruzione ex L. 190/2012 il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Responsabile Trasparenza ed Anticorruzione, ha inteso estendere la propria azione di prevenzione della corruzione a tutti i reati considerati dalla L. 190/2012, dal lato attivo e passivo, in merito all'attività di pubblico servizio svolta ed ai comportamenti in cui è ravvisabile un abuso del potere/funzione attribuita a dipendenti della Società per trarne un vantaggio privato.

16.7 Procedura di *Internal dealing*

Nella riunione del 13 aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione ha altresì deliberato di adottare la "Procedura per la gestione degli adempimenti informativi in materia di "*internal dealing*" (la "**Procedura *Internal dealing***"), riguardo alla gestione degli adempimenti informativi derivanti dalla disciplina dell'*internal dealing* di cui all'art. 114, comma 7 del TUF e agli artt. 152-*sexies*, 152-*septies* e 152-*octies* del Regolamento Emittenti con efficacia dalla data di inizio delle negoziazioni delle Azioni della Società sul MTA – Segmento STAR.

La Procedura *Internal dealing* disciplina, tra l'altro, gli obblighi di comunicazione al pubblico delle operazioni compiute sulle azioni della Società e sugli strumenti finanziari ad esse collegati (art. 152-*sexies*, comma 1, lett. b) del Regolamento Emittenti) da parte dei Soggetti Rilevanti (come infra definiti), il cui importo complessivo raggiunga Euro 5.000 entro la fine dell'anno; successivamente ad ogni comunicazione, non sono comunicate le operazioni il cui importo complessivo non raggiunga un controvalore di ulteriori Euro 5.000 entro la fine dell'anno.

Ai sensi della Procedura *Internal dealing* sono tenuti alla comunicazione delle operazioni sopra descritte (a) gli Amministratori, i Sindaci Effettivi e i direttori generali e i dirigenti che abbiano regolare accesso a informazioni privilegiate e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possono incidere

sull'evoluzione e sulle prospettive future della Società e (b) chiunque detenga una partecipazione, calcolata ai sensi dell'art. 118 del Regolamento Emittenti, pari almeno al 10% (dieci per cento) del capitale sociale della Società, rappresentato da azioni con diritto di voto, nonché ogni altro soggetto che controlla la Società ai sensi dell'art. 93 del TUF (congiuntamente i “**Soggetti Rilevanti**”).

Parimenti, sono tenuti alla comunicazione delle operazioni le persone strettamente collegate ai Soggetti Rilevanti, per tali intendendosi:

- ➔ il coniuge non separato legalmente, i figli, anche del coniuge, a carico, e, se conviventi da almeno un anno, i genitori, i parenti e gli affini dei Soggetti Rilevanti;
- ➔ le persone giuridiche, le società di persone e i trust in cui un Soggetto Rilevante o una delle persone indicate alla precedente lettera a) sia titolare, da solo o congiuntamente tra loro, della funzione di gestione;
- ➔ le persone giuridiche, controllate direttamente o indirettamente da un Soggetto Rilevante o da una delle persone indicate alla precedente lettera a);
- ➔ le società di persone i cui interessi economici siano sostanzialmente equivalenti a quelli di un Soggetto Rilevante o di una delle persone indicate alla precedente lettera a);
- ➔ i trust costituiti a beneficio di un Soggetto Rilevante o di una delle persone indicate alla precedente lettera (a).

La Procedura *Internal dealing*, in ottemperanza all'art. 2.2.3, comma 3, lett. p) del Regolamento di Borsa al fine di ottenere e mantenere la qualifica di STAR, prevede che gli Amministratori, i Sindaci Effettivi e i direttori generali e i dirigenti che abbiano regolare accesso a informazioni privilegiate e detengono il potere di adottare decisioni di gestione che possono incidere sull'evoluzione e sulle prospettive future della Società nonché le persone ad essi strettamente collegate non possono effettuare – direttamente o per interposta persona – operazioni di acquisto, vendita, sottoscrizione o scambio delle azioni o di strumenti finanziari ad esse collegate nei 15 giorni precedenti la riunione consiliare chiamata ad approvare i dati contabili di periodo (c.d. *black out period*). Non sono soggetti alle limitazioni gli atti di esercizio di eventuali *stock option* o di diritti di opzione relativi agli strumenti finanziari e, limitatamente alle azioni derivanti dai piani di *stock option*, le conseguenti operazioni di cessione purché effettuate contestualmente all'atto di esercizio. Le limitazioni non si applicano nel caso di situazioni eccezionali di necessità soggettiva, adeguatamente motivate dall'interessato nei confronti della società.

La Procedura *Internal dealing* prevede che la comunicazione al pubblico delle operazioni avvenga secondo le modalità e le tempistiche previste dalla disciplina, anche regolamentare, vigente, ivi inclusa la pubblicazione delle medesime in un'apposita sezione del sito internet dell'Emittente.

16.8 Normativa applicabile alle PMI

Poiché negli ultimi tre esercizi ha registrato ricavi totali pari, rispettivamente, a Euro 76,9 milioni nel 2014, Euro 86,9 milioni nel 2013 e Euro 83,1 milioni nel 2012, alla Data del Documento di Registrazione, la Società è qualificabile quale PMI ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. w-*quater* del TUF. Ai sensi di tale previsione, per PMI si intendono “fermo quanto previsto da altre disposizione di legge, le piccole e medie imprese, emittenti

azioni quotate, che abbiano, in base al bilancio approvato relativo all'ultimo esercizio, anche anteriore all'ammissione alla negoziazione delle proprie azioni, un fatturato fino a 300 milioni di Euro, ovvero una capitalizzazione media di mercato nell'ultimo anno solare inferiore ai 500 milioni di Euro. Non si considerano PMI gli emittenti azioni quotate che abbiano superato entrambi i predetti limiti per tre esercizi, ovvero tre anni solari, consecutivi".

Si riportano di seguito le principali disposizioni applicabili alle PMI.

Offerta pubblica di acquisto totalitaria

Ai sensi dell'art. 106, comma 1 del TUF, chiunque, a seguito di acquisti ovvero di maggiorazione dei diritti di voto, venga a detenere una partecipazione superiore alla soglia del trenta per cento ovvero a disporre di diritti di voto in misura superiore al trenta per cento dei medesimi promuove un'offerta pubblica di acquisto rivolta a tutti i possessori di titoli sulla totalità dei titoli ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato in loro possesso.

Ai sensi dell'art. 106, comma 1-bis del TUF, nelle società diverse dalle PMI l'offerta di cui all'art. 106, comma 1 del TUF è promossa anche da chiunque, a seguito di acquisti, venga a detenere una partecipazione superiore alla soglia del venticinque per cento in assenza di altro socio che detenga una partecipazione più elevata.

Ai sensi dell'art. 106, comma 1-ter del, gli statuti delle PMI possono prevedere una soglia diversa da quella indicata nell'art. 106, comma 1 del TUF (ossia, trenta per cento del capitale sociale rappresentato da titoli con diritto di voto), comunque non inferiore al venticinque per cento né superiore al quaranta per cento. Se la modifica dello statuto interviene dopo l'inizio delle negoziazioni dei titoli in un mercato regolamentato, i soci che non hanno concorso alla relativa deliberazione hanno diritto di recedere per tutti o parte dei loro titoli. La disciplina dell'esercizio del diritto di recesso e le modalità di liquidazione del valore delle azioni oggetto di recesso è quella di regola applicabile in caso di recesso (ex artt. 2437-bis, 2437-ter e 2437-quater del codice civile).

Ai sensi dell'art. 106, comma 3-quater del TUF l'obbligo di offerta previsto dall'art. 106, comma 3, lettera b) del TUF, non si applica alle PMI, a condizione che ciò sia previsto dallo statuto, sino alla data dell'assemblea convocata per approvare il bilancio relativo al quinto esercizio successivo alla quotazione.

Il Nuovo Statuto adottato dalla Società non contiene le predette deroghe.

Obblighi di comunicazione delle partecipazioni rilevanti per le PMI

Ai sensi dell'art. 120, comma 2 del TUF, per le PMI, la soglia per la comunicazione delle partecipazioni rilevanti è innalzata dall'attuale 2% del capitale sociale con diritto di voto al 5% del capitale medesimo.

17 DIPENDENTI

17.1 Numero dei dipendenti

La seguente tabella riporta l'evoluzione del numero dei dipendenti complessivamente impiegati dal Gruppo al 31 maggio 2015, 31 marzo 2015, 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, ripartiti secondo le principali categorie.

Dipendenti	31.05.2015	31.03.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012
Dirigenti	10	10	10	10	11
Impiegati e quadri	353	337	343	327	336
Operai	93	93	73	64	61
Totale	456	440	426	401	408

Tutti i dipendenti sono impiegati in Italia.

Al 31 dicembre 2014, il numero dei dipendenti del Gruppo era pari a 426 di cui 392 assunti a tempo indeterminato e 34 con contratti a tempo determinato.

Al 31 marzo 2015, il numero dei dipendenti del Gruppo era pari a 440 di cui 389 assunti a tempo indeterminato e 51 con contratti a tempo determinato.

Al 31 maggio 2015, il numero dei dipendenti complessivamente impiegati dal Gruppo è pari a n. 456 di cui 388 assunti a tempo indeterminato e 68 con contratti a tempo determinato.

Dalla data del 31 maggio 2015 alla Data del Documento di Registrazione non vi sono stati mutamenti significativi nel numero e composizione dei dipendenti del Gruppo.

17.1.1 Contratto Collettivo Nazionale

Ai rapporti di lavoro dei dipendenti del Gruppo è applicato il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali, rinnovato in data 2 agosto 2013 (e gradualmente integrato da successivi accordi integrativi) e avente durata sino al 31 dicembre 2016 per la parte normativa ed economica.

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro applicabile ai dirigenti del Gruppo è quello per i Dirigenti di Aziende Produttrici di Beni e Servizi, da ultimo rinnovato il 30 dicembre 2014 e con scadenza il 31 dicembre 2018.

17.2 Partecipazioni azionarie e stock option

Nessun dei dirigenti e/o dei dipendenti dell'Emittente è titolare di Azioni.

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha conferito alcun diritto di opzione per la sottoscrizione di proprie Azioni esistenti o di nuova emissione ad alcun amministratore, membro del collegio sindacale o dipendente.

Alla Data del Documento di Registrazione, la Società non ha adottato alcun piano di stock option.

17.3 Accordi di partecipazione dei dipendenti al capitale sociale

Alla Data del Documento di Registrazione, non esiste alcun accordo di partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Emittente.

18 PRINCIPALI AZIONISTI

18.1 Azionisti che detengono partecipazioni nel capitale sociale dell'Emittente

La seguente tabella indica gli azionisti che, alla Data del Documento di Registrazione, secondo le risultanze del libro soci e le altre informazioni a disposizione dell'Emittente, detengono, direttamente o indirettamente, una partecipazione nel capitale sociale dell'Emittente superiore al 5% (data la qualificazione dell'Emittente come PMI ai sensi dell'art. 1, lettera w-quater del TUF).

Azionisti	N. Azioni alla Data del Documento di Registrazione	
	Azioni	%
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%
Città Metropolitana di Bologna ¹	2.960.000	10,00%
Regione Emilia-Romagna	2.604.086	8,80%
Aeroporti Holding S.r.l.	2.134.614	7,21%
Azionisti inferiori al 5%	1.979.639	6,69%
Totale	29.600.000	100,00%

(1) Precedentemente Provincia di Bologna.

18.2 Diritti di voto dei principali azionisti

Alla Data del Documento di Registrazione, la Società ha emesso solamente azioni ordinarie; non esistono azioni portatrici di diritti di voto o di altra natura diversi dalle Azioni. Pertanto, i principali azionisti non dispongono di diritti di voto diversi da quelli spettanti in base alle Azioni possedute.

18.3 Soggetto controllante l'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione, il capitale della Società è detenuto per l'87,06% dai Soci Pubblici e, segnatamente dalla Camera di Commercio di Bologna (per il 50,55%), dal Comune di Bologna (per il 16,75%), dalla Città Metropolitana di Bologna (per il 10,00%), dalla Regione Emilia-Romagna (per l'8,80%) e dalle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Ferrara, Reggio Emilia e Parma (per, rispettivamente, lo 0,36%, lo 0,27%, lo 0,19% e lo 0,14%). Pertanto, la Camera di Commercio di Bologna esercita il controllo di diritto sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza. La Società ritiene, tuttavia, di non essere soggetta ad attività di direzione e coordinamento della Camera di Commercio di Bologna, come specificato nel Capitolo VII, Paragrafo 7.1 del Documento di Registrazione.

18.4 Accordi che possono determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione esistono i seguenti accordi che possono determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente:

18.4.1 Patto Parasociale del 20 maggio 2015

Per quanto a conoscenza della Società, alla Data del Documento di Registrazione il 20 maggio 2015 è stato sottoscritto il patto parasociale tra la Camera di Commercio Bologna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, la Regione Emilia-Romagna, la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena (la “**Camera di Commercio di Modena**”), la Camera di Commercio, Industria,

Artigianato e Agricoltura di Ferrara (la “**Camera di Commercio di Ferrara**”), la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia (la “**Camera di Commercio di Reggio Emilia**”) e la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma (la “**Camera di Commercio di Parma**”) (collettivamente i “**Soci Pubblici**”) quali soci dell’Emittente (il “**Patto Parasociale**”). Tale Patto Parasociale è un accordo rilevante ai sensi dell’art. 122 del TUF e sarà efficace dalla Data di Inizio delle Negoziazioni; il Patto Parasociale ha come obiettivo, fermo il rispetto dei dettami fissati dalla Legge di Stabilità 2015 in tema di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie degli enti pubblici, quello di assicurare, da un lato, il mantenimento, successivamente alla Data di Inizio Negoziazioni, della misura minima della partecipazione al capitale sociale dei soci pubblici pari al 20%, così come prevede lo statuto sociale della Società in ottemperanza alla previsione di cui all’art. 4 del D.M. 12 novembre 1997 n. 521, e, dall’altro, di garantire, attraverso la Camera di Commercio di Bologna, unità e stabilità di indirizzo della Società.

In particolare, con il Patto Parasociale i Soci Pubblici:

- (a) si sono obbligati a votare con tutte le Azioni detenute tempo per tempo da ciascuno di essi dalla Data di Inizio delle Negoziazioni e per tutta la durata del Patto Parasociale, secondo quanto di seguito indicato. Si riporta di seguito una tabella che indica le Azioni che ciascun Socio Pubblico verrebbe a detenere - e che pertanto sarebbero apportate al patto ai fini degli obblighi di esercizio del diritto di voto - a seguito della Data di Inizio delle Negoziazioni in caso di integrale sottoscrizione dell’aumento di capitale a servizio della ammissione a quotazione, dell’integrale vendita delle azioni poste in vendita dagli azionisti venditori e dell’esercizio integrale della Opzione *Greenshoe*;

Soci Pubblici	% capitale sociale della Società
Camera di Commercio di Bologna	37,56%
Comune di Bologna	3,88%
Città Metropolitana di Bologna	2,32%
Regione Emilia-Romagna	2,04%
Camera di Commercio di Modena	0,30%
Camera di Commercio di Ferrara	0,22%
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,15%
Camera di Commercio di Parma	0,11%
Totale	46,58%

- (b) si sono impegnati a non trasferire il numero di Azioni corrispondenti alle percentuali di capitale sociale di seguito indicate, con effetto a decorrere dalla Data di Inizio delle Negoziazioni (le “Azioni Bloccate”). Relativamente alla Camera di Commercio di Bologna, inoltre, le Azioni Bloccate includeranno anche tutte le ulteriori Azioni detenute dalla stessa alla Data di Inizio delle Negoziazioni, fatta eccezione per le Azioni messe a disposizione per l’esercizio dell’Opzione *Greenshoe* che non risultassero vendute:

Soci Pubblici	% capitale sociale della Società
Camera di Commercio di Bologna	11,61%*
Comune di Bologna	3,85%
Città Metropolitana di Bologna	2,30%
Regione Emilia-Romagna	2,02%
Camera di Commercio di Modena	0,08%
Camera di Commercio di Ferrara	0,06%
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,04%
Camera di Commercio di Parma	0,03%
Totale	19,99%

(*) complessivamente massimo 37,56%, considerando le ulteriori Azioni possedute dalla Camera di Commercio di Bologna alla Data di Inizio Negoziazioni bloccate ai sensi del Patto. Tale ammontare è calcolato assumendo l’integrale sottoscrizione dell’aumento di capitale a servizio della ammissione a quotazione, l’integrale vendita delle Azioni poste in vendita dagli Azionisti Venditori e l’esercizio integrale della Opzione *Greenshoe*.

Il numero di Azioni effettivamente sottoposte agli obblighi sopra descritti sarà determinato solo successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni e all’esercizio della predetta Opzione *Greenshoe*.

I Soci Pubblici si sono impegnati a comunicare al presidente del Patto Parasociale entro 45 giorni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, il numero delle Azioni effettivamente oggetto dell’impegno di non vendere e si sono obbligati a estendere tale vincolo a tutte le azioni o altri diritti che a ciascuna di esse dovessero derivare dall’esercizio del diritto di opzione spettante alle Azioni vincolate.

Il Patto Parasociale prevede, inoltre, un Comitato del Patto che svolge le seguenti funzioni: (a) la formazione delle liste per la nomina del consiglio di amministrazione e/o del collegio sindacale sulla base di quanto previsto dal Patto Parasociale; (b) la determinazione del voto da esprimersi in ordine alle delibere da assumersi in sede di assemblea straordinaria della Società aventi ad oggetto una delle seguenti materie: (i) modifiche statutarie, (ii) aumenti di capitale e (iii) operazioni di fusione e/o scissione; e (c) la preventiva consultazione sulle modifiche statutarie determinate da adeguamento a disposizioni normative.

Il Comitato è composto dai seguenti 5 membri: (i) il legale rappresentante *pro tempore* della Camera di Commercio di Bologna al quale sono attribuiti 6 voti; (ii) il legale rappresentante *pro tempore* del Comune di Bologna al quale sono attribuiti 2 voti; (iii) il legale rappresentante *pro tempore* della Città Metropolitana di Bologna al quale è attribuito 1 voto; (iv) il legale rappresentante *pro tempore* della Regione Emilia-Romagna al quale è attribuito 1 voto; e (v) un soggetto designato congiuntamente dalla Camera di Commercio di Modena, dalla Camera di Commercio di Ferrara, dalla Camera di Commercio di Reggio Emilia e dalla Camera di Commercio di Parma al quale è attribuito 1 voto. Le riunioni del Comitato sono valide qualunque sia il numero dei presenti alla riunione. Il Comitato resta in carica per tutta la durata del Patto Parasociale.

Il Comitato si riunisce almeno sette giorni prima della data (a) di scadenza del termine per la presentazione delle liste per la nomina dei membri del consiglio di amministrazione e/o del collegio sindacale della Società; e (b) di convocazione di ciascuna assemblea straordinaria della Società avente a oggetto una delle seguenti

materie: (i) modifiche statutarie, (ii) aumenti di capitale e (iii) operazioni di fusione e/o scissione. Il Comitato si riunisce inoltre ogni qual volta uno o più membri ne facciano richiesta.

Il Comitato è presieduto da un Presidente o, in sua assenza, dal soggetto più anziano di età tra i componenti del Comitato. La funzione di Presidente è assolta dal legale rappresentante *pro tempore* della Camera di Commercio di Bologna. Il Presidente svolge i seguenti compiti: (a) convoca e presiede il Comitato, predisponendo l'ordine del giorno; (b) presenta alla Società le liste per l'elezione dei membri del consiglio di amministrazione e/o del collegio sindacale; (c) provvede al completamento delle documentazioni relative alle Azioni conferite al Patto Parasociale, al suo eventuale aggiornamento e modifica; e (d) effettua tutte le attività affidategli dal Comitato e dal Patto Parasociale.

È prevista la nomina del dirigente dell'ufficio legale della Società come segretario del Patto, che svolgerà i compiti di carattere operativo-esecutivo necessari per il corretto funzionamento del sindacato di voto.

Relativamente al contenuto degli obblighi relativi ai diritti di voto:

- a) per tutta la durata del Patto Parasociale i Soci Pubblici si sono impegnati a designare e a votare i membri del Consiglio di Amministrazione della Società - composto da 9 consiglieri - come segue (i) 4 consiglieri designati dalla Camera di Commercio di Bologna, da contrassegnare nella lista per l'elezione dell'organo amministrativo con i numeri 1, 2, 5 e 6, (ii) 1 consigliere designato congiuntamente dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna, da contrassegnare nella lista con il numero 3 e (iii) 1 consigliere designato dalla Regione Emilia-Romagna da contrassegnare nella lista con il numero 4. I rimanenti 3 consiglieri saranno eletti dalle minoranze in conformità a quanto previsto dal Nuovo Statuto. A tal fine, i candidati saranno designati dal Comitato almeno 7 giorni precedenti la data di scadenza del termine per la presentazione delle liste per la nomina dei membri del Consiglio di Amministrazione, nel rispetto della normativa vigente quanto ai requisiti di indipendenza e in materia di equilibrio tra i generi. La lista sarà presentata alla Società dal Presidente, in nome e per conto di tutti Soci Pubblici;
- b) per tutta la durata del Patto Parasociale i Soci Pubblici si sono impegnati a designare e a votare un candidato alla carica di sindaco supplente che sarà espresso dalla Camera di Commercio di Bologna. A tal fine, il candidato sarà designato dal Comitato almeno 7 giorni precedenti la data di scadenza del termine per la presentazione delle liste per la nomina dei membri del consiglio di amministrazione e/o del collegio sindacale, nel rispetto della normativa vigente quanto ai requisiti di indipendenza e in materia di equilibrio tra i generi. La lista sarà presentata alla Società dal Presidente, in nome e per conto di tutti Soci Pubblici;
- c) i Soci pubblici si sono impegnati a deliberare la nomina del presidente del consiglio di amministrazione in sede assembleare, nominando il candidato della lista contrassegnato con il numero 1 e a fare quanto possibile affinché i consiglieri di rispettiva designazione provvedano a proporre e votare congiuntamente in consiglio di amministrazione della Società la nomina alla carica di amministratore delegato del candidato della lista contrassegnato con il numero 2;
- d) Qualora, per qualsiasi ragione, prima della naturale scadenza del mandato, debba provvedersi alla sostituzione di uno o più componenti del consiglio di amministrazione e/o del sindaco supplente, i Soci Pubblici provvederanno a proporre congiuntamente e votare in assemblea il candidato alla sostituzione

indicato su proposta dei Soci Pubblici che avevano designato il consigliere e/o il sindaco supplente venuto meno;

- e) i Soci pubblici si sono obbligati inoltre a conformare il proprio voto nell'assemblea straordinaria avente ad oggetto una delle seguenti materie: (i) modifiche statutarie, (ii) aumenti di capitale e (iii) operazioni di fusione e/o scissione a quanto deciso dal Comitato. A tal fine, almeno 7 giorni precedenti la data di convocazione di ciascuna assemblea straordinaria della Società avente a oggetto una delle predette materie, il Comitato delibererà con il voto favorevole di almeno gli otto undicesimi dei voti attribuiti ai membri del Comitato presenti. Qualora il Comitato non raggiungesse il quorum deliberativo sopra indicato, i Soci Pubblici dovranno partecipare alla relativa assemblea ed esprimere il proprio voto contrario all'assunzione della delibera stessa. Poiché l'adeguamento del Nuovo Statuto a disposizioni normative, è di competenza del Consiglio di Amministrazione, i Soci Pubblici si impegnano a fare quanto possibile affinché i consiglieri di rispettiva designazione provvedano a fornire adeguata e tempestiva informativa agli stessi in merito alle modifiche di tale natura onde consentire alle medesime una consultazione preventiva rispetto all'assunzione della relativa delibera.

Relativamente al contenuto dell'obbligo di non vendere, i Soci Pubblici si sono impegnati (il “**Vincolo di Intrasferibilità**”):

- a) a non effettuare operazioni di vendita, collocamento o comunque atti di disposizione, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, (ivi inclusi a titolo meramente esemplificativo ma non esaustivo, donazione, conferimento in società) che abbiano per oggetto o per effetto, direttamente o indirettamente, l'attribuzione o il trasferimento a terzi (ivi compresa l'intestazione fiduciaria o il conferimento di un mandato fiduciario) delle Azioni Bloccate ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, o scambiare con, le Azioni Bloccate;
- b) a non concedere opzioni, diritti o *warrant* per l'acquisto, la sottoscrizione, la conversione o lo scambio di Azioni Bloccate o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti o simili a tali azioni o strumenti finanziari;
- c) a non stipulare o comunque concludere contratti *swap* o altri contratti derivati, che abbiano l'effetto di trasferire in tutto o in parte qualsiasi diritto inerente alle Azioni Bloccate;
- d) a non costituire, o consentire che venga costituito, ovvero concedere qualsiasi diritto, onere o gravame - inclusi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, pigni o diritti di usufrutto sulle Azioni Bloccate e sui relativi diritti, ivi inclusi i diritti di voto.

Il Vincolo di Intrasferibilità potrà essere derogato solo qualora una qualsiasi delle operazioni indicate nelle lettere da (a) a (d) del precedente paragrafo sia posta in essere tra i Soci Pubblici ovvero in favore di altri enti pubblici o di consorzi costituiti tra enti pubblici ovvero di società di capitale, anche in forma consortile, controllate, eventualmente anche in forma congiunta, da enti pubblici. Le operazioni di trasferimento delle Azioni Bloccate, in qualsiasi forma realizzata, saranno consentite solo a condizione che il cessionario, entro la data del trasferimento effettuato in suo favore, abbia aderito al presente Patto Parasociale accettandolo in forma scritta e assoggettando al sindacato di blocco le Azioni Bloccate. Il Vincolo di Intrasferibilità potrà inoltre essere derogato qualora abbia ad oggetto i diritti di opzione *ex art.* 2441 del codice civile che i Soci Pubblici

non intendano esercitare, fermo restando che, in ogni caso, il numero complessivo delle Azioni Bloccate non potrà essere inferiore al 20% del capitale sociale della Società.

È inoltre previsto che i Soci Pubblici che abbiano violato il Vincolo di Intrasferibilità delle Azioni Bloccate siano tenuti a pagare, a titolo di penale, una somma pari al doppio del valore del negozio posto in essere. La somma versata a titolo di penale sarà suddivisa tra i Soci Pubblici non inadempienti in proporzione al numero delle Azioni Bloccate detenute da ciascuno. Inoltre, ciascuno dei Soci Pubblici non inadempienti avrà anche diritto di richiedere la risoluzione del Patto Parasociale nei confronti della parte inadempiente.

Il Patto Parasociale decorre dalla Data di Inizio delle Negoziazioni sino al terzo anniversario della stessa ed è regolato dalla legge italiana. Tutti gli impegni previsti dal Patto Parasociale sono assunti dai Soci Pubblici senza vincoli di solidarietà. È previsto che eventuali dispute siano devolute al giudizio rituale ai sensi del codice di procedura civile e secondo diritto di un arbitro designato, su istanza del Socio Pubblico più diligente, dal Presidente del Tribunale di Bologna. L'arbitrato avrà sede a Bologna. Per le materie non che non possono essere devolute in arbitrato, sarà competente il Foro di Bologna.

18.4.2 Patto Parasociale del 15 luglio 2011

Gli azionisti della Società Camera di Commercio di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, hanno sottoscritto in data 15 luglio 2011 e a tempo indeterminato un patto parasociale (il “**Patto Parasociale 2011**”), che prevede:

- (i). l'impegno all'attuazione del piano industriale e dell'accordo territoriale all'epoca vigenti, verificando priorità, fasi e sostenibilità economica dei diversi interventi attuativi e a valutare altresì eventuali relazioni ed alleanze con altri scali e sistemi aeroportuali extra regionali;
- (ii). l'impegno a valutare, laddove ne sussistano le condizioni, un ruolo della Società aeroportuale bolognese quale punto di riferimento per gli scali della regione;
- (iii). visti i risultati ottenuti dalla Società nel precedente triennio, (i) l'affidamento al Direttore Generale della missione di assicurare unitarietà della gestione operativa con attribuzione di ampie deleghe gestionali, ferme le prerogative di pianificazione generale e strategica riservate al Consiglio di Amministrazione e (ii) la designazione congiunta del Presidente;
- (iv). l'impegno alla designazione degli organi societari con modalità collaborativa e l'assunzione in modo unanime delle decisioni di particolare rilevanza che incidono sulle strategie della Società.

Ai sensi dell'art. 12.5 del Patto Parasociale 2011, questo patto parasociale si risolverà alla data di entrata in vigore del Patto Parasociale.

19 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

I rapporti intrattenuti dall’Emittente con le società del Gruppo e dal Gruppo con le parti correlate, individuate sulla base dei criteri definiti dallo IAS 24 - Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate - sono prevalentemente di natura commerciale e finanziaria e sono effettuate a normali condizioni di mercato.

Per completezza, si segnala che il Gruppo si è dotato di una formale procedura per l’operatività con le parti correlate che entrerà in vigore dalla Data di Inizio delle Negoziazioni delle Azioni della Società sul MTA. La procedura, approvata dal Consiglio di Amministrazione dell’Emittente in data 13 aprile 2015, in conformità con i principi stabiliti dalla Delibera CONSOB n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificato e integrato, è volta a disciplinare le operazioni con parti correlate realizzate dalla Società, anche per il tramite delle proprie Controllate o società comunque sottoposte ad attività di direzione e coordinamento, al fine di garantire la correttezza sostanziale e procedurale delle medesime, nonché la corretta informativa al mercato (*cf.* Capitolo XVI, Paragrafo 16.5 del Documento di Registrazione). La Società provvederà all’individuazione delle parti correlate ai sensi di detta procedura successivamente all’entrata in vigore della stessa.

19.1 Rapporti infragruppo

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell’ambito dell’ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato.

Ai fini della redazione dei bilanci e del presente Paragrafo, il socio Camera di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government Related Entity*, determinando pertanto l’esenzione dall’informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24.

La qualificazione di tale soggetto quale *Government Related Entity*, ha pertanto limitato l’estensione delle verifiche finalizzate all’identificazione della parti correlate alla sola individuazione della Camera di Commercio di Bologna come *Government Related Entity*, escludendo pertanto dal perimetro tutte le società da essa controllate e/o collegate.

Non si riporta pertanto alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Si precisa che la Società provvederà all’individuazione delle parti correlate ai sensi e ai fini del Regolamento per le operazioni con le parti correlate adottato il 13 aprile 2015 successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni, data di entrata in vigore della stesso,

19.2 Operazioni con parti correlate

19.2.1 Operazioni con parti correlate al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate, come definite dal principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003, rispettivamente negli esercizi 2014-2013 e 2012.

2014												
<i>in migliaia di Euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Attività destinate alla Vendita	Totale Attività	Debiti commerciali	Debiti bancari correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Marconi Handling S.r.l.	0	0	0	171	0	171	0	171	367	0	367	367
Sirio S.p.A.	0	0	0	57	0	57	0	57	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	878	878	0	898	898	0	1.776	0	0	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	878	878	228	898	1.126	0	2.004	367	0	367	367

2013												
<i>in migliaia di Euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Attività destinate alla Vendita	Totale Attività	Debiti commerciali	Debiti bancari correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Marconi Handling S.r.l.	175	0	175	180	0	180	0	355	398	0	398	398
Sirio S.p.A.	0	0	0	160	0	160	0	160	0	0	0	0
Tecnoinvestimenti S.r.l.	0	0	0	0	0	0	570	570	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	1.464	1.464	0	887	887	0	2.351	0	0	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.000	2.000	2.000
Totale	175	1.464	1.639	340	887	1.227	570	3.436	398	2.000	2.398	2.398

2012												
<i>in migliaia di Euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Attività destinate alla Vendita	Totale Attività	Debiti commerciali	Debiti bancari correnti	Totale Passività Correnti	Totale passività
Marconi Handling S.r.l.	0	0	0	216	0	216	0	216	360	0	360	360
Sirio S.p.A.	0	0	0	70	0	70	0	70	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	2.049	2.049	0	586	586	0	2.635	0	0	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	2.049	2.049	286	586	872	0	2.921	360	0	360	360

2014													
<i>in migliaia di Euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling S.r.l.	435	511	201	1.147	1	1.920	0	0	27	1.948	0	0	0
Sirio S.p.A.	453	100	0	553	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Totale	888	611	201	1.700	1	1.920	0	0	27	1.948	33	3	0

2013													
<i>in migliaia di Euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling S.r.l.	417	631	176	1.225	1	1.642	1	0	8	1.652	0	0	0
Sirio S.p.A.	445	107	0	551	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Totale	862	738	176	1.776	1	1.642	1	0	8	1.652	14	2	0

2012													
<i>in migliaia di Euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICA VI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling S.r.l.	447	482	143	1.072	1	1.073	2	0	1	1.077	0	0	0
Sirio S.p.A.	401	103	0	504	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tecnoinvestimenti S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88	0
GH Italia S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(503)
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	848	585	143	1.576	1	1.073	2	0	1	1.077	0	88	(503)

Per quanto riguarda i rapporti con Marconi Handling S.r.l. (controllata dall'Emittente fino al 2012) per l'anno 2013 risulta parte correlata dell'Emittente poiché un membro del Consiglio di Amministrazione della Società era altresì consigliere di amministrazione di Marconi Handling. Per l'anno 2014, il rapporto di correlazione permane a causa della identità tra un dirigente dell'Emittente e un consigliere di amministrazione di Marconi Handling nella persona di Patrizia Muffato. Le maggiori poste iscritte tra i ricavi per attività aeronautiche attengono, rispettivamente a un contratto con la Società per l'assistenza ai voli in fascia notturna, un contratto relativo al servizio di *de-icing*, e un contratto per i servizi PRM.

Le poste iscritte tra i ricavi per i servizi aeronautici nel triennio 2014-2012 si riferiscono, principalmente, a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto servizi di sub-concessione di locali e spazi operativi e banchi *check-in*. Le poste iscritte tra i ricavi per i servizi non aeronautici nel triennio 2014-2012 si riferiscono, principalmente, a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto contratti di servizio di manutenzione mezzi e di noleggio di mezzi *de-icing*. Le poste iscritte tra gli altri ricavi e proventi della gestione nel triennio 2014-2012 si riferiscono principalmente ai proventi derivanti

dal riaddebito degli oneri condominiali relativi agli spazi operativi locati dall'Emittente alla Marconi Handling S.r.l.

Le poste iscritte tra i costi per servizi nel triennio 2014-2012 si riferiscono principalmente a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto assistenza PRM, servizi *de-icing* e servizi di assistenza ai voli in fascia notturna.

In particolare i corrispettivi pattuiti tra l'Emittente e Marconi Handling S.r.l. sono i seguenti:

- (a) Contratti di servizi erogati dall'Emittente a Marconi Handling:
 - (i) servizio H24, per un corrispettivo annuo pari a Euro 382 migliaia;
 - (ii) contributo servizio *de-icing*, in considerazione della particolare natura del servizio che è necessario a mantenere l'operatività dello scalo durante le stagioni invernali, operatività che deve essere garantita dal gestore ai sensi del D.Lgs.18/99, il contratto riconosce a Marconi Handling un contributo a consuntivo in esito alla verifica, in contraddittorio con Marconi Handling, del conto economico dell'attività se in perdita;
 - (iii) servizio PRM: a consuntivo viene riconosciuto un corrispettivo pari a Euro 0,338 per passeggero in partenza.

- (b) Contratti di servizi erogati da Marconi Handling all'Emittente:
 - (i) corrispettivo per utilizzo banchi *check-in* e locali come da tariffe regolate per l'utilizzo dei beni ad uso esclusivo oltre a riaddebito oneri condominiali;
 - (ii) contratto manutenzione e noleggio mezzi *de-icing* per un corrispettivo pari a Euro 90 migliaia per ciascuna stagione IATA Winter;
 - (iii) contratto di noleggio mezzi per servizio PRM per un corrispettivo annuo pari a Euro 38 migliaia;
 - (iv) contratto di manutenzione mezzi e attrezzature con tariffario a prestazione.

Per quanto riguarda i rapporti con Sirio S.p.A., la stessa risulta parte correlata all'Emittente poiché è azionista di minoranza di TAG (società controllata dall'Emittente).

Le poste iscritte tra i ricavi per servizi aeronautici si riferiscono, principalmente, a contratti sottoscritti tra TAG e Sirio S.p.A. per i servizi di assistenza all'aviazione generale e servizio di hangaraggio fornito dalla società TAG.

Per quanto riguarda i rapporti con Banco Popolare Soc. Coop. il rapporto di correlazione deriva da una partecipazione pari allo 0,91% detenuta da tale banca nel capitale sociale dell'Emittente.

I rapporti con GH Italia S.r.l. si riferiscono all'adempimento del pagamento delle residue rate del corrispettivo pattuito per la cessione della quota di Marconi Handling.

Tutte le operazioni con parti correlate sopra descritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato.

19.2.2 Operazioni con parti correlate al 31 marzo 2015

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate al 31 marzo 2015.

Trimestre chiuso al 31 marzo 2015													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi gestione	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling S.r.l.	106	152	44	302	0	(573)	0	0	0	(573)	0	0	0
Sirio S.p.A.	61	50	0	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0
Totale	167	202	44	413	0	(573)	0	0	0	(573)	11	0	0

Trimestre chiuso al 31 marzo 2014													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi gestione	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling S.r.l.	109	125	66	300	0	(577)	0	0	(24)	(601)	0	0	0
Sirio S.p.A.	109	57	0	166	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(2)	0
Totale	218	182	66	466	0	(577)	0	0	(24)	(601)	0	(2)	0

Trimestre chiuso al 31 marzo 2015													
<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività destinate alla Vendita	Totale Attività commerciali	Totale Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale Passività	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita	
Marconi Handling S.r.l.	0	0	0	171	0	171	0	171	608	26	634	634	0
Sirio S.p.A.	0	0	0	99	0	99	0	99	0	0	0	0	0
GH Italia S.r.l.	0	878	878	0	909	909	0	1.787	0	0	0	0	0
Totale	0	878	878	270	909	1.179	0	2.057	608	26	634	634	0

Per quanto riguarda i rapporti con Marconi Handling S.r.l. (controllata dall'Emittente fino al 2012) per il primo trimestre 2015, il rapporto di correlazione permane a causa della identità tra un dirigente dell'Emittente e un consigliere di amministrazione di Marconi Handling nella persona di Patrizia Muffato. Le maggiori poste iscritte tra i ricavi per attività aeronautiche attengono, rispettivamente a un contratto con la Società per l'assistenza ai voli in fascia notturna, un contratto relativo al servizio di *de-icing*, e un contratto per i servizi PRM.

Le poste iscritte tra i ricavi per i servizi aeronautici nel primo trimestre 2015 si riferiscono, principalmente, a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto servizi di sub-concessione di locali e spazi operativi e banchi *check-in*. Le poste iscritte tra i ricavi per i servizi non aeronautici nel trimestre al 31

marzo 2015 si riferiscono, principalmente, a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto contratti di servizio di manutenzione mezzi e di noleggio di mezzi *de-icing*. Le poste iscritte tra gli altri ricavi e proventi della gestione nel trimestre chiuso al 31 marzo 2015 si riferiscono principalmente ai proventi derivanti dal riaddebito degli oneri condominiali relativi agli spazi operativi locati dall'Emittente alla Marconi Handling S.r.l.

Le poste iscritte tra i costi per servizi nel trimestre chiuso al 31 marzo 2015 si riferiscono principalmente a contratti sottoscritti principalmente a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto assistenza PRM, servizi *de-icing* e servizi di assistenza ai voli in fascia notturna.

Le poste iscritte tra i costi per servizi nel triennio 2014-2012 si riferiscono principalmente a contratti sottoscritti tra l'Emittente e la Marconi Handling aventi ad oggetto assistenza PRM, servizi *de-icing* e servizi di assistenza ai voli in fascia notturna.

In particolare i corrispettivi pattuiti tra l'Emittente e Marconi Handling S.r.l. sono i seguenti:

(c) Contratti di servizi erogati dall'Emittente a Marconi Handling:

- (i) servizio H24, per un corrispettivo annuo pari a Euro 382 migliaia;
- (ii) contributo servizio *de-icing*, in considerazione della particolare natura del servizio che è necessario a mantenere l'operatività dello scalo durante le stagioni invernali, operatività che deve essere garantita dal gestore ai sensi del D.Lgs.18/99, il contratto riconosce a Marconi Handling un contributo a consuntivo in esito alla verifica, in contraddittorio con Marconi Handling, del conto economico dell'attività se in perdita;
- (iii) servizio PRM: a consuntivo viene riconosciuto un corrispettivo pari a Euro 0,338 per passeggero in partenza.

(d) Contratti di servizi erogati da Marconi Handling all'Emittente:

- (i) corrispettivo per utilizzo banchi *check-in* e locali come da tariffe regolate per l'utilizzo dei beni ad uso esclusivo oltre a riaddebito oneri condominiali;
- (ii) contratto manutenzione e noleggio mezzi *de-icing* per un corrispettivo pari a Euro 90 migliaia per ciascuna stagione IATA Winter;
- (iii) contratto di noleggio mezzi per servizio PRM per un corrispettivo annuo pari a Euro 38 migliaia;
- (iv) contratto di manutenzione mezzi e attrezzature con tariffario a prestazione.

Per quanto riguarda i rapporti con Sirio S.p.A., la stessa risulta parte correlata all'Emittente poiché è azionista di minoranza di TAG (società controllata dall'Emittente).

Le poste iscritte tra i ricavi per servizi aeronautici si riferiscono, principalmente, a contratti sottoscritti tra TAG e Sirio S.p.A. per i servizi di assistenza all'aviazione generale e servizio di hangaraggio fornito dalla società TAG.

Per quanto riguarda i rapporti con Banco Popolare Soc. Coop. il rapporto di correlazione deriva da una partecipazione pari allo 0,91% detenuta da tale banca nel capitale sociale dell'Emittente.

I rapporti con GH Italia S.r.l. si riferiscono all'adempimento del pagamento delle residue rate del corrispettivo pattuito per la cessione della quota di Marconi Handling.

Tutte le operazioni con parti correlate sopra descritte sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato.

Successivamente al 31 marzo 2015, non sono state poste in essere altre operazioni con parti correlate.

Si segnala che la Società intende assoggettare ai fini di ratifica alle nuove procedure per le operazioni con parti correlate le operazioni sopra descritte relative a rapporti continuativi o ancora in corso superiori alla soglia di rilevanza prevista nel relativo Regolamento.

20 INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE

Al fine di rappresentare la situazione economica, patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 31 dicembre 2013 e 31 dicembre 2012 e per i periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 nel presente Capitolo sono presentate le informazioni finanziarie tratte dal Bilancio Consolidato dell'Emittente e dal Bilancio Consolidato Intermedio costituiti dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal prospetto di conto economico consolidato, dal prospetto di conto economico complessivo consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato e dalle relative note esplicative, predisposti in conformità ai principi contabili internazionali IFRS anche per la finalità di inclusione nel presente Documento di Registrazione.

Il bilancio consolidato del Gruppo per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014 è stato assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, la quale ha emesso la propria relazione senza rilievi in data 11 marzo 2015. Il bilancio consolidato intermedio del Gruppo per i periodi di tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, la quale ha emesso la propria relazione senza rilievi in data 18 maggio 2015. Si precisa che il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014, inserito a fini comparativi nel bilancio consolidato intermedio, non è stato sottoposto a revisione contabile né completa, né limitata, come riportato nella relazione di revisione contabile limitata emessa da parte di Reconta Ernst & Young in data 15 maggio 2015.

I dati consolidati relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 sono tratti dal Bilancio Consolidato dell'Emittente. Tale Bilancio Consolidato è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young, la cui relazione senza rilievi, emessa in data 11 marzo 2015, è riportata al Capitolo XX del presente Documento di Registrazione. Si segnala che l'Emittente ha adottato i principi contabili IAS/IFRS su base volontaria per la redazione dei bilanci consolidato e separato al 31 dicembre 2014, mentre, a fini di comparazione, i dati consolidati e separati relativi agli esercizi 2013 e 2012 sono stati rielaborati e riesposti sulla base dei medesimi principi contabili. I bilanci consolidati e di esercizio approvati e depositati ai sensi di legge in relazione agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 sono stati redatti secondo i principi contabili italiani.

Con riferimento alle informazioni contenute nei Paragrafi 20.5 Politica dei dividendi, 20.6 Procedimenti giudiziari ed arbitrali e 20.7 Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria e commerciale del Gruppo successivamente al 31 dicembre 2014, si fa presente che esse sono state prodotte e fornite dalla direzione aziendale della Società. Tali informazioni non sono state quindi direttamente estratte dal Bilancio Consolidato per i periodi precedentemente menzionati e pertanto non sono state oggetto di revisione contabile né di revisione contabile limitata.

Gli schemi di presentazione della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata presentano una classificazione finanziaria a liquidità crescente, dove:

- le attività non correnti comprendono i saldi attivi con ciclo di realizzo oltre dodici mesi ed includono gli immobili, impianti e macchinari, le attività immateriali, le attività finanziarie e le attività per imposte differite;

- le attività correnti comprendono i saldi attivi con ciclo di realizzo entro i dodici mesi;
- le passività non correnti comprendono i debiti esigibili oltre dodici mesi, inclusi i debiti finanziari, i fondi per rischi ed oneri ed il TFR;
- le passività correnti comprendono i debiti esigibili entro dodici mesi, compresa la quota a breve dei finanziamenti a medio-lungo termine, dei fondi per rischi ed oneri e del TFR.

Gli schemi di presentazione dei conti economici consolidati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 seguono una classificazione dei costi per natura di spesa. Il Gruppo ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabile IAS 1, ritenendoli più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali.

Il rendiconto finanziario consolidato è stato predisposto in base al metodo indiretto e viene presentato in conformità allo IAS 7, classificando i flussi finanziari tra attività operativa, di investimento e di finanziamento.

Il Bilancio Consolidato dell'Emittente per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014, predisposto in conformità ai principi contabili internazionali IFRS, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 febbraio 2015 ed è stato assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione Reconta Ernst & Young la cui relazione senza rilievi, emessa in data 11 marzo 2015, è allegata al presente Documento di Registrazione.

L'Emittente ha ritenuto di non includere le informazioni finanziarie selezionate riferite ai dati del bilancio separato della Società, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi significativi rispetto a quelli consolidati di Gruppo.

Il Gruppo, a positiva conclusione del processo di quotazione, predisporrà su base obbligatoria sia il bilancio separato sia il bilancio consolidato in conformità ai principi contabili internazionali IFRS, a partire dall'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 2015, in continuità di valori rispetto a quelli consolidati presentati nel presente Documento di Registrazione.

20.1 Bilancio Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

20.1.1 Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

<i>in migliaia di Euro</i>	Note	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Diritti di concessione		156.584	157.102	142.341
Altre attività immateriali		899	1.024	994
Attività immateriali	20.1.11.1	157.483	158.126	143.335
Terreni, immobili, impianti e macchinari		9.745	9.178	8.836
Investimenti immobiliari		4.732	4.732	4.705
Attività materiali	20.1.11.2	14.477	13.910	13.541
Partecipazioni	20.1.11.3	147	142	5.333
Altre attività finanziarie non correnti	20.1.11.4	948	1.864	2.449
Imposte differite attive	20.1.11.5	7.293	7.138	7.333
Altre attività non correnti	20.1.11.6	1.315	1.356	1.320
Altre attività non correnti		9.703	10.499	16.435
ATTIVITÀ NON CORRENTI		181.663	182.535	173.311
Rimanenze di magazzino	20.1.11.7	487	548	595
Crediti commerciali	20.1.11.8	10.720	12.459	10.139
Altre attività correnti	20.1.11.9	7.120	7.520	6.673
Attività finanziarie correnti	20.1.11.10	6.774	4.898	3.219
Cassa e altre disponibilità liquide	20.1.11.11	7.021	2.764	16.456
ATTIVITÀ CORRENTI		32.122	28.189	37.082
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	20.1.11.12	0	5.166	0
TOTALE ATTIVITÀ		213.785	215.890	210.393

<i>in migliaia di Euro</i>	Note	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Capitale sociale		74.000	74.000	74.000
Riserve		44.809	41.413	38.988
Risultato dell'esercizio		6.873	3.924	2.223
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	20.1.11.13	125.682	119.337	115.211
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		355	249	231
TOTALE PATRIMONIO NETTO		126.037	119.586	115.442
TFR e altri fondi relativi al personale	20.1.11.14	4.922	4.234	4.581
Imposte differite passive	20.1.11.15	2.347	2.343	1.077
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20.1.11.16	10.533	11.237	10.879
Fondi per rischi e oneri	20.1.11.17	1.412	3.133	2.944
Passività finanziarie non correnti	20.1.11.18	21.252	28.619	30.855
Altri debiti non correnti		167	210	209
PASSIVITÀ NON CORRENTI		40.633	49.776	50.545
Debiti commerciali	20.1.11.19	12.312	17.240	18.297
Altre passività	20.1.11.20	19.755	15.470	13.415
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20.1.11.21	3.960	2.389	0
Fondi per rischi e oneri		1.004	0	0
Passività finanziarie correnti	20.1.11.22	10.084	11.429	12.694
PASSIVITÀ CORRENTI		47.115	46.528	44.406
TOTALE PASSIVITÀ		87.748	96.304	94.951
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		213.785	215.890	210.393

20.1.2 Conto Economico Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

<i>in migliaia di Euro</i>	Note	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Ricavi per servizi aeronautici		41.134	39.959	39.826
Ricavi per servizi non aeronautici		29.968	26.810	25.397
Ricavi per servizi di costruzione		4.800	19.146	16.758
Altri ricavi e proventi della gestione		987	977	1.095
Ricavi	20.1.12.1	76.889	86.892	83.076
Materiali di consumo e merci		(1.992)	(2.020)	(2.149)
Costi per servizi		(18.215)	(19.220)	(19.665)
Costi per servizi di costruzione		(4.572)	(18.234)	(15.960)
Canoni, noleggi e altri costi		(6.079)	(5.766)	(5.580)
Oneri diversi di gestione		(2.608)	(2.699)	(2.715)
Costo del personale		(22.053)	(21.366)	(21.332)
Costi	20.1.12.2	(55.519)	(69.305)	(67.401)
Ammortamento diritti di concessione		(5.040)	(4.586)	(4.250)
Ammortamento altre attività immateriali		(565)	(618)	(632)
Ammortamento attività materiali		(1.402)	(1.330)	(1.323)
Ammortamenti e svalutazioni	20.1.12.3	(7.007)	(6.534)	(6.205)
Accantonamento rischi su crediti		310	(429)	(959)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(2.514)	(2.101)	(1.828)
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		353	(270)	261
Accantonamenti per rischi ed oneri	20.1.12.4	(1.851)	(2.800)	(2.526)
Totale Costi		(64.377)	(78.639)	(76.132)
Risultato operativo		12.512	8.253	6.944
Proventi finanziari	20.1.12.5	175	234	720
Oneri finanziari	20.1.12.5	(1.726)	(1.680)	(3.742)
Risultato ante imposte		10.961	6.807	3.922
Imposte dell'esercizio	20.1.12.6	(3.980)	(2.866)	(1.216)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	20.1.12.7	0	0	(503)
Utile (perdita) d'esercizio		6.981	3.941	2.203
Utile (perdita) di terzi		108	17	(20)
Utile (perdita) di gruppo		6.873	3.924	2.223

20.1.3 Conto Economico Complessivo Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Utile (perdita) di esercizio (A)	6.981	3.941	2.203
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>			
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>			
Utili (perdite) attuariali su TFR	(731)	281	(904)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	201	(78)	249
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(530)	203	(655)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(530)	203	(655)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	6.451	4.144	1.548
di cui Terzi	106	18	(21)
di cui Gruppo	6.345	4.126	1.569

20.1.4 Rendiconto Finanziario Consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Gestione reddituale caratteristica			
Risultato di esercizio ante imposte	10.961	6.807	3.922
Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità			
- Margine da servizi di costruzione	(228)	(912)	(798)
+ Ammortamenti	7.007	6.534	6.205
+ Accantonamento fondi	1.851	2.800	2.526
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	1.021	999	1.772
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	421	421	431
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	109	26	1.819
+/- Minusvalenze da cessione partecipazioni	0	0	(503)
+/- Accantonamento TFR	16	12	12
+/- Minusvalenze da eliminazione cespiti	(1)	2	(55)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	21.157	16.689	15.331
Variazione rimanenze di magazzino	61	47	10
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	2.097	(2.215)	(1.285)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	985	(883)	(1.856)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	(4.928)	(1.057)	3.049
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	1.371	2.868	6.722
Interessi pagati	(627)	(709)	(1.038)
Interessi incassati	92	163	678
Imposte pagate	(497)	(1.642)	(5.050)
TFR pagato	(180)	(199)	(596)
Utilizzo fondi	(3.504)	(850)	(5.163)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto	16.027	12.212	10.802
Acquisto di attività materiali	(2.144)	(1.821)	(1.948)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	91	6	5
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(4.649)	(18.966)	(16.910)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	(114)	(1)	0
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	5.752	293	293
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	(1.461)	(1.300)	9.738
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento	(2.525)	(21.790)	(8.822)
Finanziamenti ricevuti	0	2.000	0
Finanziamenti rimborsati	(9.245)	(6.114)	(5.978)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento	(9.245)	(4.114)	(5.978)
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità liquide inizio periodo	2.764	16.456	20.453
Variazione finale di cassa	4.257	(13.692)	(3.998)
Disponibilità liquide fine periodo	7.021	2.764	16.456

20.1.5 Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in migliaia di Euro</i>	Capitale sociale	Riserva Sovrapprezzo Azioni	Riserva Legale	Altre riserve	Riserva FTA	Riserva Utili/(Perdite) attuariali	Utili/(Perdite) portati a nuovo	Risultato d'esercizio del Gruppo	Patrimonio Netto del Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Patrimonio Netto
Patrimonio netto al 1.1.2012	74.000	14.350	3.980	21.532	(2.863)	0	861	2.161	114.021	881	114.902
Attribuzione del risultato esercizio 2011	0	0	139	2.420	0	0	(398)	(2.161)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	0	0	0	0	(359)	(653)	(21)	2.223	1.190	(650)	540
Patrimonio netto al 31.12.2012	74.000	14.350	4.119	23.952	(3.222)	(653)	442	2.223	115.211	231	115.442
Attribuzione del risultato esercizio 2012	0	0	86	1.750	0	0	387	(2.223)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	0	0	0	0	0	202	0	3.924	4.126	18	4.144
Patrimonio netto al 31.12.2013	74.000	14.350	4.205	25.702	(3.222)	(451)	829	3.924	119.337	249	119.586
Attribuzione del risultato esercizio 2013	0	0	130	2.470	0	0	1.324	(3.924)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(528)	0	6.873	6.345	106	6.451
Patrimonio netto al 31.12.2014	74.000	14.350	4.335	28.172	(3.222)	(979)	2.153	6.873	125.682	355	126.037

20.1.6 Principi Contabili e criteri di redazione adottati nella Redazione del Bilancio consolidato al 31 Dicembre 2014, 2013 e 2012

Criteri di redazione

Il presente Bilancio Consolidato del Gruppo si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e include i dati comparativi relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

Il Bilancio Consolidato è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che, pur ancora in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

Il Bilancio Consolidato è presentato in Euro, che è anche la valuta funzionale del Gruppo, e tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

Espressione di conformità agli IAS/IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il Bilancio Consolidato del Gruppo è stato predisposto nel rispetto degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") adottati dall'Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005 (Delibere Consob n. 15519 e 15520 del 27 luglio 2006).

20.1.6.1 Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

La Società ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.

Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tal entità.

Specificamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;
- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuite ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

La tabella seguente riassume, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di Euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso		
			al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l.	Euro	316	51,00%	51,00%	51,00%
Airport&Travel S.r.l.	Euro	50	Liquidata	51,00%	51,00%
Marconi Handling S.r.l.	Euro	4.200	0%	0%	0%

La partecipazione di controllo nella società Airport&Travel S.r.l. in liquidazione è stata esclusa dall'area di consolidamento per irrilevanza.

La Società Marconi Handling S.r.l., attiva nell'ambito del *business* dell'handling passeggeri, è stata venduta il 19 Dicembre 2012 e, pertanto, è stata esclusa dall'area di consolidamento in relazione alla predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012. L'effetto nel Conto Economico Consolidato

dell'esercizio 2012 derivante dalla alienazione della partecipazione Marconi Handling S.r.l. è stato rappresentato nel risultato netto delle attività destinate alla vendita.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

in migliaia di Euro	Valuta	Capitale Sociale	% Possesso		
			al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	300	24,00%	24,00%	24,00%

20.1.6.2 Principi Contabili

Note Introductive

Il Bilancio Consolidato ed i relativi dati comparativi del Gruppo sono stati predisposti in conformità agli IFRS ed essere alle rispettive date di chiusura degli esercizi annuali, per la sola finalità di inclusione nel Documento di Registrazione.

Nessuna deroga all'applicazione degli IFRS è stata applicata nella redazione del Bilancio Consolidato.

Il Bilancio Consolidato è stato redatto in base al principio del costo storico e le attività passività nel bilancio del Gruppo sono classificate secondo il criterio corrente/non corrente.

Il Bilancio Consolidato è presentato in Euro e tutti i valori sono arrotondati alle migliaia di Euro se non altrimenti indicato.

Criteri di Valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è determinato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesati nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business* classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico. Esso viene quindi considerato nella determinazione del *goodwill*.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

L'avviamento è inizialmente rilevato al costo rappresentato dall'eccedenza dell'insieme del corrispettivo corrisposto e dell'importo iscritto per le interessenze di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, il Gruppo verifica nuovamente se ha identificato correttamente tutte le attività acquisite e tutte le passività assunte e rivede le procedure utilizzate per determinare gli ammontari da rilevare alla data di acquisizione. Se dalla nuova valutazione emerge ancora un *fair value* delle attività nette acquisite superiore al corrispettivo, la differenza (utile) viene rilevata a conto economico.

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa del Gruppo che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.

Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

Partecipazioni in società collegate

Una società collegata è una società su cui il Gruppo esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*. Le partecipazioni del Gruppo in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.

L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).

Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.

La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.

La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della Società. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze similari.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del *fair value* è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La voce "Diritti di concessione" accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo, appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto, il *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo è pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un mark up rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi, il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

La voce “Altre attività immateriali” si riferisce principalmente ai costi per l’implementazione e la personalizzazione del *software* gestionale.

Gli utili o le perdite derivanti dall’eliminazione di un’attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell’attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell’esercizio in cui avviene l’eliminazione.

Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l’attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all’acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L’ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l’attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l’ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 4% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d’ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall’uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l’eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell’anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell’esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.

Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

Perdite di valore delle attività non finanziarie

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.

Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.

Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto

economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la contabilizzazione di perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniquale volta dovessero emergere indicatori di *impairment*).

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.

Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment test* il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con la entità Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A..

L'*impairment test* avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36. Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment test*, il Gruppo ha identificato un'unica CGU che coincide con l'entità Aeroporto G. Marconi S.p.A..

Attività finanziarie

Lo IAS 39 prevede le seguenti tipologie di strumenti finanziari: attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico, finanziamenti e crediti, investimenti detenuti fino a scadenza e attività disponibili per la vendita.

Inizialmente tutte le attività finanziarie sono rilevate al *fair value* aumentato, nel caso di attività diverse da quelle al *fair value* con variazioni a conto economico, dei costi di transazione. Al momento della sottoscrizione, il Gruppo considera se un contratto contiene derivati impliciti.

I derivati impliciti sono scorporati dal contratto ospite se questo non è valutato a *fair value* quando l'analisi mostra che le caratteristiche economiche ed i rischi del derivato implicito non sono strettamente correlati a quelli del contratto ospite.

Il Gruppo determina la classificazione delle proprie attività finanziarie dopo la rilevazione iniziale e, ove adeguato e consentito, rivede tale classificazione alla chiusura di ciascun esercizio finanziario.

Attività finanziarie al fair value con variazioni imputate a conto economico

Questa categoria comprende le attività detenute per la negoziazione e le attività designate al momento della prima rilevazione come attività finanziarie al *fair value* e dopo la rilevazione iniziale le variazioni del *fair value* sono imputate a conto economico.

Le attività detenute per la negoziazione sono tutte quelle attività acquisite ai fini di vendita nel breve termine. I derivati, inclusi quelli scorporati, sono classificati come strumenti finanziari detenuti per la negoziazione a meno che non siano designati come strumenti di copertura efficace. Utili o perdite sulle attività detenute per la negoziazione sono rilevati a conto economico.

Laddove un contratto contenga uno o più derivati incorporati, l'intero contratto ibrido può essere designato come una attività finanziaria a *fair value* con variazioni imputate a conto economico, fatta eccezione per quei casi in cui il derivato implicito non modifica in misura significativa i flussi di cassa o è evidente che lo scorporo del derivato non è consentito.

Al momento della prima rilevazione, si possono classificare le attività finanziarie come attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico se si verificano le seguenti condizioni: (i) la designazione elimina o riduce significativamente l'incoerenza di trattamento che altrimenti si determinerebbe valutando le attività o rilevando gli utili e le perdite che tali attività generano, secondo un criterio diverso; o (ii) le attività fanno parte di un gruppo di attività finanziarie gestite ed il loro rendimento è valutato sulla base del loro *fair value*, in base ad una strategia di gestione del rischio documentata; o (iii) l'attività finanziaria contiene un derivato implicito che dovrebbe essere scorporato e contabilizzato separatamente.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti e crediti sono attività finanziarie non derivate con pagamenti fissi o determinabili che non sono quotati su un mercato attivo. Dopo la rilevazione iniziale, tali attività sono valutate secondo il criterio del costo ammortizzato usando il metodo del tasso di sconto effettivo al netto di ogni accantonamento per perdita di valore.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono quelle attività finanziarie, esclusi gli strumenti finanziari derivati, che sono state designate come tali o non sono classificate in nessun'altra delle precedenti categorie. Dopo l'iniziale iscrizione le attività finanziarie detenute per la vendita sono valutate al *fair value* e gli utili e le perdite sono iscritti in una voce separata del patrimonio netto. Quando le attività sono contabilmente eliminate, gli utili o le perdite accumulate nel patrimonio netto sono imputati a conto economico. Interessi maturati o pagati su tali investimenti sono contabilizzati come interessi attivi o passivi utilizzando il tasso di interesse effettivo. Dividendi maturati su tali investimenti sono imputati a conto economico come "dividendi ricevuti" quando sorge il diritto all'incasso.

Fair value

Il Gruppo fornisce in Nota il *fair value* (*fair value*) degli strumenti finanziari valutati al costo ammortizzato e le attività non finanziarie, quali gli investimenti immobiliari.

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

- (a) nel mercato principale dell'attività o passività; o
- (b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.

Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

- Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;

- Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;
- Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

Perdita di valore su attività finanziarie

Il Gruppo verifica ad ogni data di bilancio se un'attività finanziaria o gruppo di attività finanziarie ha subito una perdita di valore.

Attività valutate secondo il criterio del costo ammortizzato

Se esiste un'indicazione oggettiva che un finanziamento o credito iscritti al costo ammortizzato ha subito una perdita di valore, l'importo della perdita è misurato come la differenza fra il valore contabile dell'attività e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati (escludendo perdite di credito future non ancora sostenute) scontato al tasso di interesse effettivo originale dell'attività finanziaria (ossia il tasso di interesse effettivo calcolato alla data di rilevazione iniziale). Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Il Gruppo valuta in primo luogo l'esistenza di indicazioni oggettive di perdita di valore a livello individuale, per le attività finanziarie che sono individualmente significative, e quindi a livello individuale o collettivo per le attività finanziarie che non lo sono. In assenza di indicazioni oggettive di perdita di valore per un'attività finanziaria valutata individualmente, sia essa significativa o meno, detta attività è inclusa in un gruppo di attività finanziarie con caratteristiche di rischio di credito analoghe e tale gruppo viene sottoposto a verifica per perdita di valore in modo collettivo. Le attività valutate a livello individuale e per cui si rileva o continua a rilevare una perdita di valore non saranno incluse in una valutazione collettiva.

Se, in un periodo successivo, l'importo della perdita di valore si riduce e tale riduzione può essere oggettivamente ricondotta a un evento verificatosi dopo la rilevazione della perdita di valore, il valore precedentemente ridotto può essere ripristinato. Eventuali successivi ripristini di valore sono rilevati a conto economico, nella misura in cui il valore contabile dell'attività non supera il costo ammortizzato alla data del ripristino.

Con riferimento a crediti commerciali, un accantonamento per perdita di valore si effettua quando esiste indicazione oggettiva (quale, ad esempio, la probabilità di insolvenza o significative difficoltà finanziarie del debitore) che il Gruppo non sarà in grado di recuperare tutti gli importi dovuti in base alle condizioni originali del credito. Il valore contabile del credito è ridotto mediante il ricorso ad un apposito fondo. I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Nel caso di strumenti rappresentativi di capitale classificati come disponibili per la vendita, l'obiettiva evidenza di perdita di valore includerebbe una significativa o prolungata riduzione del *fair value* dello strumento al di sotto del suo costo. Il termine 'significativo' è valutato rispetto al costo originario dello strumento e il termine 'prolungato' rispetto al periodo in cui il *fair value* si è mantenuto al di sotto del costo originario.

In caso di perdita di valore di un'attività finanziaria disponibile per la vendita, viene fatto transitare da patrimonio netto a conto economico un valore pari alla differenza fra il suo costo (al netto del rimborso del capitale e dell'ammortamento) e il suo *fair value* attuale, al netto di eventuali perdite di valore precedentemente rilevate a conto economico.

I ripristini di valore relativi a strumenti partecipativi di capitale classificati come disponibili per la vendita non vengono rilevati a conto economico. I ripristini di valore relativi a strumenti di debito sono rilevati a conto economico se l'aumento del *fair value* dello strumento può essere oggettivamente ricondotto a un evento verificatosi dopo che la perdita era stata rilevata a conto economico.

Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

Cancellazione attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente

tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare SAB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

Cassa e disponibilità liquide

Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui sono si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

- (a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
- (b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;
- Interessi attivi o passivi netti.

Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del Bilancio Consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.

Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante

Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Cancellazione passività finanziarie

Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti.

Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- i ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi e benefici significativi della proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente;
- i ricavi derivanti dalla prestazione di servizi sono contabilizzati quando il servizio è reso;
- i ricavi per la prestazione di servizi legati a lavori su commessa sono rilevati con riferimento allo stadio di avanzamento delle attività sulla base dei medesimi criteri previsti per i lavori in corso su ordinazione.

I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali.

Gli interessi attivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento dell'attività a cui si riferiscono.

I dividendi sono rilevati quando si stabilisce il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento.

Rilevazione dei costi e delle spese

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono.

La convenzione per la concessione di gestione totale dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna prevede (art. 4 comma 3), tra gli obblighi a pena di revoca della concessione, il pagamento del canone concessorio calcolato in base ai seguenti dati comunicati annualmente da ENAC:

- Dati di traffico
- Parametri legati all'inflazione programmata.

Tali parametri vengono utilizzati per il calcolo del canone secondo la formula e le modalità riportate nel D.M. 30/6/2003.

Il canone viene pagato in 2 rate calcolate provvisoriamente: la prima rata entro il mese di luglio di ciascun anno, la seconda entro il mese di gennaio dell'anno seguente. All'atto della pubblicazione dell'annuario ENAC relativo all'anno di traffico considerato, è effettuato il calcolo definitivo del canone, provvedendo, se necessario, al pagamento del relativo conguaglio all'atto del versamento della prima rata utile.

Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti per l'esercizio in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del Bilancio Consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Imposte differite

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del Bilancio Consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i

valori riportati nel Bilancio Consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

- della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

- l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio e sono prevalentemente le seguenti:

- IRES 27,50%
- IRAP 4,20% (Società di gestione aeroportuale)

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

20.1.7 Cambiamenti di principi contabili, nuovi principi contabili, cambiamenti di stime e riclassifiche

20.1.7.1 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati in via anticipata dal Gruppo.

A partire dal 1° gennaio 2014 risultano applicabili obbligatoriamente i seguenti principi contabili e modifiche di principi contabili, avendo anch'essi già concluso il processo di *endorsement* comunitario:

IFRS 10 - IAS 27 e successiva modifica– Bilancio consolidato

L'IFRS 10 sostituisce la parte dello IAS 27 Bilancio consolidato e separato che disciplina la contabilizzazione del Bilancio Consolidato. Esso comprende anche le problematiche sollevate nel SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica. L'IFRS 10 stabilisce un singolo modello di controllo che si applica a tutte le società, comprese le società di scopo (*special purpose entities*). I cambiamenti introdotti dall'IFRS 10 richiedono al management di effettuare valutazioni discrezionali rilevanti per determinare quali società sono controllate e, quindi, devono essere consolidate dalla controllante. La modifica, successiva alla prima omologa del principio prevede inoltre un'eccezione al consolidamento per le entità che rientrano nella definizione di entità di investimento ai sensi dello IFRS 10 – Bilancio Consolidato. Questa eccezione al consolidamento richiede che le entità di investimento valutino le società controllate al *fair value* rilevato a conto economico. A seguito dei nuovi IFRS 10 e IFRS 12, ciò che rimane dello IAS 27 è limitato alla contabilizzazione delle partecipazioni in società controllate, a controllo congiunto e collegate nel bilancio d'esercizio.

IFRS 11 Accordi a controllo congiunto e IAS 28 Partecipazioni in collegate e joint venture

L'IFRS 11 sostituisce lo IAS 31 Partecipazioni in Joint venture e il SIC-13 Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo. L'IFRS 11 elimina l'opzione di contabilizzare le società controllate congiuntamente usando il metodo di consolidamento proporzionale. Le società controllate congiuntamente che rispettano la definizione di una joint venture devono invece essere contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto. A seguito dei nuovi IFRS 11 e IFRS 12, lo IAS 28 è stato rinominato Partecipazioni in società collegate e joint venture, e descrive l'applicazione del metodo del patrimonio netto per le partecipazioni in società a controllo congiunto, in aggiunta alle collegate.

IFRS 12 e successiva modifica Informativa sulle partecipazioni in altre entità

L'IFRS 12 include tutte le disposizioni in materia di informativa in precedenza incluse nello IAS 27 relativo al Bilancio Consolidato, nonché tutte le disposizioni di informativa dello IAS 31 e dello IAS 28. Questa

informativa è relativa alle partecipazioni di una società in società controllate, joint venture, collegate e in veicoli strutturati. Le informazioni richieste dall'IFRS 12 sono presentate nelle note esplicative al Bilancio Consolidato al paragrafo “ Controllate con interessenze di minoranze significative”.

Guida alle disposizioni transitorie (Modifiche agli IFRS 10, 11 e 12).

L'obiettivo delle modifiche è chiarire l'intenzione dello IASB al momento della prima pubblicazione della guida alle disposizioni transitorie nell'IFRS 10. Le modifiche prevedono inoltre un ulteriore alleggerimento della transizione nell'IFRS 10, IFRS 11 e IFRS 12, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificata al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2014.

Modifiche allo IAS 36 - Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

Queste modifiche rimuovono le conseguenze sull'informativa richiesta dallo IAS 36 involontariamente introdotte dallo IFRS 13. Inoltre, queste modifiche richiedono informativa sul valore recuperabile delle attività o CGU per le quali nel corso dell'esercizio è stata rilevata o rigirata una riduzione di valore (*impairment loss*).

IAS 32 Compensazione di attività e passività finanziarie – Modifiche allo IAS 32

Le modifiche chiariscono il significato di “ha correntemente un diritto legale a compensare” chiariscono inoltre l'applicazione del criterio di compensazione dello IAS 32 nel caso di sistemi di regolamento (come ad esempio stanze di compensazione centralizzate) che applicano meccanismi di regolamento lordo non simultanei.

Modifiche allo IAS 39 Strumenti finanziari: Rilevazione e valutazione

Le modifiche mirano a disciplinare le situazioni in cui un derivato designato come strumento di copertura è oggetto di novazione da una controparte a una controparte centrale in conseguenza di normative o regolamenti. La contabilizzazione di copertura può così continuare a prescindere dalla novazione, cosa che senza la modifica non sarebbe consentita.

Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun principio, interpretazione o miglioramento emanato ma non ancora in vigore.

Principi emessi ma non ancora in vigore

Sono di seguito illustrati i principi che, alla data di redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo risultavano già emanati ma non ancora in vigore. L'elenco si riferisce a principi e interpretazioni che il Gruppo si aspetta saranno ragionevolmente applicabili nel futuro. Il Gruppo intende adottare questi principi quando entreranno in vigore.

IFRS 9 Strumenti finanziari

Nel luglio 2014, lo IASB ha emesso la versione finale dell'IFRS 9 Strumenti Finanziari che riflette tutte le fasi del progetto relativo agli strumenti finanziari e sostituisce lo IAS 39 Strumenti Finanziari: Rilevazione e

valutazione e tutte le precedenti versioni dell'IFRS 9. Il principio introduce nuovi requisiti per la classificazione, valutazione, perdita di valore e *hedge accounting*. L'IFRS 9 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. È richiesta l'applicazione retroattiva del principio, ma non è obbligatorio fornire l'informativa comparativa. È consentita l'applicazione anticipata delle precedenti versioni dell'IFRS 9 (2009, 2010 e 2013) se la data di applicazione iniziale è precedente al 1 febbraio 2015.

Modifiche all'IFRS 10 ed allo IAS 28: vendita o conferimento di una attività tra un investitore ed una sua collegata o joint venture.

La modifica mira ad eliminare il conflitto tra i requisiti dello IAS 28 e dell'IFRS 10 e chiarisce che in una transazione che coinvolge una collegata o joint venture la misura in cui è possibile rilevare un utile o una perdita dipende dal fatto che l'attività oggetto della vendita o del conferimento sia un *business*. La modifica è in attesa di omologa. Lo IASB ha indicato che è applicabile per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche all'IFRS 10, IFRS 12 e IAS 28 – Entità di investimento: l'applicazione dell'eccezione al consolidamento.

La modifica ha per oggetto le problematiche derivanti dall'applicazione dell'eccezione al consolidamento previsto per le entità di investimento. Tali modifiche non sono ancora state omologate dalla comunità europea ma la data di prima applicazione introdotta dallo IASB è per gli esercizi che hanno inizio il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche all'IFRS 11 Accordi a controllo congiunto: Acquisizione di una quota

Le modifiche all'IFRS 11 richiedono che un joint operator che contabilizza l'acquisizione di una quota di partecipazione in un accordo a controllo congiunto, le cui attività rappresentano un *business*, deve applicare i principi rilevanti dello IFRS 3 in tema di contabilizzazione delle aggregazioni aziendali. Le modifiche chiariscono anche che, nel caso di mantenimento del controllo congiunto, la partecipazione precedentemente detenuta in un accordo a controllo congiunto non è oggetto di ri-misurazione al momento dell'acquisizione di un'ulteriore quota. Inoltre, è stata aggiunta un'esclusione dallo scopo dell'IFRS 11 per chiarire che le modifiche non si applicano quando le parti che condividono il controllo, inclusa l'entità che redige il bilancio, sono sottoposte al comune controllo dello stesso ultimo soggetto controllante.

IFRS 14 Regulatory Deferral Accounts

L'IFRS 14 è un principio opzionale che consente ad un'entità, le cui attività sono soggette a tariffe regolamentate di continuare ad applicare, al momento della prima adozione degli IFRS, i precedenti principi contabili adottati per gli importi relativi alla *rate regulation*. Le entità che adottano l'IFRS 14 devono presentare i saldi relativi alla *rate regulation* in linee separate del prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria e presentare i movimenti di questi conti in linee separate del prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio e delle altre componenti di conto economico complessivo. Il Principio richiede che venga data informativa sulla natura, e i rischi associati, della regolamentazione tariffaria e gli effetti di questa sul bilancio dell'entità. L'IFRS 14 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente.

IFRS 15 Ricavi derivanti da contratti con i clienti

L'IFRS è stato emesso a maggio 2014 ed introduce un nuovo modello in cinque fasi che si applicherà ai ricavi derivanti da contratti con i clienti. L'IFRS 15 prevede la rilevazione dei ricavi per un importo che rifletta il corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente. Il principio fornisce un approccio più strutturato per la rilevazione e valutazione dei ricavi, sostituendo tutti gli attuali requisiti presenti negli altri IFRS in tema di riconoscimento dei ricavi. L'IFRS 15 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2017 o successivamente, con applicazione retrospettiva piena o modificata. L'applicazione anticipata è consentita.

Le modifiche si applicano sia all'acquisizione della quota iniziale di partecipazione in un accordo a controllo congiunto che all'acquisizione di ogni ulteriore quota nel medesimo accordo a controllo congiunto. Le modifiche devono essere applicate prospetticamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 1: l'iniziativa sull'informativa di bilancio

Le modifiche mirano ad introdurre chiarimenti nello IAS 1 per affrontare alcuni elementi che sono percepiti come limitazioni all'uso del giudizio da parte di chi predispose il bilancio. Tali modifiche sono in attesa di omologa. Lo IASB ha indicato che sono applicabili per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38: Chiarimento sui metodi ammissibili di ammortamento

Le modifiche chiariscono il principio contenuto nello IAS 16 e nello IAS 38: i ricavi riflettono un modello di benefici economici generati dalla gestione di un *business* (di cui l'attività fa parte), piuttosto che benefici economici che si consumano con l'utilizzo del bene. Ne consegue che un metodo basato sui ricavi non può essere utilizzato per l'ammortamento di immobili, impianti e macchinari e potrebbe essere utilizzato solo in circostanze molto limitate per l'ammortamento delle attività immateriali. Le modifiche devono essere applicate prospetticamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 16 e IAS 41 Agricoltura: Bearer Plants

Le modifiche cambiano la contabilizzazione delle attività biologiche che si qualificano come albero da frutta. In accordo con le modifiche, le attività biologiche che si qualificano come albero da frutta non rientrano più nello scopo dello IAS 41. Si applicherà invece lo IAS 16. Dopo la rilevazione iniziale, gli alberi da frutta saranno valutati in accordo con IAS 16 al costo accumulato (prima della maturazione del frutto) ed utilizzando il modello del costo od il modello della rivalutazione (dopo la maturazione del frutto). Le modifiche stabiliscono anche che il prodotto che cresce sugli alberi da frutta rimarrà nello scopo dello IAS 41, valutato quindi al *fair value* al netto dei costi di vendita. Con riferimento ai contributi governativi relativi agli alberi da frutta, si applicherà lo IAS 20 Contabilizzazione dei contributi pubblici e informativa sull'assistenza pubblica. Le modifiche devono essere applicate retroattivamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si attende alcun impatto sul Gruppo a seguito dell'applicazione di queste modifiche dato che il Gruppo non possiede alcun albero da frutta.

Modifiche allo IAS 19 Benefici a dipendenti: Contributi dei dipendenti

Lo IAS 19 chiede ad un'entità di considerare le contribuzioni da parte dei dipendenti o di terze parti quando contabilizza i piani a benefici definiti. Quando le contribuzioni sono legate alla prestazione del servizio, dovrebbero essere attribuite al periodo di servizio come benefici negativi. La modifica chiarisce che, se l'ammontare delle contribuzioni è indipendente dal numero di anni di servizio, è permesso all'entità di rilevare queste contribuzioni come una riduzione del costo del servizio nel periodo in cui il servizio è prestato, anziché allocare le contribuzioni ai periodi di servizio. Questa modifica è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 luglio 2014 o successivamente.

Modifiche allo IAS 27: Metodo del patrimonio netto nel bilancio separato

Le modifiche consentiranno alle entità di utilizzare il metodo del patrimonio netto per contabilizzare le partecipazioni in controllate, *joint-venture* e collegate nel proprio bilancio separato. Le entità che stanno già applicando gli IFRS e decidano di modificare il criterio di contabilizzazione passando al metodo del patrimonio netto nel proprio bilancio separato dovranno applicare il cambiamento retrospettivamente. In caso di prima adozione degli IFRS, l'entità che decide di utilizzare il metodo del patrimonio netto nel proprio bilancio separato lo dovrà applicare dalla data di transizione agli IFRS. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

IFRIC 21 Tributi

L'IFRIC 21 chiarisce che una entità riconosce una passività per tributi non prima di quando si verifica l'evento a cui è legato il pagamento, in accordo con la legge applicabile. Per i pagamenti che sono dovuti solo al superamento di una determinata soglia minima, la passività è iscritta solo al raggiungimento di tale soglia. È richiesta l'applicazione retrospettiva per l'IFRIC 21. Questa interpretazione si applica per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2015 o successivamente a tale data.

20.1.7.2 Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2010-2012

L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale iniziato nel 2011.

Le modifiche all'IFRS 8 e agli IAS 16, 24 e 38 sono chiarimenti o correzioni ai principi in questione. Le modifiche agli IFRS 2 e 3 comportano cambiamenti alle disposizioni vigenti o forniscono ulteriori indicazioni in merito alla loro applicazione. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° febbraio 2015 o successivamente.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2011-2013.

I miglioramenti saranno effettivi dal 1 gennaio 2015 o successivamente e riguardano i seguenti argomenti:

IFRS 1: Significato degli "Effective IFRSs";

IFRS 3: Eccezioni nell'applicazione del concetto di *joint venture*;

IFRS 13: Modificata l'ambito di applicazione del paragrafo 52 (*portfolio exception*)

IAS 40: Chiarimenti sulla correlazione dell'IFRS 3 "*Business Combination*" e lo IAS 40 Investimenti immobiliari quando l'investimento immobiliare è classificato come un investimento immobiliare o come un immobile ad uso del proprietario.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2012–2014

L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale. Tra i principi interessati dalle modifiche l'IFRS 5 per il quale è stato introdotto un chiarimento per i casi in cui si modifica il metodo di cessione di una attività riclassificando la stessa da detenuta per la vendita a detenuta per la distribuzione; e l'IFRS 7 dove è stato introdotto un chiarimento per stabilire se e quando i contratti di servizio costituiscono coinvolgimento continuo ai fini dell'informativa; i quali sono stati introdotti ulteriori indicazioni per chiarire punti dubbi, lo IAS 19 dove si è chiarito che la valuta dei titoli utilizzati come riferimento per la stima del tasso di sconto deve essere la stessa di quella in cui i benefici saranno pagati; e lo IAS 34 dove viene chiarito il significato di "altrove" nel *cross referencing*. Le modifiche sono in attesa di omologa.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti derivanti dalla loro applicazione futura.

20.1.8 Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La preparazione del bilancio del Gruppo richiede agli amministratori di effettuare valutazioni discrezionali, stime e ipotesi che influenzano i valori di ricavi, costi, attività e passività e l'informativa a questi relativa, nonché l'indicazione di passività potenziali. L'incertezza circa tali ipotesi e stime potrebbe determinare esiti che richiederanno, in futuro, un aggiustamento significativo al valore contabile di tali attività e/o passività.

Valutazioni discrezionali

Nell'applicare i principi contabili di Gruppo, gli amministratori hanno assunto decisioni basate sulle seguenti valutazioni discrezionali (escluse quelle che comportano delle stime) con un effetto significativo sui valori iscritti a bilancio.

Stime e assunzioni

Sono di seguito illustrate le assunzioni riguardanti il futuro e le altre principali cause d'incertezza nelle stime che, alla data di chiusura dell'esercizio, presentano il rischio rilevante di dar luogo a rettifiche significative dei valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del Bilancio Consolidato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dal Gruppo. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Una riduzione di valore si verifica quando il valore contabile di un'attività o unità generatrice di flussi di cassa eccede il proprio valore recuperabile, che è il maggiore tra il suo *fair value* dedotti i costi di vendita e il suo valore d'uso. Il *fair value* meno i costi di vendita è l'ammontare ottenibile dalla vendita di un'attività o di un'unità generatrice di flussi di cassa in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. Il calcolo del valore d'uso è basato su un modello di attualizzazione dei flussi di cassa. I flussi di cassa sono derivati dal piano 2015-2044 e non includono attività di ristrutturazione per i quali il Gruppo non si è ancora impegnato o investimenti futuri rilevanti che incrementeranno i risultati dell'attività componenti l'unità generatrice di flussi di cassa oggetto di valutazione che nel caso specifico, come citato in precedenza come nell'elencazione dei principi contabili utilizzati, coincide con l'entità Aeroporto G. Marconi S.p.A. Il valore recuperabile dipende sensibilmente dal tasso di sconto utilizzato nel modello di attualizzazione dei flussi di cassa, così come dai flussi di cassa attesi in futuro e del tasso di crescita utilizzato per l'estrapolazione. Le assunzioni chiave utilizzate per determinare il valore recuperabile per le diverse unità generatrici di flussi di cassa, inclusa un'analisi di sensitività, sono dettagliatamente descritte nella Nota 20.1.11.1-Attività Immateriali.

Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo; valore che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

Fair value degli strumenti finanziari

Il Gruppo fornisce in Nota il *fair value* degli strumenti finanziari. Quando il *fair value* di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il *fair value* viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul *fair value* dello strumento finanziario rilevato.

20.1.9 Informativa relativa ai Settori Operativi

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, in applicazione dell'IFRS 8, ha identificato i propri settori operativi nelle aree di *business* che generano ricavi e costi, i cui risultati sono periodicamente rivisti dal più alto livello decisionale ai fini della valutazione della *performance* delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse e per i quali sono disponibili informazioni di bilancio separate.

I settori operativi identificati dal Gruppo ai sensi dell'IFRS 8 – *Operating Segment* identificate dal gruppo sono:

- Aviation;
- Non Aviation;

- Altro.

È opportuno precisare che l’informativa relativa ai settori operativi viene illustrata per le *Continuing Operations* in modo da riflettere il futuro assetto organizzativo del Gruppo e, separatamente, per le attività destinate alla vendita.

Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l’andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore *aviation* rispetto a quelli riconducibili al settore *non aviation*.

La voce “Altro”, in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

Nella gestione del Gruppo proventi ed oneri finanziari e imposte non sono allocati ai singoli settori operativi.

Le attività di settore sono quelle impiegate dal settore nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica. Le Passività di settore sono quelle che conseguono direttamente dallo svolgimento dell’attività caratteristica del settore o che sono ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.

Le attività e passività di settore presentate sono valutate utilizzando gli stessi criteri contabili adottati per la redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo.

Di seguito sono esposti il Margine Operativo Lordo e il Risultato Operativo suddivisi per settori operativi per gli esercizi 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l’esercizio chiuso al 31.12.2014	per l’esercizio chiuso al 31.12.2014	per l’esercizio chiuso al 31.12.2014	Totale per l’esercizio chiuso al 31.12.2014
	Aviation	Non Aviation	Altro	
Ricavi	45.967	30.922	0	76.889
Costi	(39.096)	(16.644)	221	(55.519)
Margine Operativo Lordo	6.871	14.278	221	21.370
Ammortamenti e svalutazioni	(4.721)	(2.286)	0	(7.007)
Accantonamenti	(1.281)	(570)	0	(1.851)
Risultato operativo	869	11.422	221	12.512
Proventi finanziari	0	0	175	175
Oneri finanziari	0	0	(1.726)	(1.726)
Risultato ante imposte	869	11.422	(1.330)	10.961
Imposte dell’esercizio	0	0	(3.980)	(3.980)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d’esercizio	869	11.422	(5.310)	6.981
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	108
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	6.873

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2013
Ricavi	56.854	30.038	0	86.892
Costi	(48.107)	(21.154)	(44)	(69.305)
Margine Operativo Lordo	8.747	8.884	(44)	17.587
Ammortamenti e svalutazioni	(4.631)	(1.903)	0	(6.534)
Accantonamenti	(2.184)	(616)	0	(2.800)
Risultato operativo	1.932	6.365	(44)	8.253
Proventi finanziari	0	0	234	234
Oneri finanziari	0	0	(1.680)	(1.680)
Risultato ante imposte	1.932	6.365	(1.490)	6.807
Imposte dell'esercizio	0	0	(2.866)	(2.866)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	
Utile (perdita) d'esercizio	1.932	6.365	(4.356)	3.941
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	17
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	3.924

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Non Aviation	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012 Altro	Totale per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Ricavi	54.847	28.229	0	83.076
Costi	(46.906)	(20.495)	0	(67.401)
Margine Operativo Lordo	7.941	7.734	0	15.675
Ammortamenti e svalutazioni	(4.428)	(1.777)	0	(6.205)
Accantonamenti	(1.964)	(562)	0	(2.526)
Risultato operativo	1.549	5.395	0	6.944
Proventi finanziari	0	0	720	720
Oneri finanziari	0	0	(3.742)	(3.742)
Risultato ante imposte	1.549	5.395	(3.022)	3.922
Imposte dell'esercizio	0	0	(1.216)	(1.216)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	(503)	(503)
Utile (perdita) d'esercizio	1.549	5.395	(4.741)	2.203
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	(20)
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	2.223

Di seguito si riportano le tabelle relative alla *segment information* del totale attività della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2014	al 31.12.2014	Consolidato
	Aviation	Non Aviation	Altro	al 31.12.2014
Attività non correnti	152.617	19.383	9.663	181.663
Attività immateriali	146.119	11.364	0	157.483
Diritti di concessione	145.685	10.899	0	156.584
Altre attività immateriali	434	465	0	899
Attività materiali	6.458	8.019	0	14.477
Terreni, immobili, impianti e macchinari	6.458	3.287	0	9.745
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	9.663	9.703
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	948	948
Imposte differite attive	0	0	7.293	7.293
Altre attività non correnti	40	0	1.275	1.314
Attività correnti	13.306	3.643	15.173	32.122
Rimanenze di magazzino	430	57	0	487
Crediti commerciali	7.259	3.460	0	10.720
Altre attività correnti	5.617	125	1.378	7.120
Attività finanziarie correnti	0	0	6.774	6.774
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	7.021	7.021
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Totale attività	165.923	23.026	24.836	213.785

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	al 31.12.2013	al 31.12.2013	Consolidato
	Aviation	Non Aviation	Altro	al 31.12.2013
Attività non correnti	155.161	16.916	10.459	182.535
Attività immateriali	146.922	11.204	0	158.126
Diritti di concessione	146.356	10.745	0	157.102
Altre attività immateriali	566	458	0	1.024
Attività materiali	8.198	5.712	0	13.910
Terreni, immobili, impianti e macchinari	8.198	980	0	9.178
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	10.459	10.499
Partecipazioni	0	0	142	142
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	1.864	1.864
Imposte differite attive	0	0	7.138	7.138
Altre attività non correnti	40	0	1.315	1.356
Attività correnti	14.779	3.754	9.655	28.189
Rimanenze di magazzino	333	216	0	548
Crediti commerciali	9.132	3.326	0	12.459
Altre attività correnti	5.314	212	1.993	7.520
Attività finanziarie correnti	0	0	4.898	4.898
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	2.764	2.764
Attività destinate alla vendita	0	0	5.166	5.166
Totale attività	169.940	20.671	25.281	215.890

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	al 31.12.2012	al 31.12.2012	Consolidato
	Aviation	Non Aviation	Altro	al 31.12.2012
Attività non correnti	141.276	15.641	16.395	173.311
Attività immateriali	133.313	10.022	0	143.335
Diritti di concessione	132.760	9.581	0	142.341
Altre attività immateriali	553	441	0	994
Attività materiali	7.922	5.619	0	13.541
Terreni, immobili, impianti e macchinari	7.922	914	0	8.836
Investimenti immobiliari	0	4.705	0	4.705
Altre attività non correnti	40	0	16.395	16.435
Partecipazioni	0	0	5.333	5.333
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	2.449	2.449
Imposte differite attive	0	0	7.333	7.333
Altre attività non correnti	40	0	1.280	1.320
Attività correnti	12.582	2.980	21.518	37.082
Rimanenze di magazzino	371	224	0	595
Crediti commerciali	7.557	2.582	0	10.139
Altre attività correnti	4.654	175	1.844	6.673
Attività finanziarie correnti	0	0	3.219	3.219
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	16.456	16.456
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Totale attività	153.858	18.621	37.914	210.393

L'informativa di settore afferente ai settori operativi identificati viene predisposta come di seguito più ampiamente descritto.

Aviation: comprende attività di natura aeronautica che rappresentano il *core business* dell'attività aeroportuale. Questo aggregato comprende i diritti di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, i diritti di imbarco dei passeggeri, i diritti di imbarco e sbarco merci, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo dei bagagli da stiva. Inoltre, le attività di *handling* merci, *sdoganamento* e *fueling*. Sono infine ricomprese in questo settore tutte le infrastrutture centralizzate ed i beni di uso esclusivo: le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di *safety*, *security* o per ragioni di impatto economico. I beni di uso esclusivo rappresentano invece i banchi *check-in*, i *gate* e gli spazi affittati agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.

Non Aviation: rappresenta quelle attività non direttamente connesse al *business* aeronautico. Queste si esplicitano nelle attività di subconcessione *retail*, ristorazione, autonoleggi e nella gestione dei parcheggi, della Marconi *Business Lounge* e della pubblicità.

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida indicate da ENAC per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale coerentemente con quanto previsto dall'art. 11-*decies* della Legge 248/05 e l'Atto di Indirizzo del Ministro dei Trasporti del 31 dicembre 2006.

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali.

Riportiamo di seguito le principali differenze:

- voci considerate non pertinenti ai fini della contabilità regolatoria che vengono allocate tramite un esame specifico della singola voce di costo/ricavo;
- ricavi e costi per servizi di costruzione allocati sulla base della suddivisione analitica degli investimenti dell'esercizio tra le due SBU secondo criteri regolatori;
- incentivi per lo sviluppo del traffico aereo allocati interamente alla SBU Aviation coerentemente con quanto effettuato nei prospetti di bilancio.

20.1.10 Informativa in merito ai Clienti Principali

Il Gruppo realizza il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti:

<i>Descrizione</i>
RYANAIR LTD
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
ALITALIA CAI SPA
TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL
MERIDIANA FLY SPA
SOCIETÀ AIR FRANCE S.A.
BRITISH AIRWAYS PLC
TURKISH AIRLINES
WIZZ AIR HUNGARY KFT
AUTOGRILL SPA

20.1.11 Commento alle principali voci del prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

20.1.11.1 Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Diritti di concessione	156.584	157.102	142.341	(518)	14.761
Software, licenze e diritti simili	598	816	802	(218)	14
Altre attività immateriali	85	30	60	55	(30)
Altre attività immateriali in corso	216	178	132	38	46
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	157.483	158.126	143.335	(643)	14.791

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 con relativo confronto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012, esposti per singola categoria di attività immateriale.

in migliaia di Euro	31.12.2013			Movimentazione del periodo				31.12.2014		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi /Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi /Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	165.938	(8.836)	157.102	4.522	(5.040)	0	0	170.460	(13.876)	156.584
Software, licenze e diritti simili	8.195	(7.379)	816	311	(529)	(1.276)	1.276	7.230	(6.632)	598
Altre attività immateriali	150	(120)	30	100	(36)	0	(9)	250	(165)	85
Altre attività immateriali in corso	178	0	178	38	0	0	0	216	0	216
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	174.461	(16.335)	158.126	4.971	(5.605)	(1.276)	1.267	178.156	(20.673)	157.483

in migliaia di Euro	31.12.2012			Movimentazione del periodo				31.12.2013		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi /Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi /Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	146.591	(4.250)	142.341	19.347	(4.586)	0	0	165.938	(8.836)	157.102
Software, licenze e diritti simili	7.593	(6.791)	802	602	(588)	0	0	8.195	(7.379)	816
Altre attività immateriali	150	(90)	60	0	(30)	0	0	150	(120)	30
Altre attività immateriali in corso	132	0	132	46	0	0	0	178	0	178
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	154.466	(11.131)	143.335	19.995	(5.204)	0	0	174.461	(16.335)	158.126

in migliaia di Euro	31.12.2011			Movimentazione del periodo				31.12.2012		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi /Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi /Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	129.651	0	129.651	16.940	(4.250)	0	0	146.591	(4.250)	142.341
Software, licenze e diritti simili	6.766	(6.189)	577	827	(602)	0	0	7.593	(6.791)	802
Altre attività immateriali	156	(60)	96	0	(30)	(6)	0	150	(90)	60
Altre attività immateriali in corso	244	0	244	(112)	0	0	0	132	0	132
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	136.817	(6.249)	130.568	17.655	(4.882)	(6)	0	154.466	(11.131)	143.335

La voce Diritti di concessione rileva:

- un incremento nell'esercizio 2014 pari a circa 4,52 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) relativi alla realizzazione della centrale di trigenerazione, alla riqualifica di un edificio adibito a nuovo Centro Operazioni Aeroportuali, alle opere civili e relativi impianti su opere complementari alla ristrutturazione del terminal e all'impianto di smistamento bagagli BHS ed, alle opere di realizzazione/miglioramento della viabilità dell'area EST dell'infrastruttura aeroportuale;

- un incremento nell'esercizio 2013 pari a 19,34 milioni di Euro relativo agli investimenti effettuati per il miglioramento ed ampliamento del terminal passeggeri, per la realizzazione dell'impianto automatizzato di smistamento bagagli BHS, per la realizzazione di impianti meccanici e di TVCC, videosorveglianza, allarme, antincendio e per la diffusione sonora;
- un incremento nell'esercizio 2012 pari ad 16,9 milioni di Euro relativo alla realizzazione del fabbricato e del relativo impianto BHS ed ai lavori di ristrutturazione del terminal.

L'ammortamento dei Diritti di concessione di competenza dell'esercizio ammonta a 4,84 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione. Tale importo si incrementa rispetto a quanto rilevato nel corso dell'esercizio 2013 e 2012; l'incremento è derivante dalla parziale entrata in funzione degli investimenti riferiti all'ampliamento del terminal avvenuta a fine esercizio 2013 e commentati in precedenza.

La voce Software, licenze e diritti simili è costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi rileva:

- un incremento nell'esercizio 2014 per un importo pari a 0,3 milioni di Euro principalmente riferito all'implementazione del nuovo sito web inclusivo dell'area e-commerce ed ai costi sostenuti per il rinnovo delle licenze dei software in dotazione;
- un incremento nell'esercizio 2013 per un importo pari ad 0,6 milioni di Euro relativo all'acquisto di licenze software di varia natura unitamente al completamento dell'upgrade del sistema informativo 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;
- un incremento nell'esercizio 2012 pari a 0,87 milioni di Euro dovuto prevalentemente ai costi del sistema informativo BPM (*Business Process Management* – prima fase del progetto Baisys 2) unitamente alla prima fase di upgrade del software di gestione aeroportuale Groundstar.

L'ammortamento della voce Software, licenze e diritti simili non subisce variazioni significative negli esercizi 2012-2013 e 2014.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31 dicembre 2014 tra cui i costi sostenuti per l'implementazione del sistema di consolidamento SAP-BPC.

Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività

Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività.

Il Gruppo ha effettuato un *test di impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione, oggetto di contabilizzazione nel presente ed in precedenti esercizi.

Il test avviene confrontando il valore contabile (*carrying value*) dell'attività o del gruppo di attività componenti l'unità generatrice di flussi finanziari ("*Cash Generating Unit*" o "CGU") con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di

cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dal gruppo di attività componenti la CGU (valore d'uso).

Ai fini dell'esecuzione del *test* di *impairment* il Gruppo ha determinato un'unica CGU coincidente con l'entità Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

Ai fini dell'esecuzione dell'analisi sopra citata sono stati utilizzati i flussi di cassa desumibili dalle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione della Società. La tematica relativa al test di *impairment* e le modalità di effettuazione di tale test sono state oggetto di adeguata trattazione da parte del Consiglio di Amministrazione, anche se non è stata oggetto di specifica approvazione da parte dello stesso. Si evidenzia che le tariffe utilizzate a base del calcolo dei flussi di cassa ai fini dell'*impairment test* sono state le tariffe applicate dal Gruppo alla Data del Documento di Registrazione e per gli anni 2015-2019, mentre per gli anni successivi i flussi di cassa medesimi sono basati sulle tariffe maggiorate dell'inflazione per gli anni rimanenti fino al termine della Concessione. Di conseguenza, il procedimento di rinnovo delle tariffe potrebbe avere un effetto sulla analisi di recuperabilità delle attività immateriali e in particolare sui diritti di concessione - pari a Euro 156 milioni al 31 dicembre 2014 (pari rispettivamente al 73,24% sul totale attività e al 124,58% sul totale patrimonio netto al 31 dicembre 2014); tali diritti di concessione saranno sottoposti a *impairment test* almeno una volta l'anno in corrispondenza dell'approvazione di ciascun bilancio.

Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie 2015-2044 sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, nonché di stime elaborate sulla base dei principali analisi e studi di settore, utilizzando altresì delle crescite coerenti e non eccedenti quelle previste per il settore di appartenenza. Al riguardo si evidenzia che:

- (i) tali obiettivi e assunzioni hanno come riferimento i risultati annuali, che incorporano quindi gli andamenti infrannuali della Società e tengono conto anche degli andamenti dei risultati storici all'interno dell'anno. Per il primo trimestre 2015, si segnala, rispetto allo stesso periodo del 2014, come nonostante il positivo andamento dei ricavi ci sia stata una marginalità operativa in contrazione e un risultato netto negativo; detti risultati si scostano inoltre rispetto al *trend* definito all'interno delle previsioni di piano, le quali, costruite su un orizzonte annuale, tengono conto dell'andamento di tutti i trimestri (*cfr.* Capitolo IX, Paragrafo 9.2.3 del Documento di Registrazione);
- (ii) tali previsioni pluriennali sono state elaborate sulla base di obiettivi di crescita e di miglioramento rispetto ai risultati storici e pertanto sono connotati da caratteristiche di incertezza e possono essere considerati sfidanti;
- (iii) gli studi di settore a cui l'Emittente ha fatto riferimento per le predette previsioni pluriennali tengono conto sia del traffico intra-europeo sia di quello mondiale. L'Aeroporto ha un traffico prevalentemente Europeo e di recente sta sviluppando rotte intercontinentali, pertanto gli studi non rappresentano una situazione puntualmente aderente a un aeroporto come quello dell'Emittente.

Tali flussi di cassa di natura operativa sono stati attualizzati mediante l'utilizzo del UDCF (*Unlevered Discounted Cash Flow*) ad un tasso pari alla media ponderata del costo del debito e dei mezzi propri (WACC-

Weighted Average Cost of Capital), pari al 6,5%, determinato mediante l'applicazione del metodo del *Capital Asset Pricing Model* ("CAPM") con

- *Risk free rate* Italiano (media ultimi 12 mesi del BTP decennale) pari a 2,85%;
- *Equity risk premium* pari al 5,0%;
- *Beta medio* dei *peer* identificati (panel di società aeroportuali quotate), pari a 0,61;
- Costo del capitale di terzi basato sul costo del debito effettivo della Società, al netto dell'effetto fiscale (27,5%) pari al 3,12%.

L'attribuzione del peso del capitale proprio e del capitale di debito pari a rispettivamente a 74,9% e 25,1% è stata effettuata sulla base di un *gearing* medio dei *peer* settoriali pari a 33,6%. È stato infine attribuito un premio sul rischio aggiuntivo pari a 1,0%.

In considerazione del fatto che la concessione dell'aeroporto termina nel 2044, sono state utilizzate delle previsioni economico-finanziarie esplicitate per il periodo 2015-2044, e pertanto non è stato utilizzato un "*Terminal Value*".

Tale metodo si basa sul presupposto che il valore del capitale economico di un'azienda ad una certa data (nel presente caso, il 31 dicembre 2014, 31 dicembre 2013 e il 31 dicembre 2012) sia rappresentato dalla somma algebrica dei seguenti elementi:

- valore "operativo", pari al valore attuale dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa dell'azienda in un arco di tempo definito (periodo di proiezione esplicita; nel presente caso esso coincide con la fine della concessione aeroportuale prevista per il 2044)
- valore delle attività accessorie non strategiche o strumentali alla data di riferimento.

Il *test di impairment* effettuato non ha evidenziato perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di Concessione per gli esercizi 2014, 2013 e 2012 e, conseguentemente, non sono state effettuate in passato svalutazioni di tali attività. L'eccedenza dei *recoverable amount* al 31 dicembre 2014 rispetto al capitale investito netto è stata pari a Euro 41.443 migliaia, mentre il differenziale al 31 dicembre 2014 tra i *recoverable amount* e le attività immateriali è stato pari a Euro 27.538 migliaia.

La Società ha ritenuto opportuno svolgere alcune analisi di sensitività al fine di verificare gli impatti sul *recoverable amount* derivanti dalla variazione dei seguenti parametri ritenuti significativi: *EBITDA margin* e *WACC*, analizzando gli impatti che tale variazione ha in relazione al differenziale con il valore del Capitale Investito Netto ("CIN") e con la voce Attività Immateriali.

Di seguito i risultati della *sensitivity analysis* effettuata in relazione alla variazione dell'*EBITDA margin* medio per il periodo di piano e degli impatti che tale variazione ha in relazione ai *recoverable amount* e al differenziale

tra i *recoverable amount* e il valore del Capitale Investito Netto (CIN) e la voce Attività Immateriali (in grassetto il valore risultante dal *test di impairment*):

	<i>Recoverable amount</i>	<i>Recoverable amount vs. CIN</i>	<i>Recoverable amount vs. Attività Immateriali</i>
	32,2%	253.921	110.343
	31,2%	236.696	93.118
	30,2%	219.471	75.893
	29,2%	202.246	58.668
EBITDA margin%	28,2%	185.021	41.443
	27,2%	167.796	24.218
	26,2%	150.571	6.993
	25,2%	133.346	(10.232)
	24,2%	116.121	(27.457)

Il valore dell'EBITDA *margin* che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è pari al 25,84%.

Di seguito i risultati della *sensitivity analysis* effettuata in relazione alla variazione del WACC e degli impatti che tale variazione ha in relazione ai *recoverable amount* e al differenziale tra i *recoverable amount* e il valore del Capitale Investito Netto e la voce Attività Immateriali (in grassetto il valore risultante dal *test di impairment*):

	<i>Recoverable amount</i>	<i>Recoverable amount vs. CIN</i>	<i>Recoverable amount vs. Attività Immateriali</i>
	5,0%	245.172	101.594
	5,5%	222.885	79.307
	6,0%	202.923	59.345
WACC%	6,5%	185.021	41.443
	7,0%	168.949	25.371
	7,5%	154.502	10.924
	8,0%	141.501	(2.077)

Il valore del WACC che rende il valore della CGU pari al valore contabile del Capitale Investito Netto è 7,93%.

La Società non ha ritenuto necessario l'ottenimento di *fairness opinion* specifiche sull'*impairment test* effettuato sui Diritti di Concessione iscritti tra le Attività Immateriali, anche in considerazione del criterio di contabilizzazione sulla base dei costi sostenuti e non sulla base di specifici valori di mercato o *fair value* di tali immobilizzazioni immateriali.

20.1.11.2 Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

in migliaia di Euro	al	al	al	Variazione	Variazione
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	2014-2013	2013-2012
Terreni	2.758	2.758	2.758	0	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	1.729	1.879	1.866	(150)	13
Macchinari, attrezzature e impianti	3.166	2.907	2.659	259	248
Mobili, macchine ufficio, mezzi di trasporto	1.980	1.364	1.397	616	(33)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	112	270	156	(158)	114
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	4.705	0	27
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	14.477	13.910	13.541	567	369

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 con relativo confronto per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012, esposti per singola categoria di attività materiale.

in migliaia di Euro	31.12.2013			Movimentazione del periodo				31.12.2014		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/Cessioni	Decremento	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
	Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	5.067	(3.187)	1.879	11	(161)	(265)	265	4.813	(3.083)	1.729
Macchinari, attrezzature e impianti	9.529	(6.622)	2.907	1.131	(788)	(201)	117	10.459	(7.293)	3.166
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	6.914	(5.551)	1.364	1.160	(453)	(221)	130	7.853	(5.874)	1.980
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	270	0	270	(158)	0	0	0	112	0	112
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	29.270	(15.360)	13.910	2.144	(1.402)	(687)	512	30.727	(16.250)	14.477

in migliaia di Euro	31.12.2012			Variazioni del periodo				31.12.2013		
	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/Cessioni	Decremento	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
	Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.901	(3.035)	1.866	166	(152)	0	0	5.067	(3.187)	1.879
Macchinari, attrezzature e impianti	8.849	(6.190)	2.659	1.085	(720)	(405)	288	9.529	(6.622)	2.907
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	6.527	(5.130)	1.397	429	(458)	(42)	37	6.914	(5.551)	1.364
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	156	0	156	114	0	0	0	270	0	270
Investimenti Immobiliari	4.705	0	4.705	27	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	27.896	(14.355)	13.541	1.821	(1.330)	(447)	325	29.270	(15.360)	13.910

in migliaia di Euro	31.12.2011		Variazioni del periodo				31.12.2012			
	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ di Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0	2.758
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	3.891	(2.890)	1.001	1.010	(145)	0	0	4.901	(3.035)	1.866
Macchinari, attrezzature e impianti	15.614	(8.214)	7.400	708	(703)	(7.472)	2.726	8.849	(6.190)	2.659
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	6.245	(4.973)	1.272	606	(474)	(325)	318	6.527	(5.130)	1.397
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	531	0	531	(375)	0	0	0	156	0	156
Investimenti Immobiliari	4.705	0	4.705	0	0	0	0	4.705	0	4.705
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	33.744	(16.077)	17.667	1.949	(1.322)	(7.797)	3.044	27.896	(14.355)	13.541

L'incremento della voce Fabbricati, costruzioni leggere e migliorie rileva nell'esercizio 2012 un importo di 1 milione di Euro relativo principalmente ai lavori di riqualifica del parcheggio P3.

La voce Macchinari, attrezzature e impianti rileva:

- un incremento nell'esercizio 2014 per un importo pari a 1,1 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di mezzi spazzaneve e macchinari per la lettura delle carte di imbarco;
- un incremento nell'esercizio 2013 per un importo pari a 1,1 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di mezzi necessari allo svolgimento delle attività di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, di una spazzatrice aeroportuale e di apparecchiature per i controlli di sicurezza dei passeggeri e bagagli;
- un incremento nell'esercizio 2012 per un importo pari a 0,7 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di un'apparecchiatura per i controlli di sicurezza dei bagagli fuori sagoma oltre a nuove tecnologie sempre per i controlli di sicurezza.

La voce Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto rileva:

- un incremento dell'esercizio 2014 per un importo pari a 1,16 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di banchi Sicheck per l'accettazione dei bagagli da stiva, banchi, sedute e totem informativi per i *gate* d'imbarco, impianti pubblicitari e di un nuovo sistema radio digitale;
- un incremento nell'esercizio 2013 per un importo pari a 0,4 milioni di Euro per l'acquisto dei nuovi banchi *check-in* la cui installazione è legata ai lavori di riqualifica del terminal;
- un incremento nell'esercizio 2012 per un importo pari a 0,6 milioni di Euro anch'esso legato prevalentemente all'arredo della nuova area accettazione.

Gli ammortamenti delle attività materiali risultano in linea negli esercizi 2014, 2013 e 2012.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà del Gruppo destinati alla realizzazione di investimenti immobiliari; sono stati iscritti inizialmente al costo di acquisto e valutati successivamente con il metodo del costo.

Tali terreni non sono soggetti ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, viene effettuata una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dalla Società conferma che il valore di costo di iscrizione approssima, per natura e strategicità dell'investimento per la Società, il *fair value* del medesimo.

20.1.11.3 Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2014
Partecipazioni in società collegate	37	72	0	(109)	0
Altre partecipazioni	105	42	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	142	114	0	(109)	147

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.12.2013
Partecipazioni in società collegate	63	0	0	(26)	37
Altre partecipazioni	5.270	1	(5.166)	0	105
TOTALE PARTECIPAZIONI	5.333	1	(5.166)	(26)	142

Il valore delle partecipazioni passa da 5,33 milioni di Euro di iscrizione al 31 dicembre 2012 a 0,14 milioni di Euro di iscrizione al 31 dicembre 2014; l'evento più significativo riguarda la cessione della partecipazione nella società SAGAT S.p.A. avvenuta il 27 gennaio 2014. In particolare, la partecipazione detenuta in SAGAT S.p.A. al 31 dicembre 2012 risultava iscritta tra le altre partecipazioni per un importo pari a 5,16 milioni di Euro. Tale valore è stato poi riclassificato tra le attività destinate alla vendita al 31 dicembre 2013 in quanto oggetto di specifico contratto di vendita già sottoscritto alla data di chiusura del bilancio al 31 dicembre 2013. Tale partecipazione è stata difatti ceduta nel mese di gennaio 2014 incassando un corrispettivo pari al valore iscritto in bilancio al 31 dicembre 2013 (5,16 milioni di Euro).

L'alienazione della partecipazione non ha comportato impatti a Conto Economico nell'esercizio 2014.

La partecipazione detenuta in Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l. era stata svalutata nel 2013 ritenendo la perdita rilevata dalla società durevole di valore. Tale partecipazione rileva un incremento nell'esercizio 2014 interamente ascrivibile al versamento in conto copertura perdite effettuato dalla Società a fronte delle perdite consuntivate dalla società collegata. La Società, tenuto conto della previsione di risultati negativi dei prossimi esercizi (2015 e 2016), ha ritenuto opportuno svalutare interamente il valore della partecipazione nel 2014.

Il valore delle Altre Partecipazioni subisce un decremento nell'esercizio 2013 in relazione alla cessione della partecipazione nella Società SAGAT S.p.A., come in precedenza commentato, e un incremento nell'esercizio 2014 a seguito della sottoscrizione del 10% del capitale sociale della società Bologna Welcome S.r.l.

<i>in migliaia di Euro</i>	Quota	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Consorzio Energia Fiera District	12%	3	1	0	2	1
CAAF dell'Industria Spa	0%	0	0	0	0	0
SAGAT Spa	4%	0	0	5.166	0	(5.166)
Bologna Welcome Srl	10%	40	0	0	40	0
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	104	0	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		147	105	5.270	42	(5.165)

20.1.11.4 Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Incrementi	Decrementi/ Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2014
Conti bancari vincolati	400	0	(330)	0	70
Altre attività finanziarie	1.464	0	(586)	0	878
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	1.864	0	(916)	0	948

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Incrementi	Decrementi/ Riclassifiche	Svalutazioni	al 31.12.2013
Conti bancari vincolati	400	0	0	0	400
Altre attività finanziarie	2.049	0	(585)	0	1.464
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	2.449	0	(585)	0	1.864

La voce Altre attività finanziarie non correnti include la quota a lungo termine del credito originatosi dalla cessione della società Marconi Handling effettuata in data 19 dicembre 2012.

Tale credito, fruttifero di interessi ad un tasso pari al 3% per le rate in scadenza al 30 giugno 2014 e pari al 4% per le rate in scadenza dal 1° luglio 2014 al 30 giugno 2017, prevede un piano di rimborso a rate semestrali con scadenza in data 30 giugno 2017; il decremento è determinato dalla riclassifica a breve delle rate il cui rimborso è previsto entro il prossimo esercizio.

La voce include inoltre un conto bancario vincolato per pegno per l'ammontare di Euro 70 migliaia concesso da Banco Popolare Soc. Coop. in relazione alla fidejussione emessa a favore dell'Agenzia delle Dogane per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzioni e/o estrazione delle merci dal Magazzino di temporanea Custodia dell'aeroporto di Bologna.

20.1.11.5 Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2014
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.138	1.758	(1.603)	7.293

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2013
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.333	2.498	(2.693)	7.138

Le tabelle successive riportano, per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2012, 2013 e 2014 un dettaglio degli imponibili fiscali che determinano l'iscrizione dei crediti per imposte anticipate, distinguendo tra IRES ed IRAP.

In particolare:

- la voce “Altri costi a deducibilità differita” include principalmente i costi di manutenzione di cui all’art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce “Accantonamenti a fiscalità differita” include principalmente il fondo svalutazione crediti per la quota eccedente lo 0,5%, altri fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi, il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per la quota deducibile in esercizi successivi.

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta			al 31.12.2014	
	al 31.12.2013	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2014	al 31.12.2013	Incrementi		Utilizzi
Altri costi a deducibilità IRES differita	4.794	2.688	(1.210)	6.272	1.317	739	(333)	1.723
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	7.828	2.247	(4.089)	5.986	2.154	617	(1.125)	1.646
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.604	51	0	9.655	2.641	14	0	2.655
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	95	24	0	119	26	7	0	33
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	33	0	(4)	29	9	0	(1)	8
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.187	0	(26)	1.161	326	0	(7)	319
Attualizzazione fondo TFR	0	494	0	494	0	136	0	136
Altro	0	0	0	0	54	102	(16)	140
Totale Ires	23.541	5.504	(5.329)	23.716	6.527	1.615	(1.482)	6.660

<i>Aliquota Irap 4,2% in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta				
	al 31.12.2013	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2014	al 31.12.2013	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2014
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	3.243	0	(502)	2.741	137	0	(21)	116
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.576	3.342	(2.369)	2.549	66	140	(100)	107
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.604	51	0	9.655	403	2	0	405
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	95	0	0	95	4	0	0	4
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	33	0	(4)	29	1	0	0	1
Totale Irap	14.551	3.393	(2.875)	15.069	611	143	(121)	633
Totale imposte differite attive					7.138	1.758	(1.603)	7.293

<i>Aliquota Ires 27,5% in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta				
	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013
Altri costi a deducibilità IRES differita	3.798	2.050	(1.054)	4.794	1.043	564	(290)	1.317
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	11.638	4.375	(8.185)	7.828	3.201	1.203	(2.251)	2.153
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	8.081	1.865	(342)	9.604	2.222	513	(94)	2.641
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	71	24	0	95	20	7	0	27
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	36	0	(3)	33	10	0	(1)	9
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.187	0	0	1.187	326	0	0	326
Attualizzazione fondo TFR	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro					6	60	(12)	54
Totale Ires	24.811	8.314	(9.584)	23.541	6.828	2.347	(2.648)	6.527

<i>Aliquota Irap 4,2% in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta				
	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.367	1.134	(258)	3.243	100	48	(11)	137
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.454	600	(475)	1.579	61	25	(20)	66
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	8.081	1.865	(342)	9.604	339	78	(14)	403
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC - ENAV	71	24	0	95	3	1	0	4
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	36	0	(3)	33	1	0	0	1
Totale Irap	12.009	3.623	(1.078)	14.554	505	152	(45)	611
Totale imposte differite attive					7.333	2.498	(2.693)	7.138

20.1.11.6 Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Ratei e risconti attivi non correnti		27	26	12	1
Depositi cauzionali		80	92	97	(12)
Crediti tributari non correnti		1.208	1.238	1.211	(30)
ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI		1.315	1.356	1.320	(41)

I crediti tributari non correnti 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 milione 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 migliaia di 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 Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

20.1.11.7 Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	420	485	517	(65)	(32)
Rimanenze di Prodotti finiti	67	63	78	4	(15)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	487	548	595	(61)	(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.

20.1.11.8 Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Crediti commerciali	12.876	14.973	12.758	(2.097)	2.215
Fondo svalutazione	(2.156)	(2.514)	(2.619)	358	105
CREDITI COMMERCIALI	10.720	12.459	10.139	(1.739)	2.320

I crediti commerciali sono ricondotti al loro valore nominale mediante un fondo svalutazione crediti determinato ad ogni esercizio mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso degli esercizi 2012-2014 è stata la seguente:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2014
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.514)	(577)	592	343	(2.156)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2013
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.619)	(690)	537	258	(2.514)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2011	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2012
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.375)	(1.020)	715	61	(2.619)

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 dicembre 2014, confrontato con il 2013:

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2014
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.228	6.643	12.871
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	5	0	5
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.233	6.643	12.876

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30- 60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.228	2.355	770	315	3.203	12.871

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2013
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	5.840	9.016	14.856
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	117	0	117
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	5.957	9.016	14.973

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	5.840	2.752	1.336	560	4.368	14.856

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2012
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	5.069	7.654	12.723
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	35	0	35
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	5.104	7.654	12.758

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	5.069	2.380	1.702	-239	3.811	12.723

20.1.11.9 Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Credito IVA	96	119	490	(23)	(371)
Crediti per imposte dirette	19	1.149	930	(1.130)	219
Altri crediti tributari	10	49	36	(39)	13
Crediti v/ il personale	61	48	43	13	5
Altri crediti	6.934	6.155	5.174	779	981
ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	7.120	7.520	6.673	(400)	847

Le variazioni più significative nel corso degli esercizi 2014-2013 riguardano la voce Crediti per imposte dirette e Altri Crediti.

In relazione alla voce Crediti per imposte dirette si precisa che essa accoglieva negli esercizi 2012 e 2013 gli acconti di imposta IRES ed IRAP versati in eccedenza rispetto al debito tributario maturato rispettivamente al 31 dicembre 2012 e 2013.

La tabella di seguito riportata mostra il dettaglio degli Altri Crediti:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Ratei e Risconti attivi	672	254	178	418	76
Anticipi a fornitori	61	38	18	23	20
Crediti vs Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	56	57	37	(1)	20
Crediti per addizionale comunale	2.382	2.675	1.934	(293)	741
Credito per depositi cauzionali (art.17)	3.628	3.628	3.628		(0)
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(394)	(988)	(907)	594	(81)
Altri crediti correnti	529	491	286	38	205
TOTALE ALTRI CREDITI	6.934	6.155	5.174	779	981

Le principali voci di dettaglio sono:

- Crediti per addizionale comunale: La Società addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella attuale misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato.
- Credito per depositi cauzionali (art.17): Trattasi di depositi cauzionali versati dalla Società all'ENAC per il periodo 1998-2004 in cui la Società operava in regime di anticipata occupazione dei beni demaniali ex art.17 della Legge 135/97.

In relazione alla voce Altri Crediti si precisa che la variazione più significativa è legata:

- all'incremento dei crediti per addizionale regionale quale conseguenza della crescita del traffico e dell'aumento delle tariffe che, secondo la legislazione vigente negli esercizi 2012-2014, sono state applicate ai vettori e, successivamente all'incasso, versate agli enti creditori;
- alla riduzione del fondo svalutazione crediti per depositi cauzionali. Considerata l'anzianità del credito ed il protrarsi delle procedure di chiusura formale del regime di anticipata occupazione, la Società aveva prudenzialmente appostato un fondo svalutazione di 0,54 milioni di Euro fino all'esercizio 2013 al fine di adeguare il valore nominale del credito (3,63 milioni di Euro) al rischio di parziale inesigibilità. Tale fondo è stato interamente rilasciato nel corso dell'esercizio 2014 in quanto la Società ha ottenuto conferma scritta in merito alla esigibilità del credito. Al netto di questo rilascio il fondo svalutazione altri crediti correnti è relativo all'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri fatturata ai vettori in procedura concorsuale al termine degli esercizi di riferimento.

La tabella di seguito riportata mostra la movimentazione del fondo svalutazione altri crediti correnti:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti /Incrementi (*)	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2014
Fondo svalutazione credito per depositi cauzionali (art.17)	(544)	0	0	544	0
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(444)	0	50	0	(394)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(988)	0	50	544	(394)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti /Incrementi (*)	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2013
Fondo svalutazione credito per depositi cauzionali (art.17)	(544)	0	0	0	(544)
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(363)	(81)	0	0	(444)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(907)	(81)	0	0	(988)

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2011	Accantonamenti /Incrementi (*)	Utilizzi	Rilasci	al 31.12.2012
Fondo svalutazione credito per depositi cauzionali (art.17)	(544)	0	0	0	(544)
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(216)	(147)	0	0	(363)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(760)	(147)	0	0	(907)

(*) Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale: La posta indicata come "fondo svalutazione crediti per addizionale comunale" è ottenuta per riclassifica nell'attivo patrimoniale, a deconto del rispettivo credito, dell'addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale. Questa posta riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è priva di accantonamenti a Conto Economico, ed è stata riclassificata a deconto dei rispettivi crediti per addizionale comunale per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero dei relativi crediti.

20.1.11.10 Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Titoli e similari	2.766	2.682	2.595	84	87
Conti vincolati	3.100	1.327	0	1.773	1.327
Crediti da cessione partecipazioni	898	878	586	20	292
Altri crediti finanziari	10	11	38	(1)	(27)
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	6.774	4.898	3.219	1.876	1.679

La variazione più significativa riguarda l'impiego di liquidità del Gruppo in conti correnti vincolati (da 3 a 6 mesi) al 31 dicembre 2014 ed al 31 dicembre 2013.

In dettaglio, la voce attività finanziarie correnti include:

- Titoli e Similari, tale voce si riferisce alla somma impiegata in un unico Prodotto Finanziario di Capitalizzazione del valore nominale di 2,5 milioni di Euro acquistato nel 2011 e di durata quinquennale con possibilità di riscatto decorso un anno dalla sottoscrizione. Tale prodotto di capitalizzazione si riferisce ad una gestione separata relativa alla “Gestione Speciale Unipol Executive” che investe prevalentemente in titoli obbligazionari governativi e sovranazionali, in misura significativa in obbligazioni corporate “investment grade”, in misura contenuta in titoli di capitale e in maniera residuale in immobili. La valuta di denominazione degli strumenti finanziari è l'Euro. Le aree geografiche di riferimento sulle quali la gestione investe sono prevalentemente l'Europa ed il Nord America, privilegiando titoli con rating “investment grade” denominati in Euro. La variazione del periodo è interamente imputabile alla valutazione al *fair value* di tale asset alla data di chiusura del bilancio. L'iscrizione alla voce Attività Finanziarie Correnti è legata alla finalità dell'investimento la cui durata è subordinata all'eventuale necessità di rimpiego dei fondi per far fronte al piano degli investimenti del Gruppo: l'orizzonte temporale dell'investimento non è stato considerato a lungo termine;
- conti correnti vincolati;
- crediti da cessione partecipazioni che accolgono la quota a breve dei crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling. Tale importo è stato ripartito in base alle relative scadenze contrattuali. Si precisa che tale credito è garantito da apposito pegno sulla quota societaria ceduta.

20.1.11.11 Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	al	Variazione	Variazione
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	2014-2013	2013-2012
Depositi bancari e postali	6.999	2.742	16.432	4.257	(13.690)
Denaro e valori in cassa	22	22	24	0	(2)
CASSA E ALTRE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	7.021	2.764	16.456	4.257	(13.692)

La riduzione del 2013 è sostanzialmente ascrivibile all'assorbimento di cassa derivante dagli investimenti effettuati. Nel 2014 il Gruppo ha nuovamente generato disponibilità liquide.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso	
	31.12.2014		31.12.2013		31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	22	0	22	0	24	0
(B) Altre disponibilità liquide	6.999	0	2.742	0	16.432	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.766	0	2.682	0	2.595	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	9.787	0	5.446	0	19.051	0
(E) Crediti finanziari correnti	4.008	898	2.217	887	623	586
(F) Debiti finanziari correnti	(1.069)	0	(3.111)	(2.000)	(5.116)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.382)	0	(6.245)	0	(6.088)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(2.633)	0	(2.073)	0	(1.490)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(10.084)	0	(11.429)	(2.000)	(12.694)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	3.711	898	(3.766)	(1.113)	6.980	586
(K) Debiti bancari non correnti	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(21.252)	0	(28.619)	0	(30.855)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto(J)+(N)	(17.541)	898	(32.385)	(1.113)	(23.875)	586

Le voci A + B sono pari al saldo della voce "cassa ed altre disponibilità liquide"; si rimanda alla Nota 20.1.11.22 per maggiori dettagli.

La voce C è contenuta nella voce "attività finanziarie correnti"; si rimanda alla Nota 20.1.11.10 per maggiori dettagli.

Le voci F + G + H sono pari al saldo della voce "passività finanziarie correnti"; si rimanda alla Nota 20.1.11.22 per maggiori dettagli.

La voce K è pari al saldo della voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda alla Nota 20.1.11.18 per maggiori dettagli.

20.1.11.12 Attività destinate alla vendita

Le attività destinate alla vendita al 31 dicembre 2013 erano interamente relative al valore della partecipazione detenuta in SAGAT S.p.a. che è stata ceduta nel mese di gennaio 2014 percependo un corrispettivo pari al valore iscritto in bilancio al 31 dicembre 2013.

Il credito è stato interamente incassato.

20.1.11.13 Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Capitale sociale	74.000	74.000	74.000	0	0
Riserve	44.809	41.413	38.988	3.396	2.425
Risultato dell'esercizio	6.873	3.924	2.223	2.949	1.701
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.682	119.337	115.211	6.345	4.126

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2014 il capitale sociale, pari a 74 milioni 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:

<i>SOCIO</i>	<i>N° AZIONI</i>	<i>% PARTECIPAZIONE</i>
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 CCIAA della Regione	297.603	1,01%
Totale	29.600.000	100%

Non vi sono variazioni nella composizione del Capitale Sociale negli esercizi 2012, 2013 e 2014.

Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	14.350	0	0
Riserva legale	4.335	4.205	4.119	130	86
Riserva straordinaria	28.172	25.702	23.952	2.470	1.750
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	(3.222)	0	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.153	829	442	1.324	387
Riserva OCI	(979)	(451)	(653)	(528)	200
TOTALE RISERVE	44.809	41.413	38.988	3.396	2.425

La riserva sovrapprezzo emissione 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 e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione degli utili degli esercizi precedenti. Alla Data del Documento di Registrazione, la riserva legale ex articolo 2430 del codice civile dell'Emittente non ha raggiunto il limite previsto pari al 5% del capitale sociale.

La riserva straordinaria è interamente costituita da utili di esercizi precedenti.

La riserva OCI rileva solamente le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra la movimentazione della riserva per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e relativo confronto:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.355)	(623)	(904)	(732)	281
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	372	171	249	201	(78)
RISERVA OCI	(983)	(452)	(655)	(531)	203
di cui di terzi	(4)	(1)	(2)	(3)	(1)
di cui del gruppo	(979)	(451)	(653)	(528)	202

Il patrimonio netto di terzi rappresenta la quota di patrimonio netto e del risultato economico dell'esercizio delle società controllate non interamente possedute; di seguito il dettaglio:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Capitale sociale – Terzi	155	155	155	0	0
Riserve – Terzi	92	78	94	14	(16)
Utile/perdita dell'esercizio – Terzi	108	16	(18)	92	34
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	249	231	106	18

La movimentazione del Patrimonio netto degli azionisti di minoranza è da attribuirsi principalmente al risultato conseguito nell'esercizio ed alla variazione registrata nell'area di consolidamento rispetto al precedente esercizio.

20.1.11.14 TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2014
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.234	16	120	(180)	732	4.922

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.12.2013
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.581	12	121	(199)	(281)	4.234

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei “benefici maturati” ed è stata effettuata con il supporto di esperti attuari.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato per gli esercizi esposti in tabella:

- tasso di attualizzazione: 1,49% per la valutazione al 31.12.2014, 3,17% per la valutazione al 31.12.2013, 2,70% per la valutazione al 31.12.2012 e 4,60% per la valutazione al 31.12.2011;
- tasso di inflazione prospettica: 0,6% per il 2015, 1,2% per il 2016, 1,5% per il 2017/18, ed il 2% dal 2019 (2% all'anno per le valutazioni degli esercizi precedenti al 2014);
- basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all'invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;

- (d) tasso di turnover del personale, che risulta essere pari al 15% per TAG S.r.l., 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna e Marconi Handling.

20.1.11.15 Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2014
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.343	72	(68)	2.347

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2013
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	1.077	1.278	(12)	2.343

Il fondo imposte differite ammonta a 2,34 milioni di Euro.

Sono state iscritte esclusivamente in sede di transizione agli IFRS a seguito dell'applicazione dell'IFRIC 12.

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta			al 31.12.2014	
	al 31.12.2013	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2014	Incrementi	Utilizzi		
Ammortamento Diritti di concessione	7.177	228	0	7.405	1.974	62	0	2.036
Attualizzazione fondo TFR	248	0	(248)	0	68	0	(68)	0
Totale Ires	7.425	228	(248)	7.405	2.042	62	(68)	2.036

<i>Aliquota Irap 4,2%-3,8%</i> <i>in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta			al 31.12.2014	
	al 31.12.2013	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2014	Incrementi	Utilizzi		
Ammortamento Diritti di concessione	7.177	228	0	7.405	301	10	0	311
Totale Irap	7.177	228	0	7.405	301	10	0	311
Totale imposte differite passive					2.343	72	(68)	2.347

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta			al 31.12.2013	
	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013	Incrementi	Utilizzi		
Ammortamento Diritti di concessione	3.389	3.788	0	7.177	932	1.042	0	1.974
Attualizzazione fondo TFR	11	281	(43)	249	3	77	(12)	68
Totale Ires	3.400	4.069	(43)	7.426	935	1.119	(12)	2.042

<i>Aliquota Irap 4,2%-3,8%</i> <i>in migliaia di Euro</i>	Imponibile			Imposta				
	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Incrementi	Utilizzi	al 31.12.2013
Ammortamento Diritti di concessione	3.389	3.788	0	7.177	142	159	0	301
Totale Irap	3.389	3.788	0	7.177	142	159	0	301
Totale imposte differite passive					1.077	1.278	(12)	2.343

20.1.11.16 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013 e 2012 del fondo:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2014
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	11.237	3.393	0	(4.097)	10.533

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2013
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.879	2.747	0	(2.389)	11.237

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2011	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2012
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	7.579	3.300	0	0	10.879

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a complessivi 3,39 milioni di Euro, di cui 2,51 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,88 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 gli accantonamenti ammontavano invece a 2,75 milioni di Euro di cui 2,10 milioni di Euro tra gli accantonamenti e 0,65 milioni di Euro tra gli oneri finanziari.

I decrementi per riclassifiche sono relativi all'annuale ri classifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è interamente previsto per l'esercizio successivo a quello di riferimento.

20.1.11.17 Fondi per rischi e oneri

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 dei fondi per rischi ed oneri con relativo confronto con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013:

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2014
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.412	168	(342)	1.238
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	365	0	(340)	25
Fondo accantonamento requisiti di sistema	258	0	(258)	0
Altri fondi rischi e oneri	1.098	43	(992)	149
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	3.133	211	(1.932)	1.412

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2013
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.184	407	(179)	1.412
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	187	178	0	365
Fondo accantonamento requisiti di sistema	516	0	(258)	258
Altri fondi rischi e oneri	1.057	41	0	1.098
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	2.944	626	(437)	3.133

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2011	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.12.2012
Fondo rischi per contenziosi in corso	2.872	147	(1.835)	1.184
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	128	178	(119)	187
Fondo accantonamento requisiti di sistema	747	0	(231)	516
Altri fondi rischi e oneri	931	142	(16)	1.057
FONDO PER RISCHI ED ONERI FUTURI NON CORRENTI	4.678	467	(2.201)	2.944

Il fondo rischi al 31 dicembre 2014 è ritenuto congruo rispetto alle passività potenziali delle suddette posizioni.

Il fondo contenziosi in corso è stato utilizzato nel 2014 per le spese legali di difesa in alcuni contenziosi per complessivi Euro 36 migliaia ed è stato rilasciato per Euro 306 migliaia a fronte della cessazione e della riduzione del rischio su alcune cause. L'accantonamento effettuato nell'esercizio, per Euro 0,17 milioni è principalmente volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società.

Le passività potenziali a fronte delle quali la Società stanZIA il fondo rischi per contenziosi sono relative a molteplici contenziosi di importo frammentato; per tale ragione non si forniscono ulteriori dettagli in merito.

Il fondo contenziosi in corso, nel corso del 2013, era invece stato utilizzato 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 Euro 0,11 milioni ed era stato utilizzato per Euro 0,07 milioni a fronte della cessazione e della riduzione del rischio su alcune cause. L'accantonamento effettuato nell'esercizio 2013, per Euro 0,41 milioni, era volto a coprire le passività potenziali stimate a carico della Società. L'utilizzo di tale fondo rilevato nel 2012 è dovuto prevalentemente (Euro 1.418 migliaia) al deconsolidamento di Marconi Handling, oltre all'utilizzo per le spese legali di difesa (Euro 50 migliaia) ed al rilascio/utilizzo per Euro 367 migliaia a fronte della cessazione o della riduzione del rischio su alcuni contenziosi minori.

Il fondo accantonamenti Requisiti di Sistema, accantonato già dall'esercizio 2006 al fine di garantire l'effetto di neutralizzare la riduzione, da un lato, dei diritti di decollo, approdo e sosta aeromobili e imbarco passeggeri e dall'altro del canone aeroportuale nella misura del 75%, riduzioni entrambe disposte dalla L. 248/05, è stato parzialmente rilasciato già a partire dall'esercizio 2011 in seguito all'entrata in vigore del Contratto di Programma ed è stato rilasciato completamente nell'esercizio 2014, ultimo anno di vigenza di quest'ultimo.

Gli Altri fondi rischi ed oneri, infine, accolgono prevalentemente il fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione siglata nel mese di dicembre 2009 con ENAV ed ENAC che prevede l'inclusione di un'ulteriore area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione. A fronte di tale ampliamento dell'area ricevuta in concessione, la Società ha assunto le due seguenti obbligazioni:

1. demolizione dei cespiti preesistenti;
2. realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario.

A fronte di tale obbligazione contrattuale la Società ha quantificato l'incremento dei Diritti di Concessione al 31 dicembre 2009 sulla base del valore attuale del costo stimato per l'adempimento dei propri obblighi a fronte di una passività rilevata in accordo a quanto previsto dallo IAS 37.

In sede di prima applicazione dei principi contabili IAS/IFRS aveva rilevato, quindi:

- il valore attuale del Diritto di Concessione e in contropartita un fondo oneri contrattuali;
- le quote di ammortamento per gli esercizi 2010 e 2011;
- gli interessi passivi figurativi derivanti dall'attualizzazione del fondo;
- gli effetti fiscali relativi alle poste in precedenza citate.

Il fondo oneri contrattuali è stato attualizzato sulla base della prevista data di realizzazione (2015) ad un tasso di sconto calcolato in base al rendimento medio dei titoli di Stato. Sulla base della data di presunto utilizzo del fondo, il medesimo è stato riclassificato tra i fondi rischi ed oneri correnti nel 2014.

20.1.11.18 Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	al	Variazione	Variazione
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	2014-2013	2013-2012
Mutui - parte non corrente	18.207	24.586	30.855	(6.379)	(6.269)
Altri debiti finanziari non correnti	3.045	4.033	0	(988)	4.033
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	21.252	28.619	30.855	(7.367)	(2.236)

I mutui-parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo ed in essere al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

La ripartizione, per anno solare di scadenza, dei Mutui inclusa la quota corrente, è la seguente:

- mutuo quindicennale con scadenza il 15 giugno 2019, per un residuo complessivo al 31 dicembre 2014 di 12,41 milioni di Euro (15,17 milioni di Euro nel 2013, 17,93 milioni di Euro nel 2012), erogato dalla Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 9,65 milioni di Euro (12,41 milioni di Euro nel 2013, 15,17 milioni di Euro nel 2012) tra i Mutui – parte non corrente e per 2,76 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2015, tra i Mutui – parte corrente. È fruttifero di interessi passivi ad un tasso variabile applicato trimestralmente dalla BEI alla Banca maggiorato di uno spread pari a 0,45. Il costo medio del mutuo è stato pari a 0,803% per l'anno 2014 mentre nel 2013 è stato dello 0,788% (1,365% nel 2012);
- mutuo decennale con scadenza il 30 settembre 2016, per un residuo complessivo di 6,41 milioni di Euro (9,42 milioni di Euro nel 2013, 12,3 milioni di Euro nel 2012) erogato da Intesa Sanpaolo S.p.A. per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per Euro 3,27 milioni di Euro (6,41 milioni di Euro nel 2013, 9,42 milioni di Euro nel 2012) tra i Mutui – parte non corrente, e per 3,14 milioni di Euro (3 milioni di Euro nel 2013, 2,88 milioni di Euro nel 2012), pari alla quota capitale da restituire nel 2015, tra i Mutui – parte corrente. Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso fisso del 4,312% annuo;
- mutuo ventennale con scadenza il 30 marzo 2026, per un residuo complessivo al 31 dicembre 2014 di 5,78 milioni di Euro (6,26 milioni di Euro al 31 dicembre 2013 e 6,78 milioni di Euro nel 2012), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 5,29 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (5,78 milioni di Euro nel 2013 e 6,29 milioni di Euro nel 2012), e per 0,48 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2015, tra i Mutui – parte corrente (0,48 milioni di Euro nel 2013 e 0,49 milioni di Euro nel 2012). Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%.

Nel corso dell'esercizio 2014 la Società ha stipulato un nuovo contratto di finanziamento con Intesa Sanpaolo per un importo totale di 23 milioni di Euro e durata decennale, per far fronte al fabbisogno finanziario derivante dalla realizzazione degli investimenti concernenti il piano di sviluppo infrastrutturale.

Il finanziamento ha una durata di 10 anni (dal 10/06/2014 al 10/06/2024, comprendente un periodo di preammortamento dal 9/06/2014 al 10/06/2015 ed un periodo di ammortamento fra il 10/06/2015 ed il 10/06/2024) e sarà erogato in una o più soluzioni dalla data di stipula entro il 10/06/2015. Al finanziamento si applica nel periodo di preammortamento un tasso variabile annuo pari all'Euribor 6 mesi maggiorato del 2,85% e nel periodo di ammortamento un tasso fisso nominale annuo pari all'IRS 7 anni rilevato il primo giorno lavorativo antecedente la data di decorrenza del periodo di ammortamento maggiorato del 2,85%. I periodi di interesse avranno durata di 6 mesi con scadenza al 10 giugno e al 10 dicembre di ogni anno. Il finanziamento dovrà essere rimborsato in linea capitale entro il 10 giugno 2024 in 18 quote di capitale semestrali posticipate costanti ciascuna dell'importo di 1,28 milioni di Euro. Nel 2014 la Società ha pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione del mutuo, temporaneamente iscritti nelle Altre attività correnti. Nel 2015 la Società, una volta incassato il finanziamento, tratterà tale commissione in coerenza allo IAS 39.

La Società, si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari, calcolati annualmente:

- PFN/EBITDA (< 2,25 per il 2015)
- PFN/PN (< 0,35 per il 2015). (*)

(*) Parametri riferiti ai valori di bilanci redatto secondo i Principi Contabili Nazionali in corso di revisione per applicazione su bilancio redatto secondo i Principi Contabili IAS/IFRS.

Gli Altri debiti finanziari non correnti, incrementatisi nel 2013 per 4,03 milioni di Euro, derivavano dalla riclassifica dai fondi rischi ed oneri della passività iscritta a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di patronage dalla Società alla società SEAF S.p.A.. La Società nel 2011 rilevava un fondo a fronte del rischio probabile connesso alla garanzia rilasciata nel 2007 a copertura di un mutuo bancario concesso a SEAF S.p.A. Quest'ultima ha avviato una procedura di liquidazione in data 14 maggio 2012 e poi, successivamente, è stata dichiarata fallita in data 3 maggio 2013. Le banche creditrici, quindi, hanno richiesto alla Società l'escussione della garanzia rilasciata. Nel mese di marzo 2014, a seguito di numerosi contatti con le banche creditrici, la Società ha siglato un accordo di pagamento rateale in cinque anni con rate trimestrali a decorrere dal 12 marzo 2014 la cui quota capitale complessiva ammonta a 5,03 milioni di Euro. In conseguenza della sottoscrizione del piano di rimborso suddetto la Società ha richiesto l'ammissione al passivo fallimentare senza riserva.

Nel corso dell'esercizio 2014 tale passività è quindi ridotta da complessivi 5,03 milioni di Euro a 4,03 milioni di Euro a seguito del rimborso delle rate in scadenza nell'esercizio.

La passività complessiva pari a 4,03 milioni di Euro è stata quindi suddivisa riclassificando tra gli Altri debiti finanziari correnti 0,98 milioni di Euro.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui e dei debiti verso banche:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa Sanpaolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
Intesa Sanpaolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso 4,312%	Semestrali	2016	No
Unicredit "Seaf"	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Cassa di Risparmio di Forlì "Seaf"	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Intesa Sanpaolo S.p.A.	Mutuo	Tasso variabile periodo di preammortamento Euribor 6% mesi +2,85% Tasso fisso periodo di ammortamento IRS 7 anni + 2,85%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

Riportiamo di seguito una *sensitivity* effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 dicembre 2014 e 2013.

Istituto Finanziario erogante <i>in migliaia di Euro</i>	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Debito al 31.12.2014	Interessi 2014	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Intesa Sanpaolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	12.414	117	190	44
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Euribor 3 mesi/360 + 0,9%	5.783	71	101	40
Unicredit “Seaf”	Debito	Euribor 6 mesi + 1%	2.037	25	34	15
Cassa di Risparmio di Forlì “Seaf”	Debito	Euribor 6 mesi + 1%	1.996	23	33	15

Istituto Finanziario erogante <i>in migliaia di Euro</i>	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Debito al 31.12.2013	Interessi 2013	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Intesa Sanpaolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso variabile applicato da BEI alla Banca + spread 0,45%	15.172	137	224	50
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	6.262	73	106	40

20.1.11.19 *Debiti commerciali*

I debiti sono principalmente verso fornitori nazionali, di seguito si mostra una suddivisione dei debiti commerciali iscritti in bilancio per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2014
Fatture/note di credito da ricevere	6.236	0	6.236
Fatture/note di credito ricevute	4.625	1.451	6.076
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	10.861	1.451	12.312

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Scaduto	Scaduto	Scaduto	Totale
		0-30	30-60	60-90	oltre 90	
DEBITI COMMERCIALI	4.625	1.209	22	0	220	6.076

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2013
Fatture/note di credito da ricevere	10.152	0	10.152
Fatture/note di credito ricevute	4.804	2.284	7.088
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	14.956	2.284	17.240

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
DEBITI COMMERCIALI	4.804	1.887	222	(11)	186	7.088

Si segnala che la voce comprende debiti per Investimenti per un importo pari ad Euro 3,3 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, 8,6 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 e 9,3 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012.

20.1.11.20 Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Debiti tributari correnti	3.397	845	830	2.552	15
Debiti verso personale e istituti di previdenza correnti	3.602	3.154	2.934	448	220
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso stato	9.645	8.100	6.609	1.545	1.491
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	3.111	3.371	3.042	(260)	329
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	19.755	15.470	13.415	4.285	2.055

Si riportano di seguito i commenti alla principali variazioni:

Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 dicembre 2013 confrontato con i dati al 31 dicembre 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Debito IVA	88	0	0	88	0
Debiti per imposte dirette	2.426	38	0	2.388	38
Altri debiti tributari	883	807	830	76	(23)
TOTALE DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.397	845	830	2.552	15

Il debito per imposte dirette è relativo alla passività per imposte correnti al netto del relativo credito per acconti versati nel corso dell'esercizio. Per gli esercizi 2013 e 2012 il Gruppo vantava crediti di imposta, come già commentato in precedenza, mentre per l'esercizio 2014 il debito per imposte dirette IRES e IRAP al netto degli acconti versati ammonta a 2,39 milioni di Euro.

Gli altri debiti tributari sono principalmente riconducibili al debito per Irpef ritenute dipendenti.

Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	al	Variazione	Variazione
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	2014-2013	2013-2012
Debiti verso il personale per retribuzioni	969	773	831	196	(58)
Debiti verso il personale per retribuzioni differite	1.536	1.449	1.231	87	218
Debiti verso istituti di previdenza	1.097	932	872	165	60
TOTALE DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.602	3.154	2.934	448	220

ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso ENAC per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- Euro 7,25 milioni a dicembre 2014 in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art. 1, comma 1328, della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4, comma 3-bis, della Legge 2/2009. Tale importo si riferisce alle annualità 2009-2014 (e alla quota maturata al 31 marzo 2015). Si rileva che la Società ha ricevuto nel mese di Gennaio 2015 un Decreto Ingiuntivo per un importo pari ad Euro 4,1 milioni, come indicato nel Paragrafo 20.6.2 del DDR; tale Decreto Ingiuntivo è relativo alle annualità 2007-2010 ed erroneamente comprende anche le annualità 2007-2008 che sono state pagate dalla Società;
- Euro 2,16 milioni (Euro 2,03 milioni nel 2013 e Euro 1,84 milioni nel 2012) quale debito per canone di concessione aeroportuale.

Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 dicembre 2014 confrontato con i dati al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al	al	al	Variazione	Variazione
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	2014-2013	2013-2012
Altri debiti correnti	3.013	3.325	3.004	(312)	321
Ratei e risconti passivi correnti	98	46	38	52	8
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCONTI PASSIVI	3.111	3.371	3.042	(260)	329

La voce principale, inclusa negli altri debiti correnti è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 dicembre.

Tale voce nel 2013 aveva mostrato un significativo incremento derivante dall'aumento delle tariffe, avvenuto nella seconda parte dell'anno, dell'addizionale comunale addebitata ai vettori, e versata agli enti creditori una volta incassata.

La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti.

Gli Altri debiti correnti includono inoltre i depositi cauzionali ricevuti da clienti.

20.1.11.21 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, 2013 e al 31 dicembre 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2014
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	2.389	0	(2.526)	4.097	3.960

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2012	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2013
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	0	0	0	2.389	2.389

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2011	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.12.2012
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	134	0	(134)	0	0

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

20.1.11.22 Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e relativo confronto al 31 dicembre 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	al 31.12.2014	al 31.12.2013	al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Debiti per addizionale comunale	2.633	2.073	6.088	560	(4.015)
Mutui – parte corrente	6.382	6.245	1.490	137	4.755
Altri debiti finanziari correnti	1.069	3.111	5.116	(2.042)	(2.005)
PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	10.084	11.429	12.694	(1.345)	(1.265)

Per una descrizione delle passività finanziarie correnti relative ai Mutui - parte non corrente *cf.* Paragrafo 20.1.11.18.

20.1.12 Commento alle principali voci del prospetto di conto economico consolidato

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 dicembre 2014, comparate con quelle rilevate al 31 dicembre 2013 e 2012.

20.1.12.1 Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	39.959	39.826	1.175	133
Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	26.810	25.397	3.158	1.413
Ricavi per servizi di costruzione	4.800	19.146	16.758	(14.346)	2.388
Altri ricavi e proventi della gestione	987	977	1.095	10	(118)
TOTALE RICAVI	76.889	86.892	83.076	(10.003)	3.816

Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	512	455	535	57	(80)
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	1.131	1.085	1.225	46	(140)
Ricavi da diritti aeroportuali	51.938	48.509	46.843	3.429	1.666
Ricavi da corrispettivo PRM	2.701	2.478	2.262	223	216
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(19.109)	(16.044)	(14.523)	(3.065)	(1.521)
Servizi di handling	1.657	1.551	1.675	106	(124)
Altri ricavi aeronautici	2.304	1.925	1.809	379	116
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	41.134	39.959	39.826	1.175	133

I ricavi per servizi aeronautici ammontano a 41,13 milioni di Euro (39,95 milioni di Euro nel 2013 ed Euro 39,83 milioni di Euro nel 2012). In relazione all'evoluzione dei ricavi per servizi aeronautici *cf*: Capitolo IX del Documento di Registrazione.

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da corrispettivi beni ad uso esclusivo:

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Subconcessione aree/spazi operativi	516	468	466	50	418
Subconcessione banchi check in	311	318	351	(40)	358
Ricavi fueling	304	300	408	(104)	404
TOTALE RICAVI DA CORRISPETTIVI BENI AD USO ESCLUSIVO	1.131	1.085	1.225	(94)	1.179

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Diritti di imbarco passeggeri	24.168	21.496	21.080	2.672	416
Diritti di approdo, decollo e sosta	14.403	14.405	13.778	(2)	627
Diritti per sicurezza passeggeri	8.683	8.175	7.707	508	468
Diritti per controllo bagagli stiva	4.072	3.793	3.731	279	62
Diritti di imbarco e sbarco merci	612	640	547	(28)	93
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	51.938	48.509	46.843	3.429	1.666

La voce incentivi per lo sviluppo del traffico aereo si riferisce a incentivi erogati alle principali compagnie per lo sviluppo del traffico aereo.

Di seguito, al fine di una migliore comprensione dei dati sopra esposti, si fornisce un ulteriore dettaglio della voce Diritti di Approdo, decollo e sosta per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Approdo, decollo	13.932	13.997	13.341	(65)	656
Sosta	471	408	437	63	(29)
TOTALE DIRITTI DI APPRODO DECOLLO E SOSTA	14.403	14.405	13.778	(2)	627

Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Subconcessione locali e aree	13.198	10.731	9.585	2.467	1.146
Parcheggi	12.092	11.121	10.540	971	581
Altri ricavi commerciali	4.678	4.958	5.272	(280)	(314)
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	29.968	26.810	25.397	3.158	1.413

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita 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.

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Biglietteria	58	548	950	(490)	(402)
Marconi <i>Business Lounge</i>	1.564	1.340	1.334	224	6
Pubblicità	1.641	1.409	1.426	232	(17)
Ricavi commerciali diversi	1.415	1.661	1.562	(246)	99
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	4.678	4.958	5.272	(280)	(314)

La riduzione dei ricavi per commissioni per il servizio di biglietteria deriva dalla cessazione dell'attività di biglietteria aerea nel mese di agosto; attività che la Società ha ritenuto opportuno proseguire a gestire direttamente solo per la biglietteria online concedendo nuovi spazi ad operatori specializzati del settore.

Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 20.1.11.1.

Tali ricavi sono pari a 4,8 milioni di Euro nel 2014, Euro 19,1 milioni nel 2013 ed Euro 16,7 milioni nel 2012. La riduzione rilevata è sostanzialmente derivante dal fatto che la maggior parte degli investimenti effettuati per la riqualifica e ampliamento del Terminal passeggeri sono stati realizzati negli esercizi 2012 e 2013.

Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	853	940	1.066	(87)	(126)
Contributi conto esercizio	133	36	25	97	11
Plusvalenze patrimoniali	1	1	4	0	(3)
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	987	977	1.095	10	(118)

20.1.12.2 Costi

Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Beni e materiali di consumo	400	460	566	(60)	(106)
Materiali di manutenzione	135	128	111	7	17
Carburanti e gasolio	1.457	1.432	1.472	25	(40)
TOTALE COSTI PER MATERIALE DI CONSUMO E MERCI	1.992	2.020	2.149	(28)	(129)

Questa categoria di costi registra un risparmio rispetto ai precedenti esercizi, in maggior misura rispetto al 2012, dovuto prevalentemente al minor costo per carburanti e per l'acquisto del liquido *de-icing* per la pista grazie alle miti condizioni climatiche delle stagioni invernali 2014/2013 a confronto con le eccezionali nevicate del mese di febbraio 2012.

I maggiori consumi di carburante sono stati inoltre dovuti 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 2013.

Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Spese di manutenzione	4.273	4.001	3.647	272	354
Utenze	2.992	3.091	3.408	(99)	(317)
Pulizie e servizi assimilati	1.631	1.362	1.258	269	104
Prestazioni di terzi	5.608	5.979	6.036	(371)	(57)
Servizi MBL	198	186	191	12	(5)
Pubblicità, promozione e sviluppo	713	2.445	2.565	(1.732)	(120)
Assicurazioni	729	691	764	38	(73)
Prestazioni professionali e consulenze	1.389	817	1.277	572	(460)
Compensi e rimborsi organi statutari	365	366	304	(1)	62
Altri costi per servizi	317	282	215	35	67
TOTALE COSTI PER SERVIZI	18.215	19.220	19.665	(1.005)	(445)

Complessivamente i costi per servizi presentano una riduzione dall'esercizio 2012 all'esercizio 2014.

Tale riduzione è principalmente ascrivibile a:

- contrazione delle spese di incentivazione commerciale, contabilizzate tra i costi in quanto non legate ai volumi di traffico;
- contenimento dei costi delle utenze, principalmente energia elettrica ed acqua;
- efficientamento dei costi per prestazioni di terzi in parte mitigate dall'aumento dei costi per manutenzione.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione, significativamente incrementate per gli interventi sulle infrastrutture aeroportuali.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Spese di manutenzione Beni di proprietà	709	742	593	(33)	149
Spese di manutenzione infrastrutture aeroportuali	3.242	2.863	2.640	379	223
Spese di manutenzione Beni di terzi	322	396	414	(74)	(18)
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	4.273	4.001	3.647	272	354

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Sgombero neve	350	900	1.188	(550)	(288)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	41	112	144	(71)	(32)
Servizio assistenza PRM	1.272	1.225	777	47	448
Servizio <i>de-icing</i> e altri oneri servizio pubblico	449	300	295	149	5
Servizio di sicurezza	1.033	912	868	121	44
Altre prestazioni di terzi	2.463	2.530	2.764	(67)	(234)
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	5.608	5.979	6.036	(371)	(57)

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:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2014-2013
Amministratori	0	18	0	(18)	18
Sindaci	5	13	0	(8)	13
Totale	5	31	0	(26)	31

Si riportano nella seguente tabella i corrispettivi spettanti al Collegio Sindacale ed alla Società di Revisione per la revisione legale dei conti annuali e per la contabilità regolatoria:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2014-2013
Compensi Collegio Sindacale	122	124	103	(2)	21
Compensi Società di Revisione	43	47	47	(4)	0
Totale	165	171	150	(6)	21

Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dalla Società per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 20.1.11.1.

Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Canoni di concessione	4.426	4.095	3.851	331	244
Canoni di noleggio	391	414	506	(23)	(92)
Affitti passivi	404	450	464	(46)	(14)
Canoni elaborazione dati	823	756	707	67	49
Altri costi per godimento beni di terzi	35	51	52	(16)	(1)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	6.079	5.766	5.580	313	186

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi si incrementa negli esercizi 2012-2014 per effetto, principalmente, dall'aumento dei Canoni di Concessione legati alla crescita del traffico aereo sviluppato.

Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Oneri tributari	1.285	1.142	1.102	143	40
Contributo servizio antincendio	1.304	1.280	1.200	24	80
Perdite su crediti	0	1	23	(1)	(22)
Minusvalenze patrimoniali	2	2	14	0	(12)
Altri oneri e spese di gestione	238	230	376	8	(146)
Oneri e (proventi) non ricorrenti	(221)	44	0	(265)	44
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.608	2.699	2.715	(91)	(16)

Nell'esercizio 2014 gli oneri e proventi non ricorrenti accolgono prevalentemente una posta rettificativa di debito non più dovuto in quanto decorsi i termini di prescrizione decennale e alcuni costi di consulenza.

Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Salari e stipendi	15.326	15.062	14.948	264	114
Oneri sociali	4.326	4.210	4.195	116	15
Trattamento fine rapporto	1.049	1.057	1.104	(8)	(47)
Trattamento di quiescenza e simili	161	161	168	0	(7)
Altri costi del personale	1.191	876	917	315	(41)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	22.053	21.366	21.332	687	34

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, mostra un incremento nell'esercizio 2014 rispetto ai dati esposti per gli esercizi chiusi al 2013 e 2012 principalmente per effetto della sigla del rinnovo del contratto collettivo nazionale e dell'incremento degli organici. Il CCNL è stato rinnovato in data 1° ottobre 2014 con decorrenza dal 1° settembre 2014.

Un ulteriore incremento delle spese varie per il personale è invece stato determinato da circa 80 Euro di bonus aziendali concessi a tutto il personale in forza e da circa Euro 0,12 milioni di Euro riconosciuti a titolo di incentivo all'esodo per incentivazioni all'esodo e prepensionamenti.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Mensa dipendenti	512	487	499	25	(12)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	188	147	133	41	14
Spese missioni dipendenti	191	135	169	56	(34)
Spese varie per il personale	300	107	116	193	(9)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	1.191	876	917	315	(41)

<i>Organico medio (n. risorse)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014- 2013	Variazione 2013- 2012
Dirigenti	10	10	11	0	(1)
Impiegati	338	327	334	11	(7)
Operai	68	61	61	7	0
TOTALE PERSONALE	416	398	406	18	(8)

20.1.12.3 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Ammortamento diritti di concessione	5.040	4.586	4.250	454	336
Ammortamento altre attività immateriali	565	618	632	(53)	(14)
Ammortamento attività materiali	1.402	1.330	1.323	72	7
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	7.007	6.534	6.205	473	329

L'ammortamento dei diritti di concessione mostra un incremento per effetto della progressiva entrata in funzione delle infrastrutture aeroportuali realizzate nel corso degli esercizi 2012/2013.

20.1.12.4 Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Accantonamento rischi su crediti	(310)	429	959	(739)	(530)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	2.514	2.101	1.828	413	273
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	(353)	270	(261)	(623)	531
TOTALE ACCANTONAMENTI	1.851	2.800	2.526	(949)	274

20.1.12.5 Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Proventi da partecipazioni	0	0	166	0	(166)
Proventi da titoli	85	86	142	(1)	(56)
Proventi finanziari diversi dai precedenti	90	148	412	(58)	(264)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	175	234	720	(59)	(486)
Interessi passivi e oneri bancari	(1.603)	(1.494)	(2.766)	(109)	1.272
Svalutazioni finanziarie	(109)	(26)	(819)	(83)	793
Altri oneri finanziari	(14)	(160)	(157)	146	(3)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(1.726)	(1.680)	(3.742)	(46)	2.062
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.551)	(1.446)	(3.022)	(105)	1.576

Il saldo negativo della gestione finanziaria è migliorato nel 2013 e nel 2014 in relazione:

- alla riduzione degli oneri finanziari da attualizzazione che nel 2012 aveva scontato significativamente l'andamento dei tassi di mercato;
- alla riduzione del costo del danaro dovuto all'effetto combinato della riduzione dell'indebitamento medio ed alla riduzione dei tassi di interesse;
- alla riduzione dei proventi da partecipazioni per l'assenza di dividendi;
- alla diminuzione dei proventi da investimenti finanziari a breve e da conto corrente dovuta al calo dei tassi di interesse e della disponibilità media.

20.1.12.6 Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	Variazione 2014-2013	Variazione 2013-2012
Imposte Correnti	3.845	1.434	1.562	2.411	(128)
Imposte Differite	135	1.432	(346)	(1.297)	1.778
TOTALE	3.980	2.866	1.216	1.114	1.650
% imposte correnti sul risultato ante imposte	35,08%	21,07%	39,83%		
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	36,31%	42,10%	31,00%		

Nell'esercizio 2012 le imposte correnti, pari a 2,6 milioni di Euro, accoglievano 1 milione di Euro relativi all'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.

La seguente tabella mostra la riconciliazione dell'aliquota effettiva con quella teorica:

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica (IRES)</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Risultato ante imposte	10.961	6.807	3.922
Aliquota ordinaria	27,50%	27,50%	27,50%
Onere fiscale teorico	3.014	1.872	1.079
Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria:			
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	702	2.578	1.732
Costi deducibili in esercizi successivi	3.249	2.432	2.385
Svalutazioni/minusvalenze su partecipazioni	97	74	1.531
Risultato delle attività destinate alla vendita	0	0	(626)
Altri Costi dedotti in esercizi precedenti	0	0	0
Altri Costi indeducibili	1.170	1.248	1.039
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(2.364)	(6.210)	(809)
Dividendi	0	0	(158)
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(1.513)	(1.795)	(1.823)
Altre differenze	(2.181)	(1.336)	(706)
Rilascio differite attive/Accantonamento differite passive da conversione IAS	(255)	(4.387)	(3.892)
Rilascio differite passive/Accantonamento differite attive da conversione IAS	54	1.892	2.891
Proventi straordinari imposte Anni precedenti	0	(2)	30
Totale variazioni in aumento / diminuzione	(1.041)	(5.506)	1.594
Effetto fiscale sulle variazioni al 27,5%	(286)	(1.514)	438
Imposta Ires dell'esercizio	2.728	358	1.517
Aliquota effettiva	24,89%	5,26%	38,68%

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014	per l'esercizio chiuso al 31.12.2013	per l'esercizio chiuso al 31.12.2012
Ires	2.728	358	1.517
Irap	1.356	1.141	1.075
Proventi Ires per risparmio energetico	(102)	(60)	0
Imposte esercizi precedenti	(137)	(5)	(1.030)
TOTALE	3.845	1.434	1.562

20.1.12.7 Risultato netto delle attività destinate alla vendita

Il Gruppo nel 2012 rilevava un risultato netto delle attività destinate alla vendita per un importo pari a 503 migliaia di Euro derivante dalla cessione della partecipazione detenuta nella società Marconi Handling S.r.l. avvenuta in data 19 dicembre 2012.

20.1.13 Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato.

I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale.

Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio.

Ai fini della redazione dei bilanci, il socio Camera di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government Related Entity*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24.

La qualificazione di tale società quale *Government Related Entity*, ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione della parti correlate alla sola individuazione della Camera di Commercio di Bologna come *Government Related Entity*, escludendo pertanto dal perimetro tutte le società da essa controllate e/o collegate.

Non si riporta pertanto alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Le seguenti tabelle espongono i saldi delle operazioni con parti correlate contenuti nei saldi di bilancio.

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al 31.12.2014		per l'esercizio chiuso al 31.12.2013		per l'esercizio chiuso al 31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	156.584	0	157.102	0	142.341	0
Altre attività immateriali	899	0	1.024	0	994	0
Attività immateriali	157.483	0	158.126	0	143.335	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.745	0	9.178	175	8.836	0
Investimenti immobiliari	4.732	0	4.732	0	4.705	0
Attività materiali	14.477	0	13.910	175	13.541	0
Partecipazioni	147	0	142	0	5.333	0
Altre attività finanziarie non correnti	948	878	1.864	1.464	2.449	2.049
Imposte differite attive	7.293	0	7.138	0	7.333	0
Altre attività non correnti	1.315	0	1.356	0	1.320	0
Altre attività non correnti	9.703	878	10.499	1.464	16.435	0
ATTIVITÀ NON CORRENTI	181.663	878	182.535	1.639	173.311	2.049
Rimanenze di magazzino	487	0	548	0	595	0
Crediti commerciali	10.720	228	12.459	340	10.139	286
Altre attività correnti	7.120	0	7.520	0	6.673	0
Attività finanziarie correnti	6.774	898	4.898	887	3.219	586
Cassa e altre disponibilità liquide	7.021	0	2.764	0	16.456	0
ATTIVITÀ CORRENTI	32.122	1.126	28.189	1.227	37.082	872
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	0	0	5.166	570	0	0
TOTALE ATTIVITÀ	213.785	2.004	215.890	3.436	210.393	2.921

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso al		per l'esercizio chiuso al		per l'esercizio chiuso al	
	31.12.2014		31.12.2013		31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	74.000	0	74.000	0	74.000	0
Riserve	44.809	0	41.413	0	38.988	0
Risultato dell'esercizio	6.873	0	3.924	0	2.223	0
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.682	0	119.337	0	115.211	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	0	249	0	231	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	126.037	0	119.586	0	115.442	0
TFR e altri fondi relativi al personale	4.922	0	4.234	0	4.581	0
Imposte differite passive	2.347	0	2.343	0	1.077	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	10.533	0	11.237	0	10.879	0
Fondi per rischi e oneri	1.412	0	3.133	0	2.944	0
Passività finanziarie non correnti	21.252	0	28.619	0	30.855	0
Altri debiti non correnti	167	0	210	0	209	0
PASSIVITÀ NON CORRENTI	40.633	0	49.776	0	50.545	0
Debiti commerciali	12.312	367	17.240	398	18.297	360
Altre passività	19.755	0	15.470	0	13.415	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.960	0	2.389	0	0	0
Fondi per rischi e oneri	1.004	0	0	0	0	0
Passività finanziarie correnti	10.084	0	11.429	2.000	12.694	0
PASSIVITÀ CORRENTI	47.115	367	46.528	2.398	44.406	360
TOTALE PASSIVITÀ	87.748	367	96.304	2.398	94.951	360
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	213.785	367	215.890	2.398	210.393	360

<i>in migliaia di Euro</i>	per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso	
	al 31.12.2014		al 31.12.2013		al 31.12.2012	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	41.134	888	39.959	862	39.826	848
Ricavi per servizi non aeronautici	29.968	611	26.810	738	25.397	585
Ricavi per servizi di costruzione	4.800	0	19.146	0	16.758	0
Altri ricavi e proventi della gestione	987	201	977	176	1.095	143
Ricavi	76.889	1.700	86.892	1.776	83.076	1.576
Materiali di consumo e merci	(1.992)	(1)	(2.020)	(1)	(2.149)	(1)
Costi per servizi	(18.215)	(1.920)	(19.220)	(1.642)	(19.665)	(1.073)
Costi per servizi di costruzione	(4.572)	0	(18.234)	0	(15.960)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(6.079)	0	(5.766)	(1)	(5.580)	(2)
Oneri diversi di gestione	(2.608)	0	(2.699)	0	(2.715)	0
Costo del personale	(22.053)	(27)	(21.366)	(8)	(21.332)	(1)
Costi	(55.519)	(1.948)	(69.305)	(1.652)	(67.401)	(1.077)
Ammortamento diritti di concessione	(5.040)	0	(4.586)	0	(4.250)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(565)	0	(618)	0	(632)	0
Ammortamento attività materiali	(1.402)	0	(1.330)	0	(1.323)	0
Ammortamenti e svalutazioni	(7.007)	0	(6.534)	0	(6.205)	0
Accantonamento rischi su crediti	310	0	(429)	0	(959)	0
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(2.514)	0	(2.101)	0	(1.828)	0
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri	353	0	(270)	0	261	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(1.851)	0	(2.800)	0	(2.526)	0
Totale Costi	(64.377)	0	(78.639)	0	(76.132)	0
Risultato operativo	12.512	0	8.253	0	6.944	0
Proventi finanziari	175	33	234	14	720	0
Oneri finanziari	(1.726)	(3)	(1.680)	(2)	(3.742)	(88)
Risultato ante imposte	10.961	0	6.807	0	3.922	0
Imposte dell'esercizio	(3.980)	0	(2.866)	0	(1.216)	0
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0	(503)	(503)
Utile (perdita) d'esercizio	6.981	0	3.941	0	2.203	0

20.1.14 Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art. 2428, comma 2, n. 6-bis si segnala che il Gruppo 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 il Gruppo non ne è soggetto 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 del Gruppo è caratterizzata da un moderato utilizzo della leva finanziaria. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo. Inoltre il Gruppo ha la disponibilità di una linea di credito cui ha attinto a fine 2013 per far fronte a fabbisogni finanziari temporanei. Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

Quanto al rischio di tasso di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile, tutti 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 del Gruppo presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 40% 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 dal Gruppo 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 fideiussoria ai clienti subconcessionari.

20.1.15 Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato



Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Massimo D'Azeglio, 34
40123 Bologna

Tel: +39 051 278311
Fax: +39 051 236666
ey.com

Relazione della società di revisione ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dalle relative note esplicative, della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e sue controllate (il "Gruppo Aeroporto di Bologna") per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, compete agli amministratori della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile. Il suddetto bilancio consolidato è stato preparato per la prima volta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato illustra, in una apposita nota esplicativa, gli effetti della transizione agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea. L'informativa presentata nella suddetta nota esplicativa è stata da noi esaminata ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporto di Bologna per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa consolidati del Gruppo Aeroporto di Bologna per gli esercizi chiusi a tali date.

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: 00198 Roma - Via Po, 32
Capitale Sociale € 1.402.500,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584
P.IVA 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Contabili al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Aeroporto Guglielmo 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 di Bologna.

Bologna, 11 marzo 2015

Reconta Ernst & Young S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Nobili', is positioned above the printed name.

Andrea Nobili
(Socio)

20.2 Bilancio Consolidato Intermedio per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015, 2014.**Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 31 marzo 2015 e 31 dicembre 2014.**

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Diritti di concessione		155.538	156.584
Altre attività immateriali		945	899
Attività immateriali	20.2.6.1	156.483	157.483
Terreni, immobili, impianti e macchinari		9.575	9.745
Investimenti immobiliari		4.732	4.732
Attività materiali	20.2.6.2	14.307	14.477
Partecipazioni	20.2.6.3	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	20.2.6.4	948	948
Imposte differite attive	20.2.6.5	7.459	7.293
Altre attività non correnti	20.2.6.6	1.300	1.315
Altre attività non correnti		9.854	9.703
ATTIVITÀ NON CORRENTI		180.644	181.663
Rimanenze di magazzino	20.2.6.7	447	487
Crediti commerciali	20.2.6.8	12.110	10.720
Altre attività correnti	20.2.6.9	8.563	7.120
Attività finanziarie correnti	20.2.6.10	3.801	6.774
Cassa e altre disponibilità liquide	20.2.6.11	7.926	7.021
ATTIVITÀ CORRENTI		32.847	32.122
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA		0	0
TOTALE ATTIVITÀ		213.491	213.785

<i>in migliaia di euro</i>	Note	al 31.03.2015	al 31.12.2014
Capitale sociale		74.000	74.000
Riserve		51.546	44.809
Risultato dell'esercizio		(314)	6.873
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	20.2.6.12	125.232	125.682
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	20.2.6.12	355	355
TOTALE PATRIMONIO NETTO		125.587	126.037
TFR e altri fondi relativi al personale	20.2.6.13	5.060	4.922
Imposte differite passive	20.2.6.14	2.365	2.347
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20.2.6.15	11.157	10.533
Fondi per rischi e oneri	20.2.6.16	1.463	1.412
Passività finanziarie non correnti	20.2.6.17	19.258	21.252
Altri debiti non correnti		168	167
PASSIVITÀ NON CORRENTI		39.471	40.633
Debiti commerciali	20.2.6.18	13.022	12.312
Altre passività	20.2.6.19	21.541	19.755
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	20.2.6.20	3.994	3.960
Fondi per rischi e oneri	20.2.6.21	933	1.004
Passività finanziarie correnti	20.2.6.22	8.943	10.084
PASSIVITÀ CORRENTI		48.433	47.115
TOTALE PASSIVITÀ		87.904	87.748
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		213.491	213.785

Conto Economico Consolidato per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015, 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	Note	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Ricavi per servizi aeronautici		8.330	8.531
Ricavi per servizi non aeronautici		6.892	6.518
Ricavi per servizi di costruzione		241	146
Altri ricavi e proventi della gestione		250	236
Ricavi	20.2.7.1	15.713	15.431
Materiali di consumo e merci		(476)	(461)
Costi per servizi		(4.709)	(4.703)
Costi per servizi di costruzione		(230)	(139)
Canoni, noleggi e altri costi		(1.318)	(1.265)
Oneri diversi di gestione		(785)	(796)
Costo del personale		(5.843)	(5.377)
Costi	20.2.7.2	(13.361)	(12.741)
Ammortamento Diritti di concessione		(1.287)	(1.250)
Ammortamento altre attività immateriali		(110)	(117)
Ammortamento attività materiali		(351)	(304)
Ammortamenti e svalutazioni	20.2.7.3	(1.748)	(1.671)
Accantonamento rischi su crediti		(117)	(144)
Accantonamento fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	(628)	
Accantonamento ad altri fondi rischi e oneri		(50)	14
Accantonamenti per rischi ed oneri	20.2.7.4	(699)	(758)
Totale Costi		(15.808)	(15.170)
Risultato operativo		(95)	261
Proventi finanziari	20.2.7.5	45	30
Oneri finanziari	20.2.7.5	(357)	(425)
Risultato ante imposte		(407)	(134)
Imposte dell'esercizio	20.2.8	94	(140)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita			
Utile (perdita) d'esercizio		(313)	(274)
Utile (perdita) di gruppo		(314)	(273)
Utile (perdita) di terzi		1	(1)

Conto Economico Complessivo Consolidato per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015, 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Utile (perdita) di esercizio (A)	(313)	(274)
<i>Altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>	0	0
<i>Totale altri utili/(perdite) che saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B1)</i>	0	0
<i>Altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo</i>		
Utili (perdite) attuariali su TFR	(188)	(204)
Effetto imposte su utili (perdite) attuariali su TFR	52	56
<i>Totale altri utili/(perdite) che non saranno successivamente riclassificati nel risultato netto di periodo, al netto delle imposte (B2)</i>	(136)	(148)
Totale altri utili / (perdite) al netto delle imposte (B1 + B2) = B	(136)	(148)
Totale utile / (perdita) complessivo al netto delle imposte (A + B)	(449)	(422)
di cui Terzi	0	(3)
di cui Gruppo	(449)	(419)

Rendiconto Finanziario Consolidato per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015, 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al	al
	31.03.2015	31.03.2014
Gestione reddituale caratteristica		
Risultato di esercizio ante imposte	(407)	(134)
<i>Rettifiche voci senza effetto sulla liquidità</i>		
- Margine da servizi di costruzione	(11)	(7)
+ Ammortamenti	1.748	1.671
+ Accantonamento fondi	699	758
+ Oneri per interessi da attualizzazione fondi e TFR	232	259
+/- Interessi attivi e oneri finanziari di competenza	80	124
+/- Minusvalenze / Plusvalenze e altri costi / ricavi non monetari	0	12
+/- Minusvalenze da cessione partecipazioni	0	0
+/- Accantonamento TFR	4	4
+/- Minusvalenze da eliminazione cespiti	0	0
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative prima delle variazioni di capitale circolante	2.345	2.687
Variazione rimanenze di magazzino	41	20
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.481)	(2.652)
(Incremento)/decremento di altri crediti e attività correnti/ non correnti (non finanziarie)	(1.423)	(773)
Incremento/(decremento) nei debiti commerciali	710	(1.292)
Incremento/(decremento) di altre passività, varie e finanziarie	613	681
Interessi pagati	(170)	(221)
Interessi incassati	13	10
Imposte pagate	0	0
TFR pagato	(73)	(22)
Utilizzo fondi	(182)	(31)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dalle attività operative netto	393	(1.593)
Acquisto di attività materiali	(182)	(152)
Corrispettivo da cessione di attività materiali	0	93
Acquisto di attività immateriali/diritti di concessione	(387)	(171)
Acquisto/aumento di Capitale Sociale partecipazioni	0	(32)
Corrispettivo da cessione di partecipazioni	0	5.459
Variazioni impieghi in attività finanziarie correnti e non correnti	3.000	1.327
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di investimento	2.431	6.524
Finanziamenti ricevuti	0	0
Finanziamenti rimborsati	(1.919)	(3.877)
Flussi di cassa (generato / assorbito) dell'attività di finanziamento	(1.919)	(3.877)
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità liquide inizio periodo	7.021	2.674
Variazione finale di cassa	905	1.054
Disponibilità liquide fine periodo	7.926	3.818

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato

<i>in unità di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2013	74.000	14.350	4.205	25.702	(3.222)	(451)	829	3.924	119.337	249	119.586
Attribuzione del risultato esercizio 2013	0	0	0	0	0	0	3.924	(3.924)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(147)	0	(272)	(419)	(3)	(422)
Patrimonio netto al 31.03.2014	74.000	14.350	4.205	25.702	(3.222)	(597)	4.753	(272)	118.918	246	119.164

<i>in unità di Euro</i>	<i>Capitale sociale</i>	<i>Riserva Sovrapprezzo Azioni</i>	<i>Riserva Legale</i>	<i>Altre riserve</i>	<i>Riserva FTA</i>	<i>Riserva Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>Risultato d'esercizio</i>	<i>Patrimonio Netto del Gruppo</i>	<i>Patrimonio Netto di Terzi</i>	<i>Patrimonio Netto</i>
Patrimonio netto al 31.12.2014	74.000	14.350	4.335	28.172	(3.222)	(979)	2.153	6.873	125.682	355	126.037
Attribuzione del risultato esercizio 2014	0	0	344	6.434	0	0	95	(6.873)	0	0	0
Dividendi distribuiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale utile (perdita) complessiva	0	0	0	0	0	(136)	0	(314)	(450)	0	(450)
Patrimonio netto al 31.03.2015	74.000	14.350	4.679	34.606	(3.222)	(1.115)	2.248	(314)	125.232	355	125.587

20.2.1 Principi Contabili e criteri di redazione adottati nella Redazione del Bilancio consolidato intermedio al 31 Marzo 2015, 2014.

Criteri di redazione

Il presente bilancio consolidato intermedio del Gruppo (di seguito “il bilancio consolidato intermedio del Gruppo” o “bilancio consolidato intermedio” o “bilancio consolidato”) è stato predisposto per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 ed include i dati comparativi relativi all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, limitatamente alle poste contenute nella Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata e i dati comparativi relativi al trimestre 1° gennaio 2014-31 marzo 2014, limitatamente alle poste contenute nel Conto Economico Consolidato, nel Conto Economico Complessivo Consolidato e nel Rendiconto Finanziario Consolidato.

Il bilancio consolidato intermedio è stato redatto sulla base del costo storico, ad eccezione delle attività finanziarie destinate alla vendita che sono iscritte al *fair value*, nonché sul presupposto della continuità aziendale. Il Gruppo, infatti, ha valutato che, pur ancora in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono significative incertezze (come definite dal par. 25 del Principio IAS 1) sulla continuità aziendale.

Il bilancio consolidato intermedio è presentato in Euro, che è anche la valuta funzionale del Gruppo, e tutti i valori della presente Nota sono arrotondati alle migliaia di Euro se non diversamente indicato.

Espressione di conformità agli IAS/IFRS e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/2005

Il bilancio consolidato intermedio del Gruppo è stato predisposto nel rispetto degli International Financial Reporting Standards (“IFRS”) emessi dall’International Accounting Standards Board (“IASB”) adottati dall’Unione Europea ed in vigore alla data di redazione del bilancio nonché sulla base dei provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D. Lgs. 38/2005 (Delibere Consob n. 15519 e 15520 del 27 luglio 2006) ai fini dell’inserimento degli stessi nel Prospetto relativo al prospettato Collocamento Istituzionale e all’ammissione a quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e nell’offering circular relativo all’offerta agli investitori istituzionali esteri. Si segnala che il livello di informativa contenuto nel presente Bilancio Consolidato Intermedio deve essere pertanto ritenuto straordinario e non ripetibile in maniera omogenea nei resoconti intermedi di gestione che si chiuderanno nei periodi successivi.

Il Gruppo ha optato volontariamente per la predisposizione del bilancio consolidato intermedio in conformità ai Principi Contabili Internazionali (“IFRS”) emessi dall’International Accounting Standards Board (“IASB”) ed ha considerato quale data di transizione agli IFRS (First Time Adoption “FTA”) il 1° gennaio 2012.

Il Bilancio Consolidato Intermedio al 31 marzo 2015 presentato in forma sintetica è stato predisposto in conformità a quanto richiesto dallo IAS 34 “Bilanci Intermedi” fornendo le note informative sintetiche previste dal suddetto principio contabile internazionale eventualmente integrate al fine di fornire un maggior livello informativo ove ritenuto necessario. Il presente Bilancio Consolidato deve pertanto essere letto congiuntamente ai prospetti di bilancio consolidati e alle relative note esplicative presentati al 31 dicembre 2014 e preparati in accordo con i principi contabili IFRS adottati dall’Unione Europea.

Il Gruppo ha optato per gli schemi di Conto Economico Separato e Complessivo, indicati come preferibili nel principio contabile IAS 1, ritenendoli più efficaci nel rappresentare i fenomeni aziendali. In particolare nella rappresentazione della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata è stato utilizzato lo schema che suddivide attività e passività correnti e non correnti.

Un’attività è corrente quando:

- si suppone che sia realizzata, oppure è posseduta per la vendita o il consumo, nel normale svolgimento del ciclo operativo;
- detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;

- si suppone che sia realizzata entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio; o
- è costituita da disponibilità liquide o mezzi equivalenti a meno che non sia vietato scambiarla o utilizzarla per estinguere una passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Tutte le altre attività sono classificate come non correnti.

Una passività è corrente quando:

- è previsto che si estingua nel suo normale ciclo operativo;
- è detenuta principalmente con la finalità di negoziarla;
- deve essere estinta entro dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio; o
- l'entità non ha un diritto incondizionato a differire il regolamento della passività per almeno dodici mesi dalla data di chiusura dell'esercizio.

Il Gruppo classifica tutte le altre passività come non correnti.

20.2.1.1 Principi di consolidamento

Il Bilancio Consolidato intermedio include il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, il prospetto del conto economico consolidato, il prospetto del conto economico complessivo consolidato, il rendiconto finanziario consolidato ed il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

La Società ha optato per la redazione del conto economico complessivo che include, oltre al risultato del periodo, anche le variazioni di patrimonio netto pertinenti a poste di natura economica che, per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.

Il bilancio consolidato intermedio è stato predisposto sulla base dei bilanci della società e delle società da essa controllate, direttamente ed indirettamente, approvati dalle rispettive assemblee o dagli organi direttivi deputati, opportunamente rettificati per renderli conformi agli IFRS. Le società controllate sono consolidate integralmente a partire dalla data di acquisizione, ovvero dalla data in cui il Gruppo acquisisce il controllo, e cessano di essere consolidate alla data in cui il controllo è trasferito al di fuori del Gruppo.

Un'impresa è in grado di esercitare il controllo se è esposta o ha diritto a rendimenti variabili, derivanti dal proprio rapporto con l'entità oggetto d'investimento e, nel frattempo, ha la capacità di incidere su tali rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità.

Specificatamente, un'impresa è in grado di esercitare il controllo se, e solo se, ha:

- il potere sull'entità oggetto d'investimento (ovvero detiene validi diritti che gli conferiscono la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti dell'entità oggetto d'investimento);
- l'esposizione o i diritti a rendimenti variabili derivanti dal rapporto con l'entità oggetto d'investimento;

- la capacità di esercitare il proprio potere sull'entità oggetto di investimento per incidere sull'ammontare dei suoi rendimenti.

Quando una società del gruppo detiene meno della maggioranza dei diritti di voto (o diritti simili) di una partecipata considera tutti i fatti e le circostanze rilevanti per stabilire se controlla l'entità oggetto di investimento, inclusi:

- accordi contrattuali con altri titolari di diritti di voto;
- diritti derivanti da accordi contrattuali;
- diritti di voto e diritti di voto potenziali del gruppo.

Il Gruppo riconsidera se ha o meno il controllo di una partecipata e se i fatti e le circostanze indicano che ci siano stati dei cambiamenti in uno o più dei tre elementi rilevanti ai fini della definizione di controllo. Il consolidamento di una controllata inizia quando il gruppo ne ottiene il controllo e cessa quando il gruppo perde il controllo stesso. Le attività, le passività, i ricavi e i costi della controllata acquisita o ceduta nel corso dell'esercizio sono incluse nel conto economico complessivo dalla data in cui il gruppo ottiene il controllo fino alla data in cui il gruppo non esercita più il controllo sulla società.

Il risultato dell'esercizio e ciascuna delle altre componenti di conto economico complessivo sono attribuite ai soci della controllante e alle partecipazioni di minoranza, anche se ciò implica che le partecipazioni di minoranza abbiano un saldo negativo. Quando necessario, sono apportate le opportune rettifiche ai bilanci delle controllate, al fine di garantire la conformità alle politiche contabili del gruppo. Tutte le attività e passività, il patrimonio netto, i ricavi e i costi, e i flussi finanziari infragruppo relativi a operazioni tra entità del gruppo sono eliminati completamente in fase di consolidamento.

Quando la quota di patrimonio netto detenuto dalla controllante cambia, senza che questo si traduca in una perdita di controllo, tale cambiamento deve essere contabilizzato a patrimonio netto. Se il gruppo perde il controllo, deve:

- eliminare le attività (incluso qualsiasi avviamento) e le passività della controllata;
- eliminare il valore contabile di tutte le quote di minoranza;
- eliminare le differenze cambio cumulate, rilevate a patrimonio netto;
- rilevare il *fair value* del corrispettivo ricevuto;
- rilevare il *fair value* della quota di partecipazione eventualmente mantenuta;
- rilevare l'utile o la perdita nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio;
- riclassificare la quota di competenza della controllante per le componenti in precedenza rilevate nel prospetto consolidato delle altre componenti di conto economico complessivo a conto economico o tra gli utili a nuovo, come richiesto dagli specifici principi contabili, come se il Gruppo avesse provveduto direttamente alla cessione delle attività o passività correlate.

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società controllate, le informazioni al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al	al
			31.03.2015	31.12.2014
Fast Freight Marconi S.p.a. Società Unipersonale	Euro	520	100,00%	100,00%
Tag Bologna S.r.l	Euro	316	51,00%	51,00%

La tabella seguente riepiloga, con riferimento alle società collegate, le informazioni al 31 marzo 2015 e al 31 dicembre 2014, relative a denominazione e quota di capitale sociale detenuta direttamente e indirettamente dal Gruppo.

<i>in migliaia di euro</i>	Valuta	Capitale Sociale	al	al
			31.03.2015	31.12.2014
Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l.	Euro	300	24,00%	24,00%

20.2.1.2 Principi Contabili

Note Introduttive

Il Bilancio Consolidato ed i relativi dati comparativi del Gruppo sono stati predisposti in conformità agli IFRS ed essere alle rispettive date di chiusura degli esercizi annuali, per la sola finalità di inclusione nel Documento di Registrazione.

Nessuna deroga all'applicazione degli IFRS è stata applicata nella redazione del Bilancio Consolidato.

Il Bilancio Consolidato è stato redatto in base al principio del costo storico e le attività passività nel bilancio del Gruppo sono classificate secondo il criterio corrente/non corrente.

Il Bilancio Consolidato è presentato in Euro e tutti i valori sono arrotondati alle migliaia di Euro se non altrimenti indicato.

Criteri di Valutazione

20.2.1.3 Aggregazioni aziendali e avviamento

Le aggregazioni aziendali sono contabilizzate utilizzando il metodo dell'acquisizione. Il costo di un'acquisizione è determinato come somma del corrispettivo trasferito, misurato al *fair value* alla data di acquisizione, e dell'importo della partecipazione di minoranza nell'acquisita. Per ogni aggregazione aziendale il Gruppo definisce se misurare la partecipazione di minoranza nell'acquisita al *fair value* oppure in proporzione alla quota della partecipazione di minoranza nelle attività nette identificabili dell'acquisita. I costi di acquisizione sono spesi nell'esercizio e classificati tra le spese amministrative.

Quando il Gruppo acquisisce un *business* classifica o designa le attività finanziarie acquisite o le passività assunte in accordo con i termini contrattuali, le condizioni economiche e le altre condizioni pertinenti in essere alla data di acquisizione. Ciò include la verifica per stabilire se un derivato incorporato debba essere separato dal contratto primario.

Se l'aggregazione aziendale è realizzata in più fasi, la partecipazione precedentemente detenuta è ricondotta al *fair value* alla data di acquisizione e l'eventuale utile o perdita risultante è rilevata nel conto economico. Esso viene quindi considerato nella determinazione del *goodwill*.

L'eventuale corrispettivo potenziale da riconoscere è rilevato dall'acquirente al *fair value* alla data di acquisizione. La variazione del *fair value* del corrispettivo potenziale classificato come attività o passività deve essere rilevata nel conto economico o nel prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo. Nei casi in cui il corrispettivo potenziale non ricade nello scopo dello IAS 39, è misurato in accordo con l'appropriato IFRS. Se il corrispettivo potenziale è classificato nel patrimonio netto, il suo valore non viene rideterminato e la sua successiva regolazione è contabilizzata nel patrimonio netto.

L'avviamento è inizialmente rilevato al costo rappresentato dall'eccedenza dell'insieme del corrispettivo corrisposto e dell'importo iscritto per le interessenze di minoranza rispetto alle attività nette identificabili acquisite e le passività assunte dal Gruppo. Se il *fair value* delle attività nette acquisite eccede l'insieme del corrispettivo corrisposto, il Gruppo verifica nuovamente se ha identificato correttamente tutte le attività acquisite e tutte le passività assunte e rivede le procedure utilizzate per determinare gli ammontari da rilevare alla data di acquisizione. Se dalla nuova valutazione emerge ancora un *fair value* delle attività nette acquisite superiore al corrispettivo, la differenza (utile) viene rilevata a conto economico.

Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle perdite di valore accumulate. Al fine della verifica per riduzione di valore (*impairment*), l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato, dalla data di acquisizione, a ciascuna unità generatrice di flussi di cassa del Gruppo che si prevede benefici delle sinergie dell'aggregazione, a prescindere dal fatto che altre attività o passività dell'entità acquisita siano assegnate a tali unità.

Se l'avviamento è stato allocato a un'unità generatrice di flussi finanziari e l'entità dismette parte delle attività di tale unità, l'avviamento associato all'attività dismessa è incluso nel valore contabile dell'attività quando si determina l'utile o la perdita della dismissione. L'avviamento associato con l'attività dismessa è determinato sulla base dei valori relativi dell'attività dismessa e della parte mantenuta dell'unità generatrice di flussi finanziari.

- Partecipazioni in società collegate

Una società collegata è una società su cui il Gruppo esercita un'influenza significativa e che non è classificabile come controllata o *joint venture*. Le partecipazioni del Gruppo in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Con il metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza della partecipante degli utili e delle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione.

L'avviamento afferente alla collegata è incluso nel valore contabile della partecipazione e non è soggetto ad ammortamento né ad una singola verifica di riduzione durevole di valore (*impairment*).

Il conto economico riflette la quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata. Nel caso in cui una società collegata rilevi rettifiche con diretta imputazione al patrimonio netto, il Gruppo rileva la sua quota di pertinenza e ne dà rappresentazione, ove applicabile, nel prospetto delle variazioni nel patrimonio netto. Profitti e perdite derivanti da transazioni tra il Gruppo e la collegata, sono eliminati in proporzione alla partecipazione nella collegata.

La quota di pertinenza del Gruppo del risultato d'esercizio della società collegata è rilevata nel conto economico. La quota di pertinenza rappresenta il risultato della collegata attribuibile agli azionisti; si tratta quindi del risultato al netto delle imposte e delle quote spettanti agli altri azionisti della collegata.

La data di chiusura del bilancio della collegata deve corrispondere alla data di chiusura del bilancio della Società. Il bilancio della collegata deve essere redatto utilizzando principi contabili uniformi per operazioni e fatti simili in circostanze similari.

Successivamente all'applicazione del metodo del patrimonio netto, il Gruppo valuta se sia necessario riconoscere una perdita di valore della propria partecipazione nella società collegata. Il Gruppo valuta ad ogni data di bilancio se ci siano evidenze obiettive che la partecipazione nella società collegata abbia subito una perdita durevole di valore. Se ciò è avvenuto, il Gruppo calcola l'ammontare della perdita come differenza tra il valore recuperabile della collegata ed il valore di iscrizione della stessa nel proprio bilancio, rilevando tale differenza nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio.

Una volta persa l'influenza notevole sulla collegata, il Gruppo valuta e rileva qualsiasi partecipazione residua al *fair value*. Qualsiasi differenza tra il valore di carico della partecipazione alla data di perdita dell'influenza notevole ed il *fair value* della partecipazione residua e dei corrispettivi ricevuti deve essere rilevato a conto economico.

- Conversione delle poste in valuta

Operazioni e saldi

Le operazioni in valuta estera sono rilevate inizialmente nella valuta funzionale, applicando il tasso di cambio a pronti alla data dell'operazione.

Le attività e passività monetarie, denominate in valuta estera, sono convertite nella valuta funzionale al tasso di cambio alla data del bilancio. L'utile o la perdita derivante dalla conversione viene imputato a conto economico.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite usando i tassi di cambio alla data di rilevazione iniziale della transazione. Le poste non monetarie iscritte al *fair value* in valuta estera sono convertite usando il tasso di cambio alla data di determinazione di tale valore. L'utile o la perdita che emerge dalla riconversione di poste non monetarie è trattato in linea con la rilevazione degli utili e delle perdite relative alla variazione del *fair value* delle suddette poste (le differenze di conversione sulle voci la cui variazione del

fair value è rilevata nel conto economico complessivo o nel conto economico sono rilevate, rispettivamente, nel conto economico complessivo o nel conto economico).

- Attività immateriali

Le attività immateriali riguardano le attività prive di consistenza fisica identificabile, controllate dall'impresa ed in grado di produrre benefici economici futuri, nonché quelle derivanti da operazioni di aggregazione aziendale.

La vita utile delle attività immateriali è valutata come definita o indefinita.

Le attività immateriali, aventi vita utile definita, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione o, se derivano da operazioni di aggregazione di imprese, sono capitalizzate al *fair value* alla data di acquisizione; esse sono inclusive degli oneri accessori, ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro residua possibilità di utilizzazione secondo quanto previsto dallo IAS 36 e sottoposte a test di *impairment* ogni volta che vi siano indicazioni di una possibile perdita di valore.

Il valore residuo alla fine della vita utile si presume pari a zero a meno che ci sia un impegno da parte di terzi all'acquisto dell'attività alla fine della sua vita utile oppure se esiste un mercato attivo per l'attività. Gli amministratori rivedono la stima della vita utile dell'immobilizzazione immateriale a ogni chiusura di esercizio.

Le quote di ammortamento delle attività immateriali con vita definita sono rilevate in un'apposita voce di conto economico.

Il Gruppo non ha individuato immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita tra le proprie attività immateriali.

La voce "Diritti di concessione" accoglie il valore rilevato tra le attività immateriali a fronte delle infrastrutture aeroportuali possedute in relazione al diritto di concessione acquisito per la gestione delle stesse infrastrutture in contropartita al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo delle medesime infrastrutture, nell'espletamento di pubblico servizio, conformemente a quanto disposto dall'IFRIC 12 - Accordi per Servizi in Concessione.

La Concessione, in base alla quale opera il Gruppo, soddisfa i requisiti secondo cui il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente; di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

Il Gruppo, appalta a terzi l'attività di costruzione/miglioramento dell'infrastruttura; pertanto, il *fair value* del corrispettivo per i servizi di costruzione/miglioramento resi dal Gruppo è pari al *fair value* del corrispettivo del servizio di costruzione/miglioramento prestato da terzi maggiorato di un mark up rappresentativo dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna.

I costi esterni sostenuti per la prestazione del servizio di costruzione vengono pertanto rilevati alla voce Costi per servizi di costruzione del conto economico.

Contestualmente alla rilevazione di tali costi, il Gruppo rileva un incremento della voce Diritti di Concessione per un importo pari al *fair value* del servizio prestato, con contropartita la voce ricavi da servizi di costruzione.

I Diritti di Concessione così determinati sono assoggettati ad un processo di ammortamento a quote costanti durante l'intera vita della Concessione a partire dal momento di entrata in funzione del relativo bene realizzato per conto del concedente.

La vita utile di un'attività immateriale derivante da diritti contrattuali o da altri diritti legali è determinata sulla base del periodo minore tra la durata dei diritti contrattuali o legali (durata della concessione) ed il periodo di utilizzo dell'attività stessa. La recuperabilità del valore di iscrizione decurtato dell'ammortamento è verificata annualmente adottando i criteri dell'*impairment test*.

La voce "Altre attività immateriali" si riferisce principalmente ai costi per l'implementazione e la personalizzazione del *software* gestionale.

Gli utili o le perdite derivanti dall'eliminazione di un'attività immateriale sono misurati dalla differenza tra il ricavo netto della dismissione e il valore contabile dell'attività immateriale, e sono rilevate nel conto economico nell'esercizio in cui avviene l'eliminazione.

- Attività materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione; il valore comprende il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione e necessari alla messa in funzione del bene.

I terreni, sia liberi da costruzioni, sia annessi a fabbricati civili e industriali, sono stati contabilizzati separatamente e non vengono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali sono esposte al netto dei relativi ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore determinate secondo le modalità descritte nel seguito. L'ammortamento è calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Quando l'attività materiale è costituita da più componenti significativi aventi vite utili differenti, l'ammortamento è effettuato per ciascuna componente. Non sono oggetto di ammortamento i terreni e le attività materiali destinate alla cessione che sono valutate al minore tra il valore di iscrizione e il loro *fair value* al netto degli oneri di dismissione.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati e costruzioni leggere: dal 4% al 10%;
- Macchinari, attrezzature e impianti: dal 10% al 31,5%;
- Mobili, macchine d'ufficio e mezzi di trasporto: dal 12% al 25%.

Il valore residuo del bene, la vita utile e i metodi applicati sono rivisti con frequenza annuale e adeguati se necessario alla fine di ciascun esercizio.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per ammortamenti. Tali perdite di valore sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate.

Al momento della vendita o quando non sussistono benefici economici futuri attesi dall'uso di un bene, esso viene eliminato dal bilancio e l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione ed il valore di carico) viene rilevata a conto economico nell'anno della suddetta eliminazione.

Le spese di manutenzione e riparazione, che non siano suscettibili di valorizzare e/o prolungare la vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio in cui sono sostenute; in caso contrario vengono capitalizzate.

- Investimenti immobiliari

Il Gruppo classifica tra gli investimenti immobiliari i terreni acquisiti al fine di realizzare investimenti immobiliari non ancora definiti.

La rilevazione iniziale dei suddetti terreni è al costo di acquisto, le valutazioni successive seguono il criterio del costo.

Tali attività materiali non sono sottoposte ad ammortamento in quanto afferenti terreni. Il Gruppo monitora attraverso perizie tecniche l'evoluzione del relativo *fair value* al fine di identificare l'eventuale perdita durevole di valore.

Gli investimenti immobiliari sono eliminati dal bilancio quando sono ceduti o quando l'investimento è durevolmente inutilizzabile e non sono attesi benefici economici futuri dalla sua cessione. Eventuali utili o perdite derivanti dal ritiro o dismissione di un investimento immobiliare sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui avviene il ritiro o dismissione.

- Perdite di valore delle attività non finanziarie

I valori contabili delle attività non finanziarie sono oggetto di valutazione ogni qualvolta vi siano evidenti segnali interni o esterni all'impresa che indichino la possibilità del venir meno del valore dell'attività o di un gruppo di esse (definite come Unità Generatrici di Cassa o *CGU*).

Il valore recuperabile è il maggiore fra il *fair value* dell'attività o unità generatrice di flussi finanziari, al netto dei costi di vendita, e il suo valore d'uso. Il valore recuperabile viene determinato per singola attività, tranne quando tale attività generi flussi finanziari che non sono ampiamente indipendenti da quelli generati da altre attività o gruppi di attività.

Se il valore contabile di un'attività è superiore al suo valore recuperabile, tale attività ha subito una perdita di valore ed è conseguentemente svalutata fino a riportarla al valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, il Gruppo sconta al valore attuale i flussi finanziari stimati futuri usando un tasso di attualizzazione ante-imposte che riflette le valutazioni di mercato sul valore attuale del denaro e i rischi specifici dell'attività. Nel determinare il *fair value* al netto dei costi di vendita, viene utilizzato un adeguato modello di valutazione. Tali calcoli sono effettuati utilizzando opportuni moltiplicatori di valutazione, prezzi di titoli azionari quotati per partecipate i cui titoli sono pubblicamente negoziati, e altri indicatori di *fair value* disponibili.

Perdite di valore su attività in funzionamento sono rilevate a conto economico nelle categorie di costo coerenti con la destinazione dell'attività che ha evidenziato la perdita di valore.

Per le attività diverse dall'avviamento, ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta inoltre l'eventuale esistenza di indicazioni del venir meno (o della riduzione) di perdite di valore precedentemente rilevate e, qualora tali indicazioni esistano, stima il valore recuperabile. Il valore di un'attività precedentemente svalutata può essere ripristinato solo se vi sono stati cambiamenti nelle stime su cui si basava il calcolo del valore recuperabile determinato successivamente alla rilevazione dell'ultima perdita di valore. La ripresa di valore non può eccedere il valore di carico che sarebbe stato determinato, al netto degli ammortamenti, nell'ipotesi in cui nessuna perdita di valore fosse stata rilevata in esercizi precedenti. Tale ripresa è rilevata a conto economico a meno che l'immobilizzazione non sia contabilizzata a valore rivalutato, nel qual caso la ripresa è trattata come un incremento da rivalutazione.

I seguenti criteri sono utilizzati per la contabilizzazione di perdite di valore relative a specifiche tipologie di attività:

Diritti di Concessione

Il Gruppo sottopone il valore iscritto tra i Diritti di concessione a verifica per perdite di valore su base annua durante il processo di chiusura del bilancio d'esercizio o più frequentemente se eventi o cambiamenti nelle circostanze indicano che il valore contabile potrebbe essere soggetto a perdita di valore (ogniquale volta dovessero emergere indicatori di *impairment*).

La perdita di valore sulla suddetta attività immateriale è determinata valutando il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui la stessa è riconducibile. Laddove il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) è minore del valore contabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (o gruppo di unità generatrici di flussi finanziari) a cui le attività immateriali sono state allocate, una perdita di valore è rilevata.

Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment test* il Gruppo ha identificato un'unica CGU (unità generatrice di flussi finanziari) che coincide con la entità Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

L'*impairment test* avviene confrontando il valore contabile dell'attività o della unità generatrice di flussi finanziari (C.G.U.) con il valore recuperabile della stessa, dato dal maggiore tra il *fair value* (al netto degli eventuali oneri di vendita) ed il valore dei flussi di cassa netti attualizzati che si prevede saranno prodotti dall'attività o dalla C.G.U..

Ciascuna unità o gruppo di unità a cui viene allocato l'intangibile specifico rappresenta il livello più basso all'interno del Gruppo in cui lo stesso è monitorato a fini di gestione interna.

Le condizioni e le modalità di eventuale ripristino di valore di un'attività in precedenza svalutata applicate dal Gruppo, escludendo comunque qualsiasi possibilità di ripristino di valore dell'avviamento, sono quelle previste dallo IAS 36. Ai fini dell'effettuazione dell'*impairment test*, il Gruppo ha identificato un'unica CGU che coincide con l'entità Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

- Attività finanziarie

Lo IAS 39 prevede le seguenti tipologie di strumenti finanziari: attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico, finanziamenti e crediti, investimenti detenuti fino a scadenza e attività disponibili per la vendita.

Inizialmente tutte le attività finanziarie sono rilevate al *fair value* aumentato, nel caso di attività diverse da quelle al *fair value* con variazioni a conto economico, dei costi di transazione. Al momento della sottoscrizione, il Gruppo considera se un contratto contiene derivati impliciti.

I derivati impliciti sono scorporati dal contratto ospite se questo non è valutato a *fair value* quando l'analisi mostra che le caratteristiche economiche ed i rischi del derivato implicito non sono strettamente correlati a quelli del contratto ospite.

Il Gruppo determina la classificazione delle proprie attività finanziarie dopo la rilevazione iniziale e, ove adeguato e consentito, rivede tale classificazione alla chiusura di ciascun esercizio finanziario.

Attività finanziarie al fair value con variazioni imputate a conto economico

Questa categoria comprende le attività detenute per la negoziazione e le attività designate al momento della prima rilevazione come attività finanziarie al *fair value* e dopo la rilevazione iniziale le variazioni del *fair value* sono imputate a conto economico.

Le attività detenute per la negoziazione sono tutte quelle attività acquisite ai fini di vendita nel breve termine. I derivati, inclusi quelli scorporati, sono classificati come strumenti finanziari detenuti per la negoziazione a meno che non siano designati come strumenti di copertura efficace. Utili o perdite sulle attività detenute per la negoziazione sono rilevati a conto economico.

Laddove un contratto contenga uno o più derivati incorporati, l'intero contratto ibrido può essere designato come una attività finanziaria a *fair value* con variazioni imputate a conto economico, fatta eccezione per quei casi in cui il derivato implicito non modifica in misura significativa i flussi di cassa o è evidente che lo scorporo del derivato non è consentito.

Al momento della prima rilevazione, si possono classificare le attività finanziarie come attività finanziarie al *fair value* con variazioni imputate a conto economico se si verificano le seguenti condizioni: (i) la designazione elimina o riduce significativamente l'incoerenza di trattamento che altrimenti si determinerebbe valutando le attività o rilevando gli utili e le perdite che tali attività generano, secondo un criterio diverso; o (ii) le attività fanno parte di un gruppo di attività finanziarie gestite ed il loro rendimento è valutato sulla base del loro *fair value*, in base ad una strategia di gestione del rischio documentata; o (iii) l'attività finanziaria contiene un derivato implicito che dovrebbe essere scorporato e contabilizzato separatamente.

Finanziamenti e crediti

I finanziamenti e crediti sono attività finanziarie non derivate con pagamenti fissi o determinabili che non sono quotati su un mercato attivo. Dopo la rilevazione iniziale, tali attività sono valutate secondo il criterio del costo

ammortizzato usando il metodo del tasso di sconto effettivo al netto di ogni accantonamento per perdita di valore.

Il costo ammortizzato è calcolato prendendo in considerazione ogni sconto o premio di acquisto e include le commissioni che sono una parte integrante del tasso di interesse effettivo e dei costi di transazione. I crediti commerciali a breve termine non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante. Gli utili e le perdite sono iscritti a conto economico quando i finanziamenti e crediti sono contabilmente eliminati o al manifestarsi di perdite di valore, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono quelle attività finanziarie, esclusi gli strumenti finanziari derivati, che sono state designate come tali o non sono classificate in nessun'altra delle precedenti categorie. Dopo l'iniziale iscrizione le attività finanziarie detenute per la vendita sono valutate al *fair value* e gli utili e le perdite sono iscritti in una voce separata del patrimonio netto. Quando le attività sono contabilmente eliminate, gli utili o le perdite accumulate nel patrimonio netto sono imputati a conto economico. Interessi maturati o pagati su tali investimenti sono contabilizzati come interessi attivi o passivi utilizzando il tasso di interesse effettivo. Dividendi maturati su tali investimenti sono imputati a conto economico come "dividendi ricevuti" quando sorge il diritto all'incasso.

Fair value

Il Gruppo fornisce in Nota il *fair value* (*fair value*) degli strumenti finanziari valutati al costo ammortizzato e le attività non finanziarie, quali gli investimenti immobiliari.

Il *fair value* è il prezzo che si percepirebbe per la vendita di un'attività, o che si pagherebbe per il trasferimento di una passività, in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione.

Una valutazione del *fair value* suppone che l'operazione di vendita dell'attività o di trasferimento della passività abbia luogo:

- (a) nel mercato principale dell'attività o passività; o
- (b) in assenza di un mercato principale, nel mercato più vantaggioso per l'attività o passività.

Il mercato principale o il mercato più vantaggioso devono essere accessibili per il Gruppo.

Il *fair value* di un'attività o passività è valutato adottando le assunzioni che gli operatori di mercato utilizzerebbero nella determinazione del prezzo dell'attività o passività, presumendo che gli stessi agiscano per soddisfare nel modo migliore il proprio interesse economico.

Una valutazione del *fair value* di un'attività non finanziaria considera la capacità di un operatore di mercato di generare benefici economici impiegando l'attività nel suo massimo e migliore utilizzo o vendendola a un altro operatore di mercato che la impiegherebbe nel suo massimo e miglior utilizzo.

Il Gruppo utilizza tecniche di valutazione che sono adatte alle circostanze e per le quali vi sono sufficienti dati disponibili per valutare il *fair value*, massimizzando l'utilizzo di input osservabili rilevanti e minimizzando l'uso di input non osservabili.

Tutte le attività e passività per le quali il *fair value* viene valutato o esposto in bilancio sono categorizzate in base alla gerarchia del *fair value*, come di seguito descritta:

- Livello 1 - i prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui l'entità può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2 – Input diversi dai prezzi quotati inclusi nel Livello 1, osservabili direttamente o indirettamente per l'attività o per la passività;
- Livello 3 – tecniche di valutazione per le quali i dati di input non sono osservabili per l'attività o per la passività.

La valutazione del *fair value* è classificata interamente nello stesso livello della gerarchia del *fair value* in cui è classificato l'input di più basso livello di gerarchia utilizzato per la valutazione

Per le attività e passività rilevate nel bilancio su base ricorrente, il Gruppo determina se siano intervenuti dei trasferimenti tra i livelli della gerarchia rivedendo la categorizzazione (basata sull'input di livello più basso, che è significativo ai fini della valutazione del *fair value* nella sua interezza) ad ogni chiusura di bilancio.

- Perdita di valore su attività finanziarie

Il Gruppo verifica ad ogni data di bilancio se un'attività finanziaria o gruppo di attività finanziarie ha subito una perdita di valore.

Attività valutate secondo il criterio del costo ammortizzato

Se esiste un'indicazione oggettiva che un finanziamento o credito iscritti al costo ammortizzato ha subito una perdita di valore, l'importo della perdita è misurato come la differenza fra il valore contabile dell'attività e il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati (escludendo perdite di credito future non ancora sostenute) scontato al tasso di interesse effettivo originale dell'attività finanziaria (ossia il tasso di interesse effettivo calcolato alla data di rilevazione iniziale). Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo accantonamento e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Il Gruppo valuta in primo luogo l'esistenza di indicazioni oggettive di perdita di valore a livello individuale, per le attività finanziarie che sono individualmente significative, e quindi a livello individuale o collettivo per le attività finanziarie che non lo sono. In assenza di indicazioni oggettive di perdita di valore per un'attività finanziaria valutata individualmente, sia essa significativa o meno, detta attività è inclusa in un gruppo di attività finanziarie con caratteristiche di rischio di credito analoghe e tale gruppo viene sottoposto a verifica per perdita di valore in modo collettivo. Le attività valutate a livello individuale e per cui si rileva o continua a rilevare una perdita di valore non saranno incluse in una valutazione collettiva.

Se, in un periodo successivo, l'importo della perdita di valore si riduce e tale riduzione può essere oggettivamente ricondotta a un evento verificatosi dopo la rilevazione della perdita di valore, il valore precedentemente ridotto può essere ripristinato. Eventuali successivi ripristini di valore sono rilevati a conto economico, nella misura in cui il valore contabile dell'attività non supera il costo ammortizzato alla data del ripristino.

Con riferimento a crediti commerciali, un accantonamento per perdita di valore si effettua quando esiste indicazione oggettiva (quale, ad esempio, la probabilità di insolvenza o significative difficoltà finanziarie del debitore) che il Gruppo non sarà in grado di recuperare tutti gli importi dovuti in base alle condizioni originali del credito. Il valore contabile del credito è ridotto mediante il ricorso ad un apposito fondo. I crediti soggetti a perdita di valore sono stornati quando si verifica che essi sono irrecuperabili.

Attività finanziarie disponibili per la vendita

Nel caso di strumenti rappresentativi di capitale classificati come disponibili per la vendita, l'obiettiva evidenza di perdita di valore includerebbe una significativa o prolungata riduzione del *fair value* dello strumento al di sotto del suo costo. Il termine 'significativo' è valutato rispetto al costo originario dello strumento e il termine 'prolungato' rispetto al periodo in cui il *fair value* si è mantenuto al di sotto del costo originario.

In caso di perdita di valore di un'attività finanziaria disponibile per la vendita, viene fatto transitare da patrimonio netto a conto economico un valore pari alla differenza fra il suo costo (al netto del rimborso del capitale e dell'ammortamento) e il suo *fair value* attuale, al netto di eventuali perdite di valore precedentemente rilevate a conto economico.

I ripristini di valore relativi a strumenti partecipativi di capitale classificati come disponibili per la vendita non vengono rilevati a conto economico. I ripristini di valore relativi a strumenti di debito sono rilevati a conto economico se l'aumento del *fair value* dello strumento può essere oggettivamente ricondotto a un evento verificatosi dopo che la perdita era stata rilevata a conto economico.

- Attività non correnti detenute per la vendita ed attività cessate

Le attività non correnti classificate come possedute per la vendita devono essere valutate al minore tra il valore contabile ed il *fair value* al netto dei costi di vendita. Sono classificate come tali se il loro valore contabile sarà recuperato con un'operazione di vendita anziché tramite il suo uso continuativo. Si considera rispettata questa condizione solo quando la vendita è altamente probabile e l'attività o il gruppo in dismissione è disponibile per una vendita immediata nelle sue attuali condizioni. La Direzione deve essersi impegnata alla vendita, il cui completamento dovrebbe essere previsto entro un anno dalla data della classificazione.

Nel conto economico consolidato e del periodo di confronto dell'anno precedente, gli utili e le perdite delle attività operative cessate sono rappresentate separatamente dagli utili e dalle perdite delle attività operative, sotto la linea dell'utile dopo le imposte, anche quando il Gruppo mantiene dopo la vendita una quota di minoranza nella controllata. L'utile o la perdita risultanti, al netto delle imposte, sono esposti separatamente nel conto economico.

Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali una volta classificati come posseduti per la vendita non devono più essere ammortizzati.

- Cancellazione attività finanziarie

Un'attività finanziaria (o, ove applicabile, parte di un'attività finanziaria o parte di un gruppo di attività finanziarie simili) è cancellata in primo luogo (es. rimossa dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria) quando:

- i diritti a ricevere flussi finanziari dall'attività sono estinti, o
- il Gruppo ha trasferito ad una terza parte il diritto a ricevere flussi finanziari dall'attività o ha assunto l'obbligo contrattuale di corrisponderli interamente e senza ritardi e (a) ha trasferito sostanzialmente tutti i rischi e benefici della proprietà dell'attività finanziaria, oppure (b) non ha trasferito né trattenuto sostanzialmente tutti i rischi e benefici dell'attività, ma ha trasferito il controllo della stessa.

- Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali *claims* nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare SAB, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per i servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione è rappresentata da un'attività finanziaria o dalla concessione aeroportuale iscritta tra i Diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato in tale paragrafo.

- Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo rappresentato dall'ammontare che l'impresa si attende di ottenere dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo delle rimanenze è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

- Cassa e disponibilità liquide

Le disponibilità liquide (considerati anche i mezzi equivalenti) comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

- Benefici per i dipendenti

I benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti (Trattamento di fine rapporto) o altri benefici a lungo termine sono riconosciuti nel periodo di maturazione del diritto.

La passività relativa, al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è determinata sulla base di ipotesi attuariali ed è rilevata per competenza, coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti, utilizzando il metodo della proiezione unitaria del credito.

L'importo riflette non solo i debiti maturati alla data di chiusura del bilancio consolidato, ma anche i futuri incrementi salariali e le correlate dinamiche statistiche.

Le rivalutazioni, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, le variazioni nell'effetto del massimale delle attività, esclusi gli interessi netti (non applicabile al Gruppo) ed il rendimento delle attività a servizio del piano (esclusi gli interessi netti), sono rilevate immediatamente nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria addebitando od accreditando gli utili portati a nuovo attraverso le altre componenti di conto economico complessivo nell'esercizio in cui sono si manifestano. Le rivalutazioni non sono riclassificate a conto economico negli esercizi successivi.

Il costo relativo alle prestazioni di lavoro passate è rilevato a conto economico alla data più remota tra le seguenti:

- (a) la data in cui si verifica una modifica o la riduzione del piano; e
- (b) la data in cui il Gruppo rileva i costi di ristrutturazione correlati.

Gli interessi netti sulla passività /attività netta per benefici definiti devono essere determinati moltiplicando la passività /attività netta per il tasso di sconto. Il Gruppo rileva le seguenti variazioni dell'obbligazione netta per benefici definiti nel costo del venduto, nelle spese amministrative e nei costi di vendita e distribuzione nel conto economico consolidato (per natura):

- Costi per prestazioni di lavoro, comprensivi di costi per prestazioni di lavoro correnti e passate, utili e perdite su riduzioni ed estinzioni non di routine;

- Interessi attivi o passivi netti.

Il TFR maturato sino al 31 dicembre 2006 è contabilizzato come beneficio definito.

I contributi da versare ad un piano a contribuzione definita in cambio di quella prestazione lavorativa sono contabilizzati come passività (debito), dopo aver dedotto eventuali contributi già versati e come costo.

- Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri riguardano costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, che, alla data di chiusura del presente bilancio consolidato, sono indeterminati nell'ammontare o nella data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono rilevati quando:

- (i) è probabile l'esistenza di un'obbligazione attuale, legale o implicita, derivante da un evento passato;
- (ii) è probabile che l'adempimento dell'obbligazione sia oneroso;
- (iii) l'ammontare dell'obbligazione può essere stimato attendibilmente.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima, a volte con il supporto di esperti, dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, l'accantonamento è oggetto di attualizzazione; l'incremento del fondo connesso al trascorrere del tempo è imputato a conto economico alla voce "Proventi (oneri) finanziari".

Quando la passività è relativa ad attività materiali (demolizione cespiti), il fondo è rilevato in contropartita all'attività a cui si riferisce; l'imputazione a conto economico avviene attraverso il processo di ammortamento.

I fondi sono periodicamente aggiornati per riflettere le variazioni delle stime dei costi, dei tempi di realizzazione e del tasso di attualizzazione; le revisioni di stima dei fondi sono imputate nella medesima voce di conto economico che ha precedentemente accolto l'accantonamento ovvero, quando la passività è relativa ad attività materiali, in contropartita all'attività a cui si riferisce.

Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale. Gli accantonamenti a tale fondo sono calcolati in funzione del grado di utilizzo delle infrastrutture indirettamente riflesso nella data prevista per la loro sostituzione/rinnovo nell'ultimo piano aziendale approvato. La determinazione dei valori che movimentano questa posta di bilancio tiene debitamente conto anche di una componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi intercorrenti tra i diversi cicli di rinnovo, che ha la finalità di garantire l'adeguatezza dei fondi stanziati.

- Debiti commerciali e altre passività non finanziarie

I debiti commerciali a breve termine, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, sono iscritti al costo (il loro valore nominale) e non sono attualizzati poiché l'effetto dell'attualizzazione dei flussi finanziari è irrilevante

Le altre passività non finanziarie sono iscritte al loro costo (identificato dal valore nominale).

- Finanziamenti

Le altre passività finanziarie, ad eccezione dei derivati, sono inizialmente rilevate al costo, corrispondente al *fair value* della passività al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili all'emissione della passività stessa.

A seguito della rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo del tasso d'interesse effettivo originale rappresentato dal tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa e il valore di iscrizione iniziale (cd. metodo del costo ammortizzato).

Ogni utile o perdita è contabilizzata a conto economico quando la passività è estinta, oltre che attraverso il processo di ammortamento.

- Cancellazione passività finanziarie

Una passività finanziaria viene cancellata quando l'obbligazione sottostante la passività è estinta, annullata ovvero onorata. Laddove una passività finanziaria esistente fosse sostituita da un'altra dello stesso prestatore, a condizioni sostanzialmente diverse, oppure le condizioni di una passività esistente venissero sostanzialmente modificate, tale scambio o modifica viene trattato come una cancellazione contabile della passività originale, accompagnata dalla rilevazione di una nuova passività, con iscrizione nel prospetto dell'utile/(perdita) d'esercizio di eventuali differenze tra i valori contabili.

- Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti.

Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- i ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi e benefici significativi della proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente;
- i ricavi derivanti dalla prestazione di servizi sono contabilizzati quando il servizio è reso;
- i ricavi per la prestazione di servizi legati a lavori su commessa sono rilevati con riferimento allo stadio di avanzamento delle attività sulla base dei medesimi criteri previsti per i lavori in corso su ordinazione.

I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e oneri promozionali direttamente correlati ai ricavi di vendita, nonché delle imposte direttamente connesse.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono determinati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operator*.

Le *royalties* sono contabilizzate per competenza secondo la sostanza degli accordi contrattuali.

Gli interessi attivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento dell'attività a cui si riferiscono.

I dividendi sono rilevati quando si stabilisce il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento.

- Rilevazione dei costi e delle spese

I costi sono riconosciuti quando relativi a beni e servizi venduti o consumati nel periodo o per ripartizione sistematica ovvero quando non si possa identificare l'utilità futura degli stessi.

Gli interessi passivi sono contabilizzati in applicazione del principio della competenza temporale, su una base che tenga conto del tasso effettivo di rendimento della passività a cui si riferiscono.

- Imposte sul reddito

Imposte correnti

Le imposte correnti del periodo in corso sono valutate all'importo che ci si attende di recuperare o corrispondere alle autorità fiscali. Le aliquote e la normativa fiscale utilizzate per calcolare l'importo sono quelle emanate o sostanzialmente emanate alla data di chiusura del bilancio consolidato. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio sono rilevate direttamente a patrimonio e non nel conto economico. Gli Amministratori periodicamente valutano la posizione assunta nella dichiarazione dei redditi nei casi in cui le norme fiscali siano soggette ad interpretazioni e, ove appropriato, provvede a stanziare degli accantonamenti.

Imposte differite

Le imposte differite sono calcolate usando il cosiddetto "*liability method*" sulle differenze temporanee risultanti alla data del presente bilancio consolidato fra i valori fiscali presi a riferimento per le attività e passività e i valori riportati nel bilancio consolidato. Le imposte differite passive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee tassabili, ad eccezione:

- della rilevazione iniziale dell'avviamento o di un'attività o passività in una transazione che non è una aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non comporti effetti né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- il riversamento delle differenze temporanee imponibili, associate a partecipazioni in società controllate, collegate e *joint venture*, può essere controllato, ed è probabile che esso non si verifichi nel prevedibile futuro.

Le imposte differite attive sono rilevate a fronte di tutte le differenze temporanee deducibili e per le perdite fiscali portate a nuovo, nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati utili fiscali futuri che possano rendere applicabile l'utilizzo delle differenze temporanee deducibili e delle attività e passività fiscali portate a nuovo, eccetto il caso in cui

- l'imposta differita attiva collegata alle differenze temporanee deducibili derivi dalla rilevazione iniziale di un'attività o passività in una transazione che non è un'aggregazione aziendale e che, al tempo della transazione stessa, non influisce né sull'utile del periodo calcolato a fini di bilancio né sull'utile o sulla perdita calcolati a fini fiscali;
- nel caso di differenze temporanee deducibili associate a partecipazioni in società controllate, collegate e joint venture, le imposte differite attive sono rilevate solo nella misura in cui sia probabile che esse si riverseranno nel futuro prevedibile e che vi saranno sufficienti imponibili fiscali che consentano il recupero di tali differenze temporanee.

Il valore di carico delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile che saranno disponibili in futuro sufficienti imponibili fiscali da permettere in tutto o in parte l'utilizzo di tale credito. Le imposte differite attive non rilevate sono riesaminate ad ogni data di bilancio e sono rilevate nella misura in cui diventa probabile che i redditi fiscali saranno sufficienti a consentire il recupero di tali imposte differite attive.

Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che si attende saranno applicate nell'esercizio in cui tali attività si realizzeranno o tali passività si estingueranno, considerando le aliquote in vigore e quelle già emanate, o sostanzialmente in vigore, alla data di bilancio e sono prevalentemente le seguenti:

- IRES 27,50%
- IRAP 4,20% (Società di gestione aeroportuale)

Le imposte differite relative ad elementi rilevati al di fuori del conto economico sono anch'esse rilevate al di fuori del conto economico e, quindi, nel patrimonio netto o nel conto economico complessivo, coerentemente con l'elemento cui si riferiscono.

Imposte differite attive e imposte differite passive sono compensate laddove esista un diritto legale che consente di compensare imposte correnti attive e imposte correnti passive, e le imposte differite facciano riferimento allo stesso soggetto contribuente e alla stessa autorità fiscale.

I benefici fiscali acquisiti a seguito di un'aggregazione aziendale, ma che non soddisfano i criteri per la rilevazione separata alla data di acquisizione, sono eventualmente riconosciuti successivamente, nel momento in cui si ottengono nuove informazioni sui cambiamenti dei fatti e delle circostanze. L'aggiustamento è riconosciuto a riduzione dell'avviamento (fino a concorrenza del valore dell'avviamento), nel caso in cui sia rilevato durante il periodo di misurazione, ovvero nel conto economico, se rilevato successivamente.

Utile per azione

Base

L'utile/(perdita) per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie.

Diluito

L'utile/(perdita) diluito per azione è calcolato quale rapporto tra il risultato economico del Gruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante l'esercizio, escludendo le eventuali azioni proprie. Ai fini del calcolo dell'utile diluito per azione, la media ponderata delle azioni in circolazione è modificata assumendo la conversione di tutte le potenziali azioni aventi effetto diluitivo, mentre il risultato economico del Gruppo è rettificato per tenere conto degli effetti, al netto delle imposte, della conversione.

Costi di quotazione

Nell'ambito del progetto di quotazione, l'Emittente sostiene specifici costi, quali (i) le commissioni che vengono riconosciute alle banche coordinatrici dell'offerta, (ii) gli onorari che vengono corrisposti ai consulenti, specialisti e legali; (iii) altri costi quali, a titolo esemplificativo, i costi di comunicazione, le spese di stampa dei prospetti informativi e le spese vive.

I costi di quotazione sostenuti fino al 31 marzo 2015, che hanno natura di costi incrementali direttamente attribuibili all'operazione di aumento di capitale che diversamente sarebbero stati evitati, sono contabilizzati tra gli altri crediti correnti del bilancio consolidato. In un'operazione di quotazione, in cui è previsto che l'Emittente emetta nuove azioni e quoti sia le nuove azioni sia le azioni esistenti, alcuni costi vengono sostenuti congiuntamente sia per l'attività di aumento di capitale e di cessione di nuove azioni, sia per l'attività di cessione di azioni esistenti. In questa situazione, i criteri per la loro allocazione alle due attività devono essere identificati secondo criteri ragionevoli che riflettono la sostanza dello IAS 32, riconoscendoli in parte a diminuzione del patrimonio netto e in parte a conto economico nel bilancio consolidato al 30 settembre 2015.

L'Emittente stima che le spese relative al processo di quotazione e all'Offerta, escluse le commissioni di Collocamento, saranno pari a circa Euro 3 milioni e saranno sostenute interamente dall'Emittente. Tali spese, a seguito del positivo completamento del processo di quotazione, si prevede che saranno imputate in diminuzione del patrimonio netto in misura pari al rapporto tra il numero di nuove azioni emesse attraverso l'aumento di capitale e il numero totale di azioni che vengono quotate; la restante parte sarà imputata a conto economico.

20.2.2 Cambiamenti di principi contabili, nuovi principi contabili, cambiamenti di stime e riclassifiche

20.2.2.1 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati dall'Unione Europea adottati in via anticipata dal Gruppo.

A partire dal 1° gennaio 2014 risultano applicabili obbligatoriamente i seguenti principi contabili e modifiche di principi contabili, avendo anch'essi già concluso il processo di endorsement comunitario:

IFRS 10 - IAS 27 e successiva modifica– Bilancio consolidato

L'IFRS 10 sostituisce la parte dello IAS 27 Bilancio consolidato e separato che disciplina la contabilizzazione del bilancio consolidato. Esso comprende anche le problematiche sollevate nel SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica. L'IFRS 10 stabilisce un singolo modello di controllo che si applica a tutte le società, comprese le società di scopo (special purpose entities). I cambiamenti introdotti dall'IFRS 10 richiedono al management di effettuare valutazioni discrezionali rilevanti per determinare quali società sono controllate e, quindi, devono essere consolidate dalla controllante. La modifica, successiva alla prima omologa del principio prevede inoltre un'eccezione al consolidamento per le entità che rientrano nella definizione di entità di investimento ai sensi dello IFRS 10 – Bilancio Consolidato. Questa eccezione al consolidamento richiede che le entità di investimento valutino le società controllate al *fair value* rilevato a conto economico. A seguito dei nuovi IFRS 10 e IFRS 12, ciò che rimane dello IAS 27 è limitato alla contabilizzazione delle partecipazioni in società controllate, a controllo congiunto e collegate nel bilancio d'esercizio.

IFRS 11 Accordi a controllo congiunto e IAS 28 Partecipazioni in collegate e joint venture

L'IFRS 11 sostituisce lo IAS 31 Partecipazioni in Joint venture e il SIC-13 Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo. L'IFRS 11 elimina l'opzione di contabilizzare le società controllate congiuntamente usando il metodo di consolidamento proporzionale. Le società controllate congiuntamente che rispettano la definizione di una joint venture devono invece essere contabilizzate usando il metodo del patrimonio netto. A seguito dei nuovi IFRS 11 e IFRS 12, lo IAS 28 è stato rinominato Partecipazioni in società collegate e joint venture, e descrive l'applicazione del metodo del patrimonio netto per le partecipazioni in società a controllo congiunto, in aggiunta alle collegate.

IFRS 12 e successiva modifica Informativa sulle partecipazioni in altre entità

L'IFRS 12 include tutte le disposizioni in materia di informativa in precedenza incluse nello IAS 27 relativo al bilancio consolidato, nonché tutte le disposizioni di informativa dello IAS 31 e dello IAS 28. Questa informativa è relativa alle partecipazioni di una società in società controllate, joint venture, collegate e in veicoli strutturati. Le informazioni richieste dall'IFRS 12 sono presentate nelle note esplicative al bilancio consolidato al paragrafo “ Controllate con interessenze di minoranze significative”.

Guida alle disposizioni transitorie (Modifiche agli IFRS 10, 11 e 12).

L'obiettivo delle modifiche è chiarire l'intenzione dello IASB al momento della prima pubblicazione della guida alle disposizioni transitorie nell'IFRS 10. Le modifiche prevedono inoltre un ulteriore alleggerimento della transizione nell'IFRS 10, IFRS 11 e IFRS 12, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificata al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate

non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2014.

Modifiche allo IAS 36 - Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

Queste modifiche rimuovono le conseguenze sull'informativa richiesta dallo IAS 36 involontariamente introdotte dallo IFRS 13. Inoltre, queste modifiche richiedono informativa sul valore recuperabile delle attività o CGU per le quali nel corso dell'esercizio è stata rilevata o rigirata una riduzione di valore (*impairment loss*).

IAS 32 Compensazione di attività e passività finanziarie – Modifiche allo IAS 32

Le modifiche chiariscono il significato di “ha correntemente un diritto legale a compensare” chiariscono inoltre l'applicazione del criterio di compensazione dello IAS 32 nel caso di sistemi di regolamento (come ad esempio stanze di compensazione centralizzate) che applicano meccanismi di regolamento lordo non simultanei.

Modifiche allo IAS 39 Strumenti finanziari: Rilevazione e valutazione

Le modifiche mirano a disciplinare le situazioni in cui un derivato designato come strumento di copertura è oggetto di novazione da una controparte a una controparte centrale in conseguenza di normative o regolamenti. La contabilizzazione di copertura può così continuare a prescindere dalla novazione, cosa che senza la modifica non sarebbe consentita.

Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun principio, interpretazione o miglioramento emanato ma non ancora in vigore.

Principi emessi ma non ancora in vigore

Sono di seguito illustrati i principi che, alla data di redazione del bilancio consolidato del Gruppo risultavano già emanati ma non ancora in vigore. L'elenco si riferisce a principi e interpretazioni che il Gruppo si aspetta saranno ragionevolmente applicabili nel futuro. Il Gruppo intende adottare questi principi quando entreranno in vigore.

IFRS 9 Strumenti finanziari

Nel luglio 2014, lo IASB ha emesso la versione finale dell'IFRS 9 Strumenti Finanziari che riflette tutte le fasi del progetto relativo agli strumenti finanziari e sostituisce lo IAS 39 Strumenti Finanziari: Rilevazione e valutazione e tutte le precedenti versioni dell'IFRS 9. Il principio introduce nuovi requisiti per la classificazione, valutazione, perdita di valore e hedge accounting. L'IFRS 9 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. È richiesta l'applicazione retrospettiva del principio, ma non è obbligatorio fornire l'informativa comparativa. È consentita l'applicazione anticipata delle precedenti versioni dell'IFRS 9 (2009, 2010 e 2013) se la data di applicazione iniziale è precedente al 1 febbraio 2015.

Modifiche all’IFRS 10 ed allo IAS 28: vendita o conferimento di una attività tra un investitore ed una sua collegata o joint venture.

La modifica mira ad eliminare il conflitto tra i requisiti dello IAS 28 e dell’IFRS 10 e chiarisce che in una transazione che coinvolge una collegata o joint venture la misura in cui è possibile rilevare un utile o una perdita dipende dal fatto che l’attività oggetto della vendita o del conferimento sia un business. La modifica è in attesa di omologa. Lo IASB ha indicato che è applicabile per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L’applicazione anticipata è consentita.

Modifiche all’IFRS 10, IFRS 12 e IAS 28 – Entità di investimento: l’applicazione dell’eccezione al consolidamento.

La modifica ha per oggetto le problematiche derivanti dall’applicazione dell’eccezione al consolidamento previsto per le entità di investimento. Tali modifiche non sono ancora state omologate dalla comunità europea ma la data di prima applicazione introdotta dallo IASB è per gli esercizi che hanno inizio il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L’applicazione anticipata è consentita.

Modifiche all’IFRS 11 Accordi a controllo congiunto: Acquisizione di una quota

Le modifiche all’IFRS 11 richiedono che un joint operator che contabilizza l’acquisizione di una quota di partecipazione in un accordo a controllo congiunto, le cui attività rappresentano un business, deve applicare i principi rilevanti dello IFRS 3 in tema di contabilizzazione delle aggregazioni aziendali. Le modifiche chiariscono anche che, nel caso di mantenimento del controllo congiunto, la partecipazione precedentemente detenuta in un accordo a controllo congiunto non è oggetto di ri-misurazione al momento dell’acquisizione di un’ulteriore quota. Inoltre, è stata aggiunta un’esclusione dallo scopo dell’IFRS 11 per chiarire che le modifiche non si applicano quando le parti che condividono il controllo, inclusa l’entità che redige il bilancio, sono sottoposte al comune controllo dello stesso ultimo soggetto controllante.

IFRS 14 Regulatory Deferral Accounts

L’IFRS 14 è un principio opzionale che consente ad un’entità, le cui attività sono soggette a tariffe regolamentate di continuare ad applicare, al momento della prima adozione degli IFRS, i precedenti principi contabili adottati per gli importi relativi alla rate regulation. Le entità che adottano l’IFRS 14 devono presentare i saldi relativi alla rate regulation in linee separate del prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria e presentare i movimenti di questi conti in linee separate del prospetto dell’utile/(perdita) d’esercizio e delle altre componenti di conto economico complessivo. Il Principio richiede che venga data informativa sulla natura, e i rischi associati, della regolamentazione tariffaria e gli effetti di questa sul bilancio dell’entità. L’IFRS 14 è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente.

IFRS 15 Ricavi derivanti da contratti con i clienti

L’IFRS è stato emesso a maggio 2014 ed introduce un nuovo modello in cinque fasi che si applicherà ai ricavi derivanti da contratti con i clienti. L’IFRS 15 prevede la rilevazione dei ricavi per un importo che rifletta il corrispettivo a cui l’entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento di merci o servizi al cliente. Il principio fornisce un approccio più strutturato per la rilevazione e valutazione dei ricavi, sostituendo tutti gli attuali requisiti presenti negli altri IFRS in tema di riconoscimento dei ricavi. L’IFRS 15 è efficace per gli

esercizi che iniziano al 1 gennaio 2017 o successivamente, con applicazione retrospettica piena o modificata. L'applicazione anticipata è consentita.

Le modifiche si applicano sia all'acquisizione della quota iniziale di partecipazione in un accordo a controllo congiunto che all'acquisizione di ogni ulteriore quota nel medesimo accordo a controllo congiunto. Le modifiche devono essere applicate prospetticamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 1: l'iniziativa sull'informativa di bilancio

Le modifiche mirano ad introdurre chiarimenti nello IAS 1 per affrontare alcuni elementi che sono percepiti come limitazioni all'uso del giudizio da parte di chi predispone il bilancio. Tali modifiche sono in attesa di omologa. Lo IASB ha indicato che sono applicabili per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2016 o successivamente a tale data. L'applicazione anticipata è consentita.

Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38: Chiarimento sui metodi ammissibili di ammortamento

Le modifiche chiariscono il principio contenuto nello IAS 16 e nello IAS 38: i ricavi riflettono un modello di benefici economici generati dalla gestione di un business (di cui l'attività fa parte), piuttosto che benefici economici che si consumano con l'utilizzo del bene. Ne consegue che un metodo basato sui ricavi non può essere utilizzato per l'ammortamento di immobili, impianti e macchinari e potrebbe essere utilizzato solo in circostanze molto limitate per l'ammortamento delle attività immateriali. Le modifiche devono essere applicate prospetticamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 16 e IAS 41 Agricoltura: Bearer Plants

Le modifiche cambiano la contabilizzazione delle attività biologiche che si qualificano come albero da frutta. In accordo con le modifiche, le attività biologiche che si qualificano come albero da frutta non rientreranno più nello scopo dello IAS 41. Si applicherà invece lo IAS 16. Dopo la rilevazione iniziale, gli alberi da frutta saranno valutati in accordo con IAS 16 al costo accumulato (prima della maturazione del frutto) ed utilizzando il modello del costo od il modello della rivalutazione (dopo la maturazione del frutto). Le modifiche stabiliscono anche che il prodotto che cresce sugli alberi da frutta rimarrà nello scopo dello IAS 41, valutato quindi al *fair value* al netto dei costi di vendita. Con riferimento ai contributi governativi relativi agli alberi da frutta, si applicherà lo IAS 20 Contabilizzazione dei contributi pubblici e informativa sull'assistenza pubblica. Le modifiche devono essere applicate retroattivamente per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata. Non ci si attende alcun impatto sul Gruppo a seguito dell'applicazione di queste modifiche dato che il Gruppo non possiede alcun albero da frutta.

Modifiche allo IAS 19 Benefici a dipendenti: Contributi dei dipendenti

Lo IAS 19 chiede ad un'entità di considerare le contribuzioni da parte dei dipendenti o di terze parti quando contabilizza i piani a benefici definiti. Quando le contribuzioni sono legate alla prestazione del servizio, dovrebbero essere attribuite al periodo di servizio come benefici negativi. La modifica chiarisce che, se l'ammontare delle contribuzioni è indipendente dal numero di anni di servizio, è permesso all'entità di rilevare queste contribuzioni come una riduzione del costo del servizio nel periodo in cui il servizio è prestato, anziché

allocare le contribuzioni ai periodi di servizio. Questa modifica è efficace per gli esercizi che iniziano al 1 luglio 2014 o successivamente.

Modifiche allo IAS 27: Metodo del patrimonio netto nel bilancio separato

Le modifiche consentiranno alle entità di utilizzare il metodo del patrimonio netto per contabilizzare le partecipazioni in controllate, *joint-venture* e collegate nel proprio bilancio separato. Le entità che stanno già applicando gli IFRS e decidano di modificare il criterio di contabilizzazione passando al metodo del patrimonio netto nel proprio bilancio separato dovranno applicare il cambiamento retrospettivamente. In caso di prima adozione degli IFRS, l'entità che decide di utilizzare il metodo del patrimonio netto nel proprio bilancio separato lo dovrà applicare dalla data di transizione agli IFRS. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano al 1 gennaio 2016 o successivamente, è consentita l'applicazione anticipata.

IFRIC 21 Tributi

L'IFRIC 21 chiarisce che una entità riconosce una passività per tributi non prima di quando si verifica l'evento a cui è legato il pagamento, in accordo con la legge applicabile. Per i pagamenti che sono dovuti solo al superamento di una determinata soglia minima, la passività è iscritta solo al raggiungimento di tale soglia. È richiesta l'applicazione retrospettiva per l'IFRIC 21. Questa interpretazione si applica per esercizi che iniziano il 1 gennaio 2015 o successivamente a tale data.

20.2.2.2 Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2010-2012

L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale iniziato nel 2011.

Le modifiche all'IFRS 8 e agli IAS 16, 24 e 38 sono chiarimenti o correzioni ai principi in questione. Le modifiche agli IFRS 2 e 3 comportano cambiamenti alle disposizioni vigenti o forniscono ulteriori indicazioni in merito alla loro applicazione. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° febbraio 2015 o successivamente.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2011-2013.

I miglioramenti saranno effettivi dal 1 gennaio 2015 o successivamente e riguardano i seguenti argomenti:

IFRS 1: Significato degli "Effective IFRSs";

IFRS 3: Eccezioni nell'applicazione del concetto di *joint venture*;

IFRS 13: Modificata l'ambito di applicazione del paragrafo 52 (portfolio exception)

IAS 40: Chiarimenti sulla correlazione dell'IFRS 3 "Business Combinations" e lo IAS 40 Investimenti immobiliari quando l'investimento immobiliare è classificato come un investimento immobiliare o come un immobile ad uso del proprietario.

Ciclo annuale di miglioramenti IFRS 2012–2014

L'obiettivo dei miglioramenti annuali è quello di trattare argomenti necessari relativi a incoerenze riscontrate negli IFRS oppure a chiarimenti di carattere terminologico, che non rivestono un carattere di urgenza, ma che sono stati discussi dallo IASB nel corso del ciclo progettuale. Tra i principi interessati dalle modifiche l'IFRS 5 per il quale è stato introdotto un chiarimento per i casi in cui si modifica il metodo di cessione di una attività riclassificando la stessa da detenuta per la vendita a detenuta per la distribuzione; e l'IFRS 7 dove è stato introdotto un chiarimento per stabilire se e quando i contratti di servizio costituiscono coinvolgimento continuo ai fini dell'informativa; i quali sono stati introdotti ulteriori indicazioni per chiarire punti dubbi, lo IAS 19 dove si è chiarito che la valuta dei titoli utilizzati come riferimento per la stima del tasso di sconto deve essere la stessa di quella in cui i benefici saranno pagati; e lo IAS 34 dove viene chiarito il significato di "altrove" nel *cross referencing*. Le modifiche sono in attesa di omologa.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti derivanti dalla loro applicazione futura.

20.2.3 Valutazioni discrezionali e stime contabili significative

La preparazione del bilancio del Gruppo richiede agli amministratori di effettuare valutazioni discrezionali, stime e ipotesi che influenzano i valori di ricavi, costi, attività e passività e l'informativa a questi relativa, nonché l'indicazione di passività potenziali. L'incertezza circa tali ipotesi e stime potrebbe determinare esiti che richiederanno, in futuro, un aggiustamento significativo al valore contabile di tali attività e/o passività.

Valutazioni discrezionali

Nell'applicare i principi contabili di Gruppo, gli amministratori hanno assunto decisioni basate sulle seguenti valutazioni discrezionali (escluse quelle che comportano delle stime) con un effetto significativo sui valori iscritti a bilancio.

Stime e assunzioni

Sono di seguito illustrate le assunzioni riguardanti il futuro e le altre principali cause d'incertezza nelle stime che, alla data di chiusura dell'esercizio, presentano il rischio rilevante di dar luogo a rettifiche significative dei valori contabili delle attività e passività entro l'esercizio successivo. Il Gruppo ha basato le proprie stime ed assunzioni su parametri disponibili al momento della preparazione del bilancio consolidato. Tuttavia, le attuali circostanze ed assunzioni sui futuri sviluppi potrebbero modificarsi a causa di cambiamenti nel mercato o di accadimenti non controllabili dal Gruppo. Tali cambiamenti, qualora avvengano, sono riflessi nelle assunzioni.

Riduzioni di valore di attività non finanziarie

Una riduzione di valore si verifica quando il valore contabile di un'attività o unità generatrice di flussi di cassa eccede il proprio valore recuperabile, che è il maggiore tra il suo *fair value* dedotti i costi di vendita e il suo valore d'uso. Il *fair value* meno i costi di vendita è l'ammontare ottenibile dalla vendita di un'attività o di un'unità generatrice di flussi di cassa in una libera transazione fra parti consapevoli e disponibili, dedotti i costi della dismissione. Il calcolo del valore d'uso è basato su un modello di attualizzazione dei flussi di cassa. I flussi di cassa sono derivati dal piano 2015-2044 e non includono attività di ristrutturazione per i quali il

Gruppo non si è ancora impegnato o investimenti futuri rilevanti che incrementeranno i risultati dell'attività componenti l'unità generatrice di flussi di cassa oggetto di valutazione che nel caso specifico, come citato in precedenza come nell'elencazione dei principi contabili utilizzati, coincide con l'entità Aeroporto G. Marconi S.p.A. Il valore recuperabile dipende sensibilmente dal tasso di sconto utilizzato nel modello di attualizzazione dei flussi di cassa, così come dai flussi di cassa attesi in futuro e del tasso di crescita utilizzato per l'estrapolazione. Le assunzioni chiave utilizzate per determinare il valore recuperabile per le diverse unità generatrici di flussi di cassa, inclusa un'analisi di sensitività, sono dettagliatamente descritte nella Nota 20.2.6.1-Attività Immateriali.

Fair value degli investimenti immobiliari

Il Gruppo contabilizza i propri investimenti immobiliari al costo; valore che approssima il *fair value* degli investimenti immobiliari data la particolare natura degli stessi (assenza di un mercato attivo comparabile).

Fair value degli strumenti finanziari

Il Gruppo fornisce in Nota il *fair value* degli strumenti finanziari. Quando il *fair value* di un'attività o passività finanziaria non può essere misurato basandosi sulle quotazioni in un mercato attivo, il *fair value* viene determinato utilizzando diverse tecniche di valutazione, incluso il modello dei flussi di cassa attualizzati. Gli input inseriti in questo modello sono rilevati dai mercati osservabili, ove possibile, ma qualora non sia possibile, è richiesto un certo grado di stima per definire i valori equi. Le stime includono considerazioni su variabili quali il rischio di liquidità, il rischio di credito e volatilità. I cambiamenti delle assunzioni su questi elementi potrebbero avere un impatto sul *fair value* dello strumento finanziario rilevato.

20.2.4 Informativa relativa ai Settori Operativi

Il Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, in applicazione dell'IFRS 8, ha identificato i propri settori operativi nelle aree di *business* che generano ricavi e costi, i cui risultati sono periodicamente rivisti dal più alto livello decisionale ai fini della valutazione della *performance* e delle decisioni in merito all'allocazione delle risorse.

I settori operativi identificati dal Gruppo ai sensi dell'IFRS 8 – *Operating Segment* identificate dal gruppo sono:

- Aviation;
- Non Aviation;
- Altro.

È opportuno precisare che l'informativa relativa ai settori operativi viene illustrata per le *Continuing Operations* in modo da riflettere il futuro assetto organizzativo del Gruppo e, separatamente, per le attività destinate alla vendita.

Per quanto attiene i settori operativi il Gruppo valuta l'andamento dei propri settori operativi sulla base dei ricavi per passeggero distinguendo quelli riconducibili al settore *aviation* rispetto a quelli riconducibili al settore *non aviation*.

La voce "Altro", in via residuale comprende quanto non direttamente attribuibile ai settori individuati.

Nella gestione del Gruppo proventi ed oneri finanziari e imposte non sono allocati ai singoli settori operativi.

Le attività di settore sono quelle impiegate nello svolgimento della propria attività caratteristica o che possono essere ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica. Le Passività di settore sono quelle che conseguono direttamente dallo svolgimento dell'attività caratteristica del settore o che sono ad esso allocate in modo ragionevole in funzione della sua attività caratteristica.

Le attività e passività di settore presentate sono valutate utilizzando gli stessi criteri contabili adottati per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

Di seguito sono esposti il Margine Operativo Lordo e il Risultato Operativo suddivisi per settori operativi per gli esercizi 2015, 2014 e 2013.

<i>in unità di Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2015 Altro	per il trimestre chiuso al 31.03.2015
Ricavi	8.826	6.887	0	15.713
Costi	(9.799)	(3.562)	0	(13.361)
Margine Operativo Lordo	(973)	3.325	0	2.352
Ammortamenti e svalutazioni	(1.132)	(616)	0	(1.748)
Accantonamenti	(523)	(176)	0	(699)
Risultato operativo	(2.628)	2.533	0	(95)
Proventi finanziari	0	0	45	45
Oneri finanziari	0	0	(357)	(357)
Risultato ante imposte	(2.628)	2.533	(312)	(407)
Imposte dell'esercizio	0	0	94	94
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d'esercizio	(2.628)	2.533	(218)	(313)
Utile (perdita) di terzi				1
Utile (perdita) di gruppo				(314)

<i>in unità di Euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Non Aviation	per il trimestre chiuso al 31.03.2014 Altro	per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Ricavi	8.929	6.502	0	15.431
Costi	(9.019)	(3.722)	0	(12.741)
Margine Operativo Lordo	(90)	2.780	0	2.690
Ammortamenti e svalutazioni	(1.091)	(580)	0	(1.671)
Accantonamenti	(573)	(185)	0	(758)
Risultato operativo	(1.754)	2.015	0	261
Proventi finanziari	0	0	30	30
Oneri finanziari	0	0	(425)	(425)
Proventi e oneri non ricorrenti	0	0	0	0
Risultato ante imposte	(1.754)	2.015	(395)	(134)
Imposte dell'esercizio	-	-	(140)	(140)
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d'esercizio	(1.754)	2.015	(535)	(274)
Utile (perdita) di terzi	0	0	0	(1)
Utile (perdita) di gruppo	0	0	0	(273)

Di seguito si riportano le tabelle relative alla *segment information* del totale attività della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata:

	<i>al 31.03.2015</i> <i>Aviation</i>	<i>al 31.03.2015</i> <i>Non Aviation</i>	<i>al 31.03.2015</i> <i>Altro</i>	<i>Totale</i> <i>al 31.03.2015</i>
Attività non correnti	150.918	19.912	9.814	180.644
Attività immateriali	144.450	12.033	0	156.483
Diritti di concessione	143.960	11.578	0	155.538
Altre attività immateriali	490	455	0	945
Attività materiali	6.428	7.879	0	14.307
Terreni, immobili, impianti e macchinari	6.428	3.147	0	9.575
Investimenti immobiliari	0	4.732	0	4.732
Altre attività non correnti	40	0	9.814	9.854
Partecipazioni	0	0	147	147
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	948	948
Imposte differite attive	0	0	7.459	7.459
Altre attività non correnti	40	0	1.260	1.300
Attività correnti	15.433	4.342	13.072	32.847
Rimanenze di magazzino	281	165	0	447
Crediti commerciali	8.480	3.630	0	12.110
Altre attività correnti	6.672	547	1.345	8.563
Attività finanziarie correnti	0	0	3.801	3.801
Cassa e altre disponibilità liquide	0	0	7.926	7.926
Attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Totale attività	166.351	24.254	22.886	213.491

L'informativa di settore afferente ai settori operativi identificati viene predisposta come di seguito più ampiamente descritto.

Aviation: comprende attività di natura aeronautica che rappresentano il *core business* dell'attività aeroportuale. Questo aggregato comprende i diritti di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, i diritti di imbarco dei passeggeri, i diritti di imbarco e sbarco merci, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo dei bagagli da stiva. Inoltre, le attività di *handling* merci, sdoganamento e *fueling*. Sono infine ricomprese in questo settore tutte le infrastrutture centralizzate ed i beni di uso esclusivo: le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di *safety*, *security* o per ragioni di impatto economico. I beni di uso esclusivo rappresentano invece i banchi *check-in*, i *gate* e gli spazi affittati agli operatori aeroportuali per svolgere la loro attività.

Non Aviation: rappresenta quelle attività non direttamente connesse al business aeronautico. Queste si esplicitano nelle attività di subconcessione *retail*, ristorazione, autonoleggi e nella gestione dei parcheggi, della Marconi Business Lounge e della pubblicità.

La suddivisione di ricavi e costi tra la SBU *Aviation* e quella *Non Aviation* segue le linee guida indicate da ENAC per la predisposizione dei dati della rendicontazione analitica/regolatoria delle società di gestione aeroportuale coerentemente con quanto previsto dall'art. 11-*decies* della legge 248/05 e l'Atto di Indirizzo del Ministro dei Trasporti del 31 dicembre 2006.

Le voci residuali escluse dalla rendicontazione regolatoria sono state successivamente allocate secondo criteri gestionali.

Riportiamo di seguito le principali differenze:

- voci considerate non pertinenti ai fini della contabilità regolatoria che vengono allocate tramite un esame specifico della singola voce di costo/ricavo;
- ricavi e costi per servizi di costruzione allocati sulla base della suddivisione analitica dei relativi investimenti;
- incentivi per lo sviluppo del traffico aereo allocati interamente alla SBU *Aviation* coerentemente con quanto effettuato nei prospetti di bilancio.

20.2.5 Informativa in merito ai Clienti Principali

Il Gruppo realizza il proprio fatturato principalmente verso i seguenti clienti:

<i>Descrizione</i>
RYANAIR LTD
LUFTHANSA LINEE AEREE GERMANICHE
ALITALIA SAI SPA
BRITISH AIRWAYS PLC
TRAVEL RETAIL ITALIANA SRL
SOCIETÀ AIR FRANCE S.A.
TURKISH AIRLINES
WIZZ AIR HUNGARY KFT
AIR DOLOMITI SPA
EASYJET AIRLINE COMPANY LTD

20.2.6 Commento alle principali voci del prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

20.2.6.1 Attività Immateriali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività immateriali al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015-31.12.2014
Diritti di concessione	155.538	156.584	(1.046)
Software, licenze e diritti simili	687	598	89
Altre attività immateriali	84	85	(1)
Altre attività immateriali in corso	174	216	(42)
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	156.483	157.483	(1.000)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività immateriali per il trimestre al 31 marzo 2015 con relativo confronto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2014, esposto per singola categoria di attività immateriale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2014			Movimentazione del periodo				31.03.2015		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	170.460	(13.876)	156.584	241	(1.287)	0	0	170.701	(15.163)	155.538
Software, licenze e diritti simili	7.230	(6.632)	598	198	(109)	0	0	7.428	(6.741)	687
Altre attività immateriali	250	(165)	85	0	(1)	0	0	250	(166)	84
Altre attività immateriali in corso	216	0	216	(42)	0	0	0	174	0	174
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	178.156	(20.673)	157.483	397	(1.397)	0	0	178.553	(22.070)	156.483

in migliaia di euro	31.12.2013		Movimentazione del periodo				31.03.2014			
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Diritti di concessione	165.938	(8.836)	157.102	(201)	(1.250)	0	0	165.737	(10.086)	155.651
Software, licenze e diritti simili	8.195	(7.379)	816	25	(109)	(1.276)	1.276	6.944	(6.212)	732
Altre attività immateriali	150	(120)	30	100	(9)	0	(9)	250	(138)	112
Altre attività immateriali in corso	178	0	178	(63)	0	0	0	115	0	115
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	174.461	(16.335)	158.126	(139)	(1.368)	(1.276)	1.267	173.046	(16.436)	156.610

La voce Diritti di concessione rileva:

- un incremento nel trimestre 2015 pari a circa 0,24 milioni di Euro (pari al *fair value* dei servizi di costruzione prestati nel corso dell'esercizio) principalmente relativi ai lavori di sistemazione della viabilità Est.

L'ammortamento dei Diritti di concessione di competenza del trimestre ammonta a 1,29 milioni di Euro ed è effettuato sulla base della durata residua della concessione. Tale importo si incrementa rispetto a quanto rilevato nel corso del primo trimestre 2014; l'incremento è derivante dall'entrata in funzione degli investimenti eseguiti sulle infrastrutture aeroportuali nel corso delle dodici mensilità trascorse da marzo 2014.

La voce Software, licenze e diritti simili, costituita da software utilizzati per la gestione dei servizi, rileva:

- un incremento nel trimestre 2015 per un importo pari a 0,20 milioni di Euro principalmente riferito a Licenze SAP ed implementazione del software di consolidamento SAP BPC per complessivi 0,17 milioni.

L'ammortamento della voce Software, licenze e diritti simili non subisce variazioni significative nei due trimestri oggetto di confronto.

Le Altre attività immateriali in corso accolgono importi sostenuti per progetti non conclusi al 31 marzo 2015. Trattasi per la maggior parte di costi sostenuti per lo sviluppo software di un sistema di reportistica operativa (Business Intelligence) e l'implementazione del software di consolidamento SAP BPC. Il valore risulta negativo perché l'incremento risultante nel corso del primo trimestre 2015 è inferiore a quanto capitalizzato nello stesso periodo. La capitalizzazione accoglie infatti costi sostenuti e rimasti in corso al 31/12/2014.

Verifica della recuperabilità del valore delle attività o di gruppi di attività

Sono stati compiuti i test di *impairment* al fine di valutare l'esistenza di eventuali perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione, oggetto di contabilizzazione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 ed in precedenti esercizi.

In relazione alla predisposizione del bilancio consolidato intermedio, non essendosi manifestati indicatori di *impairment* così come definiti dallo IAS 36 ed essendo le performance economico-finanziarie del Gruppo in linea con le previsioni economico finanziarie 2015-2044 formulate dal Consiglio di Amministrazione e già utilizzate per l'effettuazione del test di *impairment* per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e i precedenti esercizi, non sono stati compiuti test di *impairment* in quanto si ritiene che perdite durevoli di valore con riferimento agli importi contabilizzati tra i Diritti di concessione al 31 marzo 2015 non si siano manifestate.

20.2.6.2 Attività Materiali

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività materiali al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015-31.12.2014
Terreni	2.758	2.758	0
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	1.689	1.729	(40)
Macchinari, attrezzature e impianti	3.071	3.166	(95)
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	1.895	1.980	(85)
Immobili impianti e macchinari in corso e acconti	162	112	50
Investimenti Immobiliari	4.732	4.732	0
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	14.307	14.477	(170)

La tabella seguente mostra la movimentazione relativa alle attività materiali per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015 con relativo confronto per il trimestre chiuso al 31 marzo 2014, esposti per singola categoria di attività materiale.

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2014			Movimentazione del periodo				31.03.2015		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0	2.758
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	4.813	(3.083)	1.729	0	(41)	0	0	4.813	(3.124)	1.689
Macchinari, attrezzature e impianti	10.459	(7.293)	3.166	102	(197)	(35)	35	10.526	(7.455)	3.071
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	7.853	(5.874)	1.980	29	(113)	(17)	17	7.865	(5.970)	1.895
Immobilizzazioni materiali in corso	112	0	112	51	0	0	0	162	0	162
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	30.727	(16.250)	14.477	182	(351)	(52)	52	30.856	(16.549)	14.307

<i>in migliaia di euro</i>	31.12.2013			Movimentazione del periodo				31.03.2014		
	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio	Incrementi/ Acquisizioni	Ammortamenti	Decrementi/ Cessioni	Decremento Fondo	Costo Storico	Fondo Ammortamento	Valore di Bilancio
Terreni	2.758	0	2.758	0	0	0	0	2.758	0	2.758
Fabbricati e costruzioni leggere e migliorie	5.067	(3.187)	1.879	0	(41)	(263)	263	4.804	(2.965)	1.839
Macchinari, attrezzature e impianti	9.529	(6.622)	2.907	1	(172)	(75)	83	9.455	(6.711)	2.744
Mobili, macchine per ufficio, mezzi di trasporto	6.914	(5.551)	1.364	58	(91)	(220)	130	6.752	(5.512)	1.240
Immobilizzazioni materiali in corso	270	0	270	62	0	0	0	332	0	332
Investimenti Immobiliari	4.732	0	4.732	0	0	0	0	4.732	0	4.732
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	29.270	(15.360)	13.910	121	(304)	(558)	476	28.833	(15.188)	13.645

La voce Macchinari, attrezzature e impianti rileva:

- un incremento nel primo trimestre 2015 per un importo pari a 0,1 milioni di Euro relativo principalmente all'acquisto di due trattori traino per carrelli portabagagli e la fornitura di attrezzatura varia per l'aerostazione.

Gli ammortamenti delle attività materiali risultano sostanzialmente in linea nei due trimestri oggetto di confronto.

La voce Investimenti immobiliari accoglie il valore complessivo dei terreni di proprietà del Gruppo destinati alla realizzazione di investimenti immobiliari; sono stati iscritti inizialmente al costo di acquisto e valutati successivamente con il metodo del costo.

Tali terreni non sono soggetti ad ammortamento ma, come indicato dallo IAS 40, viene effettuata annualmente una perizia tecnica a supporto della valutazione del *fair value*. La perizia tecnica effettuata internamente dai tecnici del Gruppo al 31 dicembre 2014 confermava che il valore di costo di iscrizione approssimava, per natura e strategicità dell'investimento, il *fair value* del medesimo. Alla data di redazione del bilancio consolidato intermedio non si sono ravvisati indicatori di *impairment* su tali asset.

20.2.6.3 Partecipazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle partecipazioni al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 31 marzo 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2015
Partecipazioni in società controllate	0	0	0	0	0
Partecipazioni in società collegate	0	0	0	0	0
Altre partecipazioni	147	0	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	147	0	0	0	147

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Incrementi / Acquisizioni	Decrementi / Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2014
Partecipazioni in società controllate	0	0	0	0	0
Partecipazioni in società collegate	37	0	0	(12)	25
Altre partecipazioni	105	42	0	0	147
TOTALE PARTECIPAZIONI	142	42	0	(12)	172

Il valore delle partecipazioni risulta invariato nel primo trimestre 2015 rispetto al dato esposto al 31 dicembre 2014, mentre nel periodo di confronto si rileva una svalutazione effettuata in relazione alla società collegata Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l. dovuta ai risultati negativi consuntivati nel primo trimestre 2014.

Il valore delle Altre Partecipazioni, invariato nel primo trimestre 2015 rispetto al dato esposto al 31 dicembre 2014, mostra un incremento nel primo trimestre 2014 a seguito della sottoscrizione del 10% del capitale sociale della società Bologna Welcome S.r.l.

<i>in migliaia di euro</i>	Quota	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Consorzio Energia Fiera District	12,50%	3	3	0
CAAF dell'Industria Spa	0,07%	0	0	0
Bologna Welcome Srl	10%	40	40	0
Bologna Congressi Spa	10%	104	104	0
TOTALE ALTRE PARTECIPAZIONI		147	147	0

20.2.6.4 Altre attività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione delle altre attività finanziarie non correnti per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; per omogeneità di confronto è proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 31 marzo 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Incrementi/Acquisizioni	Decrementi/Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2015
Conti bancari vincolati	70	0	0	0	70
Altre attività finanziarie diverse	878	0	0	0	878
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	948	0	0	0	948

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Incrementi/Acquisizioni	Decrementi/Cessioni	Svalutazioni	al 31.03.2014
Conti bancari vincolati	400	0	0	0	400
Altre attività finanziarie diverse	1.464	0	0	0	1.464
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	1.864	0	0	0	1.864

La voce Altre attività finanziarie non correnti include la quota a lungo termine del credito originatosi dalla cessione della società Marconi Handling S.r.l. effettuata in data 19 dicembre 2012.

Tale credito, fruttifero di interessi ad un tasso pari al 3% per le rate in scadenza fino al 30 giugno 2014 e pari al 4% per le rate in scadenza dal 1° luglio 2014 al 30 giugno 2017, prevede un piano di rimborso a rate semestrali con scadenza in data 30 giugno 2017.

La voce conti bancari vincolati è relativa al saldo di un conto corrente presso il Banco Popolare, sul quale lo stesso Istituto ha iscritto un pegno in relazione alla fidejussione emessa a favore dell'Agenzia delle Dogane per il pagamento delle somme dovute sulle operazioni di introduzioni e/o estrazione delle merci dal Magazzino di temporanea Custodia dell'Aeroporto di Bologna. Tale vincolo è stato ridotto nel corso dell'esercizio 2014 e non ha mostrato variazioni nel corso del primo trimestre 2015.

20.2.6.5 Imposte differite attive

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione complessiva delle imposte differite attive per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014; per omogeneità di confronto è

proposta anche la movimentazione della voce oggetto di analisi anche per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 31 marzo 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2015
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.293	877	(711)	7.459

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2014
IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE	7.138	975	(793)	7.320

Le tabelle successive riportano, per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 un dettaglio degli imponibili fiscali che determinano l'iscrizione dei crediti per imposte anticipate, distinguendo tra IRES ed IRAP.

In particolare:

- la voce “Altri costi a deducibilità differita” include principalmente i costi di manutenzione di cui all’art. 107 del TUIR, deducibili in esercizi successivi;
- la voce “Accantonamenti a fiscalità differita” include principalmente il fondo svalutazione crediti per la quota eccedente lo 0,5%, altri fondi per contenziosi e oneri futuri deducibili in esercizi successivi, il fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per la quota deducibile in esercizi successivi.

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2015
Altri costi a deducibilità IRES differita	6.272	0	(434)	5.838	1.723	0	(119)	1.604
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	5.986	2.857	(2.137)	6.706	1.646	787	(588)	1.845
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.655	12	0	9.667	2.655	3	0	2.658
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC – ENAV	119	6	0	125	33	1	0	34
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	29	0	0	29	8	0	0	8
Risparmio energetico	0	0	0	0	140	0	0	140
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.161	0	0	1.161	319	0	0	319
Attualizzazione fondo TFR	494	192	0	686	136	53	0	189
Totale Ires	23.716	3.067	(2.571)	24.212	6.660	844	(707)	6.797

<i>Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al	Accantonamenti	Utilizzi	al	al	Accantonamenti	Utilizzi	al
	31.12.2014			31.03.2015	31.12.2014			31.03.2015
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	2.741	51	(19)	2.773	116	2	(1)	117
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	2.549	732	(85)	3.196	107	31	(3)	135
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.655	0	0	9.655	405	0	0	405
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC – ENAV	95	0	0	95	4	0	0	4
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	29	0	0	29	1	0	0	1
Totale Irap	15.069	783	(104)	15.748	633	33	(4)	662
Totale					7.293	877	(711)	7.459

<i>Aliquota Ires 27,5% in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al	Accantonamenti	Utilizzi	al	al	Accantonamenti	Utilizzi	al
	31.12.2013			31.03.2014	31.12.2013			31.03.2014
Altri costi a deducibilità IRES differita	4.794	0	(312)	4.482	1.317	0	(86)	1.231
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	7.828	3.392	(2.499)	8.721	2.154	933	(688)	2.399
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.604	13	0	9.617	2.641	4	0	2.645
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC – ENAV	95	6	0	101	26	2	0	28
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	33	0	(1)	32	9	0	0	9
Risparmio energetico	0	0	0	0	54	0	0	54
Perdite fiscali illimitatamente recuperabili	1.187	0	0	1.187	326	0	0	326
Attualizzazione fondo TFR	0	3	0	3	0	1	0	1
Totale Ires	23.541	3.414	(2.812)	24.143	6.527	940	(774)	6.693

<i>Aliquota Irap 4,2% in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al	Accantonamenti	Utilizzi	al	al	Accantonamenti	Utilizzi	al
	31.12.2013			31.03.2014	31.12.2013			31.03.2014
Accantonamenti IRES/IRAP a fiscalità differita	3.243	13	(77)	3.179	137	0	(4)	133
Altri Accantonamenti IRAP a fiscalità differita	1.579	836	(371)	2.044	66	35	(15)	86
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	9.604	0	0	9.604	403	0	0	403
Ammortamento Diritti di concessione da Accordo ENAC – ENAV	95	0	0	95	4	0	0	4
Ammortamento costi impianto ampliamento FTA	33	0	0	33	1	0	0	1
Totale Irap	14.554	849	(448)	14.955	611	35	(19)	627
Totale					7.138	975	(793)	7.320

20.2.6.6 Altre attività non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività non correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 -31.12.2014
Ratei e risconti attivi non correnti	11	27	(16)
Depositi cauzionali	80	80	0
Crediti tributari non correnti	1.209	1.208	1
ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI	1.300	1.315	(15)

I crediti tributari non correnti 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 milione 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 migliaia di 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 Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in virtù dell'accordo di consolidato fiscale vigente nell'anno di iscrizione in bilancio di tale posta.

20.2.6.7 Rimanenze di magazzino

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle rimanenze di magazzino al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 -31.12.2014
Rimanenze di Materie prime, sussidiarie e di consumo	425	420	5
Rimanenze di Prodotti finiti	22	67	(45)
RIMANENZE DI MAGAZZINO	447	487	(40)

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.

20.2.6.8 Crediti commerciali

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali e dei relativi fondi rettificativi:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 -31.12.2014
Crediti commerciali	14.357	12.876	1.481
Fondo svalutazione	(2.247)	(2.156)	(91)
CREDITI COMMERCIALI	12.110	10.720	1.390

I crediti commerciali sono ricondotti al loro valore nominale mediante un fondo svalutazione crediti determinato ad ogni esercizio mediante il supporto dei legali incaricati di seguire il contenzioso.

L'incremento dei crediti commerciali è legato al rallentamento dei tempi di incasso nei primi mesi del 2015 rispetto al 31 dicembre 2014 giustificato anche dalla diversa dinamica dei pagamenti per compensazione rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

La movimentazione del Fondo Svalutazione Crediti nel corso dei due periodi è stata la seguente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2015
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.156)	(144)	27	26	(2.247)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2014
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	(2.514)	(144)	0	0	(2.658)

Riportiamo di seguito una analisi per anzianità dei crediti commerciali del Gruppo, in essere al 31 marzo 2015, confrontato con il 31 dicembre 2014:

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.03.2015
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	5.820	8.320	14.140
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	217	0	217
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.037	8.320	14.357

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	5.820	3.324	1.916	12	3.068	14.140

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2014
Crediti commerciali per fatture/note di credito emesse	6.228	6.643	12.871
Crediti commerciali per fatture/note di credito da emettere	5	0	5
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	6.233	6.643	12.876

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto 0-30	Scaduto 30-60	Scaduto 60-90	Scaduto oltre 90	Totale
CREDITI COMMERCIALI	6.228	2.355	770	315	3.203	12.871

L'aumento dei crediti commerciali scaduti al 31 marzo 2015 rispetto al 31 dicembre 2014 è dovuto al rallentamento dei giorni medi di incasso cui ha contribuito anche la mancata effettuazione di pagamenti per compensazione tra partite creditorie e debitorie. Ciò è dovuto al fatto che nel corso del primo trimestre del 2015 il Gruppo, in linea con la politica adottata di concentrare tale modalità di gestione delle partite nell'ultimo

trimestre dell'esercizio, ha posto in essere minori compensazioni tra partite creditorie e debitorie nei confronti dei vettori.

20.2.6.9 Altre attività correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle altre attività correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 -31.12.2014
Credito IVA	88	96	(8)
Crediti per imposte dirette	66	19	47
Altri crediti tributari	4	10	(6)
Crediti verso il personale	81	61	20
Altri crediti	8.324	6.934	1.390
ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	8.563	7.120	1.443

La variazione più significativa nel corso del primo trimestre 2015 riguarda la voce Altri Crediti, di cui si riporta il dettaglio di seguito:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Ratei e Risconti attivi	1.383	672	711
Anticipi a fornitori	36	61	(25)
Crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	152	56	96
Crediti per addizionale comunale	3.048	2.382	666
Fondo svalutazione altri crediti correnti	(394)	(394)	0
Credito per depositi cauzionali (art.17)	3.628	3.628	0
Altri crediti correnti	471	529	(58)
TOTALE ALTRI CREDITI	8.324	6.934	1.390

Le principali voci di dettaglio sono:

- Ratei e risconti attivi: includono principalmente costi di quotazione sospesi per complessivi 0,58 milioni (0,42 milioni al 31 dicembre 2014), 0,16 milioni di premi assicurativi pagati anticipatamente nel primo trimestre, 0,13 milioni di risconti legati ad imposte pagate nel primo trimestre (la principale è l'imposta di pubblicità), 0,16 milioni di canoni elaborazioni dati pagati in anticipo nel trimestre, 0,06 milioni di affitti passivi anticipati e 0,08 milioni di canoni di manutenzione pagati in via anticipata.
- Crediti per addizionale comunale: la Società addebita ai vettori l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11, della L. 350/2003 e successive integrazioni e modifiche, e una volta incassata, la versa negli appositi capitoli di entrata del bilancio dello Stato e all'Inps rispettivamente nella attuale misura di Euro 1,50 e Euro 5,00 per passeggero imbarcato.
- Credito per depositi cauzionali (art.17): trattasi di depositi cauzionali versati dalla Società all'ENAC per il periodo 1998-2004 in cui la Società operava in regime di anticipata occupazione dei beni demaniali ex art.17 della Legge 135/97.

In relazione alla voce Altri Crediti si precisa che la variazione più significativa è legata:

- all’incremento del saldo dei ratei e risconti attivi derivante dalla stagionalità della fatturazione passiva dei canoni di manutenzione, elaborazione dati, premi assicurativi, imposta di pubblicità e dall’incremento dei costi di quotazione sospesi nel trimestre.
- all’incremento dei crediti per addizionale regionale ancora da incassare dai vettori. Tale incremento è coerente a quello registrato dai crediti commerciali di riferimento.
- all’incremento dei crediti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale derivante dal versamento dell’acconto Inail avvenuto nel mese di febbraio 2015 per un importo di 0,12 milioni.

La tabella di seguito riportata mostra la movimentazione del fondo svalutazione altri crediti correnti:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2015
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(394)	0	0	0	(394)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(394)	0	0	0	(394)

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi	Rilasci	al 31.03.2014
Fondo svalutazione credito per depositi cauzionali (art.17)	(544)	0	0	0	(544)
Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale	(444)	0	4	0	(440)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI	(988)	0	4	0	(984)

La posta indicata come “Fondo svalutazione crediti per addizionale comunale” è ottenuta per riclassifica nell’attivo patrimoniale, a deduzione del rispettivo credito, dell’addizionale comunale addebitata ai vettori che nel frattempo sono stati assoggettati a procedura concorsuale. Questa posta riveste un carattere esclusivamente patrimoniale, è priva di accantonamenti a Conto Economico, ed è stata riclassificata a deduzione dei rispettivi crediti per addizionale comunale per dare evidenza della elevata improbabilità di recupero dei relativi crediti.

20.2.6.10 Attività Finanziarie Correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle attività finanziarie correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Titoli e similari	2.786	2.766	20
Conti vincolati	100	3.100	(3.000)
Crediti da cessione partecipazioni	909	898	11
Altri crediti finanziari	6	10	(4)
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	3.801	6.774	(2.973)

Al 31 marzo 2015 i saldi impiegati dal Gruppo in conti correnti vincolati con scadenza maggio 2015 sono stati classificati tra le disponibilità liquide.

In dettaglio, la voce attività finanziarie correnti include principalmente:

- titoli e similari, che si riferiscono agli impieghi di liquidità in un prodotto di capitalizzazione di 2,5 milioni 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 rimpiego dei fondi per far fronte al piano degli investimenti del Gruppo, l'orizzonte temporale dell'investimento non è stato considerato a lungo termine;
- crediti da cessione partecipazioni che accolgono la quota a breve dei crediti per la cessione della partecipazione in Marconi Handling. Tale importo è stato ripartito in base alle relative scadenze contrattuali. Si precisa che tale credito è garantito da apposito pegno sulla quota societaria ceduta. L'incremento di tale voce è determinato dalla rilevazione degli interessi attivi di competenza del trimestre.

20.2.6.11 Cassa e altre disponibilità liquide

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Depositi bancari e postali	7.902	6.999	903
Denaro e valori in cassa	24	22	2
CASSA E ALTRE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	7.926	7.021	905

L'incremento netto delle disponibilità liquide generato è generato dall'aumento derivante dalla riclassifica dei conti correnti vincolati con scadenza entro il prossimo trimestre parzialmente compensato dall'andamento negativo dei flussi di cassa relativi al rimborso della quota corrente dei finanziamenti.

Indebitamento Finanziario Netto

La seguente tabella riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 marzo 2015, al 31 dicembre 2014 e al 31 marzo 2014, in accordo con quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

in migliaia di Euro	per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso		per l'esercizio chiuso	
	31.03.2015		31.12.2014		31.03.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
(A) Cassa	24	0	22	0	22	0
(B) Altre disponibilità liquide	7.902	0	6.999	0	3.796	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.786	0	2.766	0	2.702	0
(D) Liquidità (A+B+C)	10.712	0	9.787	0	6.520	0
(E) Crediti finanziari correnti	1.015	909	4.008	898	597	586
(F) Debiti bancari correnti	(1.020)	0	(1.069)	0	(769)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.454)	0	(6.382)	0	(4.758)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(1.469)	0	(2.633)	0	(1.240)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)	(8.943)	0	(10.084)	0	(6.767)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (I-E-D)	2.784	909	3.711	898	350	586
(K) Debiti bancari non correnti	(19.258)	0	(21.252)	0	(28.499)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0	0	0	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0	0	0	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)	(19.258)	0	(21.252)	0	(28.499)	0
(O) Indebitamento finanziario netto (J+N)	(16.474)	909	(17.541)	898	(28.149)	586

Le voci A + B sono pari al saldo della voce “cassa ed altre disponibilità liquide”; si rimanda alla nota 20.2.6.11 per maggiori dettagli.

La voce C è contenuta nella voce “attività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 20.2.6.10 per maggiori dettagli.

Le voci F + G + H sono pari al saldo della voce “passività finanziarie correnti”; si rimanda alla nota 20.2.6.22 per maggiori dettagli.

La voce K è pari al saldo della voce “passività finanziarie non correnti”; si rimanda alla nota 20.2.6.17 per maggiori dettagli.

20.2.6.12 Patrimonio netto

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del Patrimonio Netto al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Capitale sociale	74.000	74.000	0
Riserve	51.546	44.809	6.737
Risultato dell'esercizio	(314)	6.873	(7.187)
PATRIMONIO NETTO	125.232	125.682	(450)

i. Capitale sociale

Al 31 marzo 2015 il capitale sociale, pari a 74 milioni 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:

SOCIO	N° AZIONI	% PARTECIPAZIONE
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 CCIAA della Regione	297.603	1,01%
Totale	29.600.000	100%

Non vi sono variazioni nella composizione del Capitale Sociale nel trimestre appena concluso.

ii. Riserve

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Riserve al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Riserva sovrapprezzo emissione azioni	14.350	14.350	0
Riserva legale	4.679	4.335	344
Riserva straordinaria	34.606	28.172	6.434
Riserve FTA	(3.222)	(3.222)	0
Utili/perdite portati a nuovo	2.248	2.153	95
Riserva OCI	(1.115)	(979)	(136)
TOTALE RISERVE	51.546	44.809	6.737

La riserva sovrapprezzo emissione 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 e la riserva straordinaria risultano incrementate per effetto della destinazione degli utili degli esercizi precedenti. Alla Data del Documento di Registrazione, la riserva legale ex articolo 2430 del codice civile dell'Emittente non ha raggiunto il limite previsto pari al 5% del capitale sociale.

La riserva Utili/perdite portati a nuovo si incrementa per effetto dell'attribuzione degli utili/perdite derivanti dalle scritture IAS delle società controllate oltre a quota parte dell'utile d'esercizio di Tag.

La riserva OCI rileva solamente le variazioni derivanti dall'attualizzazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 *revised*, al netto del relativo effetto fiscale.

La tabella di seguito mostra il dettaglio della riserva al 31 marzo 2015 e relativo confronto:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Utili/perdite attuariali IAS 19	(1.539)	(1.351)	(188)
Imposte differite su utili/perdite attuariali IAS 19	424	372	52
RISERVA OCI DI GRUPPO	(1.115)	(979)	(136)

Il patrimonio netto di terzi rappresenta la quota di patrimonio netto e del risultato economico del periodo delle società controllate non interamente possedute; di seguito il dettaglio:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Capitale Sociale – Terzi	155	155	0
Riserve – Terzi	199	92	107
Utile/perdita dell'esercizio – terzi	1	108	(107)
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	355	0

La movimentazione del Patrimonio Netto degli azionisti di minoranza è da attribuirsi principalmente alla destinazione del risultato conseguito nel precedente esercizio.

20.2.6.13 TFR e altri fondi relativi al personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del TFR e altri fondi relativi al personale al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014, ed è stata confrontata con la medesima movimentazione per il periodo che va dal 31 dicembre 2013 al 31 marzo 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2015
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.922	4	18	(73)	188	5.060

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Costo del servizio	Interessi netti	Benefici pagati	Utili (perdite) attuariali	al 31.03.2014
TFR E ALTRI FONDI RELATIVI AL PERSONALE	4.234	2	33	(22)	204	4.454

La valutazione attuariale del TFR è realizzata in base alla metodologia dei “benefici maturati” ed è stata effettuata con il supporto di esperti attuari.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato per gli esercizi esposti in tabella:

- tasso di attualizzazione: 1,14% per la valutazione al 31.03.2015 e 1,49% per la valutazione al 31.12.2014;
- tasso di inflazione prospettica: 0,6% per il 2015, 1,2% per il 2016, 1,5% per il 2017/18, ed il 2% dal 2019 (2% all’anno per le valutazione degli esercizi precedenti al 2014);
- basi demografiche (mortalità/invalidità): per la mortalità sono state utilizzate le tavole di mortalità RG 48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato. Con riferimento all’invalidità è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell’età e del sesso;
- tasso di turnover del personale, che risulta essere pari al 15% per TAG, 2% per FFM e 1% per Aeroporto di Bologna.

20.2.6.14 Imposte Differite Passive

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte differite passive al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 marzo 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2015
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.347	18	0	2.365

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2014
IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE	2.343	1	(58)	2.302

Il fondo imposte differite ammonta a 2,36 milioni di Euro.

Sono state iscritte esclusivamente in sede di transizione agli IFRS a seguito dell’applicazione dell’IFRIC 12, come dettagliato nella nota relativa alla Transizione ai Principi Contabili Internazionali IFRS.

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014		al 31.03.2015		al 31.12.2014		al 31.03.2015	
	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	7.405	57	0	7.462	2.036	16	0	2.052
Attualizzazione Fondo TFR	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Ires	7.405	57	0	7.462	2.036	16	0	2.052

<i>Aliquota Irap 4,2%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2014		al 31.03.2015		al 31.12.2014		al 31.03.2015	
	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	7.405	57	0	7.462	311	2	0	313
Totale Irap	7.405	57	0	7.462	311	2	0	313
Totale					2.347	18	0	2.365

<i>Aliquota Ires 27,5%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2013		al 31.03.2014		al 31.12.2013		al 31.03.2014	
	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	7.177	57	(12)	7.222	1.974	16	(3)	1.987
Attualizzazione Fondo TFR	248	0	(202)	46	68	0	(55)	13
Totale Ires	7.425	0	(214)	7.211	2.042	0	(58)	2.000

<i>Aliquota Irap 4,2%</i> <i>in migliaia di euro</i>	Imponibile				Imposta			
	al 31.12.2013		al 31.03.2014		al 31.12.2013		al 31.03.2014	
	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi	Accantonamenti	Utilizzi
Ammortamento Diritti di concessione	7.177	57	0	7.234	301	1	0	302
Totale Irap	7.177	57	0	7.234	301	1	0	302
Totale					2.343	1	(58)	2.302

20.2.6.15 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (non corrente)

Il fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie lo stanziamento destinato alla copertura delle spese di manutenzione conservativa e di ripristino dei beni in concessione che il Gruppo è tenuto a restituire al termine della concessione, prevista nel 2044, in perfetto stato di funzionamento.

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014 del fondo:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2015
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	10.533	743	(85)	(34)	11.157

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2014
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI NON CORRENTE	11.237	849	0	0	12.086

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a complessivi 0,74 milioni di Euro, di cui 0,53 milioni di Euro classificati nella voce accantonamenti del conto economico ed i residui 0,21 milioni di Euro tra gli oneri finanziari da attualizzazione. Per il trimestre chiuso al 31 marzo 2014 gli accantonamenti ammontavano invece a 0,85 milioni di Euro di cui 0,63 milioni di Euro tra gli accantonamenti e 0,22 milioni di Euro tra gli oneri finanziari.

I decrementi per riclassifiche sono relativi alla periodica riclassifica tra le passività correnti della quota di oneri il cui esborso è previsto nel corso delle dodici mensilità successive al trimestre di riferimento.

20.2.6.16 Fondi per rischi e oneri

La tabella di seguito riportata presenta la movimentazione dettagliata per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015 dei fondi per rischi ed oneri con relativo confronto con il trimestre precedente:

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2015
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.238	51	0	1.289
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	25	0	0	25
Altri fondi rischi e oneri	149	0	0	149
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	1.412	51	0	1.463

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	al 31.03.2014
Fondo rischi per contenziosi in corso	1.412	50	(12)	1.450
Fondo accantonamento arretrati lavoro dipendente	365	0	0	365
Fondo accantonamento requisiti di sistema	258	0	(65)	193
Altri fondi rischi e oneri	1.098	5	0	1.103
FONDI PER RISCHI E ONERI NON CORRENTI	3.133	55	(77)	3.111

Il fondo rischi al 31 marzo 2015 deriva dall'analisi dei singoli contenziosi e procedimenti giudiziari in corso effettuata con l'ausilio dei legali a mandato del Gruppo ed è ritenuto congruo rispetto alle passività potenziali delle suddette posizioni.

Il fondo contenziosi in corso, nel trimestre, ha rilevato accantonamenti volti a coprire le passività potenziali stimate a carico del Gruppo a fronte di contenziosi in corso di risoluzione.

20.2.6.17 Passività finanziarie non correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività finanziarie non correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 -31.12.2014
Mutui - parte non corrente	16.461	18.207	(1.746)
Debiti finanziari non correnti	2.797	3.045	(248)
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	19.258	21.252	(1.994)

I mutui - parte non corrente sono costituiti dalle quote a medio - lungo termine dei finanziamenti sottoscritti dal Gruppo.

La ripartizione, per anno solare di scadenza, dei Mutui inclusa la quota corrente, è la seguente:

- mutuo quindicennale con scadenza il 15 giugno 2019, per un residuo complessivo al 31 marzo 2015 di 12,41 milioni di Euro invariato rispetto al 31 dicembre 2014, erogato dalla Banca OPI S.p.A (ora Intesa Sanpaolo S.p.A.) e finalizzato alla realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali della Società. Tale debito è classificato per 9,65 milioni di Euro, invariati rispetto al 31 dicembre 2014, tra i Mutui – parte non corrente e per 2,76 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2015, tra i Mutui – parte corrente. È fruttifero di interessi passivi ad un tasso variabile applicato trimestralmente dalla BEI alla Banca maggiorato di uno *spread* pari a 0,45 *basis point*.
- mutuo decennale con scadenza il 30 settembre 2016, per un residuo complessivo di 4,85 milioni di Euro (6,41 milioni di Euro a dicembre 2014) erogato da Intesa Sanpaolo S.p.A. per la realizzazione del piano degli investimenti infrastrutturali. Tale debito è classificato per Euro 1,65 milioni di Euro (3,27 milioni di Euro a dicembre) tra i Mutui – parte non corrente, e per 3,20 milioni di Euro (3,14 milioni di Euro a dicembre), pari alla quota capitale da restituire nel 2015, tra i Mutui – parte corrente.

Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso fisso del 4,312% annuo.

- mutuo ventennale con scadenza il 30 marzo 2026, per un residuo complessivo al 31 dicembre 2014 di 5,66 milioni di Euro (5,78 milioni di Euro al 31 dicembre 2014), erogato dal Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana) a sostegno dei costi di realizzazione del Terminal Aviazione Generale. Tale debito è classificato per 5,17 milioni di Euro tra i Mutui – parte non corrente (5,29 milioni di Euro a dicembre 2014), e per 0,49 milioni di Euro, pari alla quota capitale da restituire nel 2015, tra i Mutui – parte corrente (0,48 milioni di Euro a dicembre).

Tale debito è fruttifero di interessi ad un tasso variabile *Euribor 3 mesi + spread 0,9%*.

Nel corso dell'esercizio 2014 il Gruppo ha stipulato un nuovo contratto di finanziamento con Intesa Sanpaolo per un importo totale di 23 milioni di Euro, per far fronte al fabbisogno finanziario derivante dalla realizzazione degli investimenti concernenti il piano di sviluppo infrastrutturale.

Il finanziamento ha una durata di 10 anni (dal 10/06/2014 al 10/06/2024, comprendente un periodo di preammortamento dal 9/06/2014 al 10/06/2015 ed un periodo di ammortamento fra il 10/06/2015 ed il 10/06/2024) e sarà erogato in una o più soluzioni dalla data di stipula entro il 10/06/2015. Al finanziamento si applica nel periodo di preammortamento un tasso variabile annuo pari all'Euribor 6 mesi maggiorato del 2,85% e nel periodo di ammortamento un tasso fisso nominale annuo pari all'IRS 7 anni rilevato il primo giorno lavorativo antecedente la data di decorrenza del periodo di ammortamento maggiorato del 2,85%. I periodi di interesse avranno durata di 6 mesi con scadenza al 10 giugno e al 10 dicembre di ogni anno. Il finanziamento dovrà essere rimborsato in linea capitale entro il 10 giugno 2024 in 18 quote di capitale semestrali posticipate costanti ciascuna dell'importo di 1,28 milioni di Euro. Nel 2014 il Gruppo aveva pagato 0,3 milioni di Euro di commissione di organizzazione/strutturazione del mutuo, temporaneamente iscritti nelle Altre attività correnti.

Nel 2015 il Gruppo, una volta incassato il finanziamento, tratterà tale commissione in coerenza allo IAS 39.

La Società, si obbliga a rispettare i seguenti impegni economico-finanziari, calcolati annualmente:

- PFN/EBITDA (< 2,25 per il 2015)
- PFN/PN (< 0,35 per il 2015). (*)

(*) Parametri riferiti ai valori di bilanci redatto secondo i Principi Contabili Nazionali in corso di revisione per applicazione su bilancio redatto secondo i Principi Contabili IAS/IFRS.

Gli Altri debiti finanziari non correnti si riferiscono interamente alla passività iscritta a fronte della garanzia prestata tramite apposita lettera di *patronage* dal Gruppo alla società SEAF S.p.A.

Tale passività complessiva al 31 marzo 2015 ammonta a Euro 3,80 milioni, di cui alla voce Altri debiti finanziari correnti un importo complessivo pari a Euro 1 milione. Il Gruppo sta proseguendo con il rimborso di tale passività con rate trimestrali secondo l'accordo quinquennale stipulato nel 2014.

Riportiamo di seguito le condizioni contrattuali dei mutui e dei debiti verso banche:

Passività finanziarie	Debito	Tasso	Rate	Scadenza	Covenant
Intesa Sanpaolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Mutuo	Tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45%	Semestrali	2019	No
Intesa Sanpaolo S.p.A.	Mutuo	Tasso fisso 4,312%	Semestrali	2016	No
Unicredit "Seaf"	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Cassa di Risparmio di Forlì "Seaf"	Debito finanziario	Tasso variabile Euribor 6 mesi + spread 1%	Trimestrali	2018	No
Intesa Sanpaolo S.p.A.	Mutuo	Tasso variabile periodo di preammortamento Euribor 6% mesi +2,85% Tasso fisso periodo di ammortamento IRS 7 anni + 2,85%	Semestrali	2024	Si
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Mutuo	Tasso variabile Euribor 3 mesi + spread 0,9%	Trimestrali	2026	No

Riportiamo di seguito una sensitivity effettuata sui tassi di interesse applicati ai mutui a tasso variabile in essere al 31 marzo 2015.

Istituto Finanziario erogante	Tipologia di finanziamento	Tasso di interesse applicato	Saldo 31.03.2015	Saldo esercizio interessi	Sensitivity Analysis (+0,5%)	Sensitivity Analysis (-0,5%)
Intesa Sanpaolo S.p.A (ex Banca OPI S.p.A)	Bancario	tasso applicato da BEI alla Banca + 0,45	12.414	20	36	5
Monte dei Paschi di Siena (ex Banca Agricola Mantovana)	Bancario	Euribor 3 mesi/360 + 0,9	5.662	14	21	7
Unicredit “Seaf”	Debito	Euribor 6 mesi + 1%	1.913	6	8	3
Cassa di Risparmio di Forlì “Seaf”	Debito	Euribor 6 mesi + 1%	1.874	6	8	3

Con riferimento alle clausole di *cross default* presenti nei contratti di finanziamento del Gruppo, si rappresenta che gli stessi prevedono che sia causa di decadenza dal beneficio del termine il fatto che le società del Gruppo finanziate siano inadempienti a obbligazioni di natura creditizia o finanziaria, ovvero di garanzie assunte nei confronti di qualsiasi soggetto. Si specifica che nei contratti di finanziamento del Gruppo non vi sono clausole di *cross default* con società esterne al Gruppo. Si segnala che alla Data del Documento di Registrazione la Società non ha ricevuto alcuna comunicazione di applicazione delle clausole di *cross default* da parte dei propri finanziatori.

20.2.6.18 Debiti commerciali

I debiti sono principalmente verso fornitori nazionali, di seguito si mostra una suddivisione dei debiti commerciali iscritti in bilancio per fasce di scaduto:

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.03.2015
Fatture/note di credito ricevute	2.656	3.838	6.494
Fatture/note di credito da ricevere	6.528	0	6.528
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	9.184	3.838	13.022

<i>in migliaia di euro</i>	A scadere	Scaduto	Scaduto	Scaduto	Scaduto	Totale
		0-30	30-60	60-90	oltre 90	
DEBITI COMMERCIALI	2.656	2.874	857	27	80	6.494

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Totale al 31.12.2014
Fatture/note di credito ricevute	4.625	1.451	6.076
Fatture/note di credito da ricevere	6.236	0	6.236
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	10.861	1.451	12.312

<i>in migliaia di Euro</i>	A scadere	Scaduto	Scaduto	Scaduto	Scaduto	Totale
		0-30	30-60	60-90	oltre 90	
DEBITI COMMERCIALI	4.625	1.209	22	0	220	6.076

Si segnala che la voce comprende debiti per Investimenti per un importo pari ad Euro 2,3 milioni al 31 marzo 2015 e 3,3 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

L'aumento dei debiti commerciali scaduti al 31 marzo 2015 rispetto al 31 dicembre 2014 è dovuto alla mancata effettuazione di pagamenti per compensazione tra partite creditorie e debitorie ed ad un momentaneo ritardo nella tempistica di pagamento dello scaduto di febbraio 2015. Sebbene dal confronto con il medesimo periodo del 2014 si registri un *trend* migliorativo, al 31 marzo 2015 si rileva una crescente esposizione nei confronti dei clienti rispetto al 31 dicembre 2014; ciò è dovuto in particolare al fatto che nel corso del primo trimestre 2015 il Gruppo, in linea con la politica adottata di concentrare tale modalità di gestione delle partite nell'ultimo trimestre dell'esercizio, ha posto in essere minori compensazioni tra partite creditorie e debitorie nei confronti dei vettori.

20.2.6.19 Altre Passività

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle passività correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Debiti tributari correnti	3.431	3.397	34
Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti	3.927	3.602	325
ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato	8.886	9.645	(759)
Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi	5.297	3.111	2.186
DEBITI PER IMPOSTE, VARI E ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	21.541	19.755	1.786

Si riportano di seguito i commenti alla principali variazioni:

i. Debiti Tributari correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti tributari correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03. 2015-31.12.2014
Debito Iva	171	88	83
Debiti per imposte dirette	2.472	2.426	46
Altri debiti tributari	788	883	(95)
DEBITI TRIBUTARI CORRENTI	3.431	3.397	34

Il debito per imposte dirette è relativo alla passività per imposte correnti (Ires ed Irap) al netto del relativo credito per acconti versati.

Gli altri debiti tributari sono principalmente riconducibili al debito per Irpef ritenute dipendenti, e mostrano un calo per effetto dell'Irpef rilevata nel mese di dicembre 2014 a fronte delle tredicesime mensilità e versata nei primi mesi dell'esercizio 2015.

ii. Debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei debiti verso il personale e istituti di previdenza correnti al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.12.2014
Debito verso il personale per retribuzioni	1.168	969	199
Debito verso il personale per retribuzioni differite	1.535	1.536	(1)
Debiti verso istituti di previdenza	1.224	1.097	127
DEBITI VERSO IL PERSONALE E ISTITUTI DI PREVIDENZA CORRENTI	3.927	3.602	325

I debiti verso il personale per retribuzioni ed i relativi debiti verso istituti di previdenza mostrano un incremento nel periodo per effetto dell'incremento dell'organico nel corso del primo trimestre 2015.

iii. ENAC per canone di concessione e altri debiti verso lo Stato

La voce di debito verso ENAC per canoni di concessione e altri debiti verso lo Stato comprende principalmente:

- Euro 7,58 milioni (Euro 7,25 milioni a dicembre 2014) in relazione al debito relativo al servizio antincendio così come disciplinato dall'art. 1 comma 1328 della Legge Finanziaria 2007, modificato dall'art. 4, comma 3-bis della Legge 2/2009. Tale importo si riferisce alle annualità 2009-2014 (e alla quota maturata al 31 marzo 2015). Si rileva che la Società ha ricevuto nel mese di Gennaio 2015 un Decreto Ingiuntivo per un importo pari ad Euro 4,1 milioni, come indicato nel paragrafo 20.6.2 del DDR; tale Decreto Ingiuntivo è relativo alle annualità 2007-2010 ed erroneamente comprende anche le annualità 2007-2008 che sono state pagate dalla Società.
- Euro 1,14 milioni (Euro 2,16 milioni a dicembre 2014) quale debito per canone di concessione aeroportuale.

iv. Altri debiti correnti, ratei e risconti passivi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri debiti correnti, ratei e risconti passivi al 31 marzo 2015 confrontato con i dati al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.12.2014
Altri debiti correnti	3.906	3.013	893
Ratei e risconti passivi correnti	1.391	98	1.293
TOTALE ALTRI DEBITI CORRENTI, RATEI E RISCOINTI	5.297	3.111	2.186

La voce principale, inclusa negli altri debiti correnti è costituita dal debito per addizionale comunale relativo ai crediti verso vettori non ancora incassati al 31 marzo.

La parte del debito per addizionale comunale relativa ai crediti incassati dai vettori, ma non ancora versata agli enti creditori viene invece classificata tra le passività finanziarie correnti.

Gli Altri debiti correnti includono inoltre i depositi cauzionali ricevuti da clienti.

La voce Ratei e risconti passivi correnti mostra un significativo incremento dovuto al processo di fatturazione attiva che prevede la fatturazione anticipata dei canoni di subconcessione.

20.2.6.20 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (corrente)

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio della movimentazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2014	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2015
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	3.960	0	0	34	3.994

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.12.2013	Accantonamenti	Utilizzi	Riclassifiche	al 31.03.2014
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI CORRENTE	2.389	0	(367)	0	2.022

La voce comprende la quota corrente del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

20.2.6.21 Altri fondi rischi ed oneri (corrente)

Gli Altri fondi rischi ed oneri, al 31 marzo 2015 accolgono esclusivamente il fondo oneri contrattuali rilevato sulla base della convenzione siglata nel mese di dicembre 2009 con Enav ed ENAC, che prevede l'inclusione di un'ulteriore area nell'inventario dei beni ricevuti in concessione.

A fronte di tale ampliamento dell'area ricevuta in concessione, la Società ha assunto le due seguenti obbligazioni:

- 1) demolizione dei cespiti preesistenti;
- 2) realizzazione di un nuovo fabbricato per conto del concedente originario.

A fronte di tale obbligazione contrattuale la Società ha quantificato l'incremento dei Diritti di Concessione al 31 dicembre 2009 sulla base del valore attuale del costo stimato per l'adempimento dei propri obblighi a fronte di una passività rilevata in accordo a quanto previsto dallo IAS 37.

Il fondo oneri contrattuali viene attualizzato sulla base della prevista data di realizzazione (2015) ad un tasso di sconto calcolato in base al rendimento medio dei titoli di Stato.

In considerazione della data di presunto utilizzo del fondo, il medesimo è classificato tra i fondi rischi ed oneri correnti a marzo 2015.

20.2.6.22 Passività finanziarie correnti

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle Passività finanziarie correnti per in trimestre chiuso al 31 marzo 2015 e relativo confronto al 31 dicembre 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	al 31.03.2015	al 31.12.2014	Variazione 31.03.2015 -31.12.2014
Mutui - parte corrente	6.454	6.382	72
Debiti per addizionale comunale	1.469	2.633	(1.164)
Altri debiti finanziari correnti	1.020	1.069	(49)
PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	8.943	10.084	(1.141)

20.2.7 Commento alle principali voci del prospetto di conto economico consolidato

Sono di seguito commentate le principali voci del conto economico al 31 marzo 2015 comparate con quelle rilevate al 31 marzo 2014.

20.2.7.1 Ricavi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per categoria di attività per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 2015-2014
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	8.531	(201)
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	6.518	374
Ricavi per servizi di costruzione	241	146	95
Altri ricavi e proventi della gestione	250	236	14
RICAVI	15.713	15.431	282

i. Ricavi per servizi aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 2015- 2014
Ricavi da infrastrutture centralizzate/altri servizi aeroportuali	166	161	5
Ricavi da corrispettivi/beni uso esclusivo	264	261	3
Ricavi da diritti aeroportuali	10.759	10.361	398
Ricavi da corrispettivo PRM	545	512	33
Incentivi per lo sviluppo del traffico aereo	(4.253)	(3.575)	(678)
Altri ricavi aeronautici	849	810	39
TOTALE RICAVI PER SERVIZI AERONAUTICI	8.330	8.530	(200)

I ricavi per servizi aeronautici ammontano a 8,33 milioni di Euro (8,53 milioni di Euro nel 2014). I ricavi da Diritti Aeroportuali aumentano se confrontati con lo stesso importo esposto al 31 marzo 2015 coerentemente rispetto all'aumento del traffico registrato nel periodo. Si precisa che l'aumento dei ricavi da Diritti Aeroportuali non si traduce in un proporzionale aumento dei ricavi di servizi aeronautici essendo aumentati, in particolar modo, i volumi del traffico incentivato producendo, in definitiva, una riduzione della voce Ricavi Netti per un importo pari ad Euro 0,281 milioni.

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da corrispettivi beni ad uso esclusivo:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Subconcessione aree/spazi operativi	128	122	6
Subconcessione banchi check in	64	75	(9)
Ricavi fueling	71	65	6
TOTALE RICAVI DA CORRISPETTIVI BENI AD USO ESCLUSIVO	264	261	3

Di seguito un dettaglio dei Ricavi da diritti aeroportuali:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015-31.03.2014
Diritti di imbarco passeggeri	4.938	4.603	335
Diritti di approdo, decollo e sosta	3.099	3.159	(60)
Diritti per sicurezza passeggeri	1.759	1.659	100
Diritti per controllo bagagli stiva	826	776	50
Diritti di imbarco e sbarco merci	137	164	(27)
TOTALE RICAVI DA DIRITTI AEROPORTUALI	10.759	10.361	398

Di seguito, al fine di una migliore comprensione dei dati sopra esposti, si fornisce un ulteriore dettaglio della voce Diritti di Approdo, decollo e sosta per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015-31.03.2014
Approdo, decollo	2.973	3.050	(77)
Sosta	126	109	17
TOTALE DIRITTI DI APPRODO DECOLLO E SOSTA	3.099	3.159	(60)

La voce incentivi per lo sviluppo del traffico aereo si riferisce a incentivi erogati alle principali compagnie per lo sviluppo del traffico aereo.

ii. Ricavi per servizi non aeronautici

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei ricavi per servizi non aeronautici per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015-31.03.2014
Subconcessione locali e aree commerciali	3.123	2.880	243
Parcheggi	2.559	2.545	14
Altri ricavi commerciali	1.210	1.093	117
TOTALE RICAVI PER SERVIZI NON AERONAUTICI	6.892	6.518	374

I ricavi per servizi non aeronautici mostrano una crescita dovuta all'incremento dei ricavi *retail* e di pubblicità, conseguenti al potenziamento dei punti vendita *Food & Beverage* ed alla tenuta delle altre categorie del *retail*.

Si rileva inoltre una crescita dei ricavi per il servizio *Business Lounge* e per le subconcessioni agli autonoleggiatori.

Gli altri ricavi commerciali sono suddivisi come dettagliato:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Biglietteria	13	17	(4)
Marconi Business Lounge	385	350	35
Pubblicità	350	345	5
Ricavi commerciali diversi	462	381	81
TOTALE ALTRI RICAVI COMMERCIALI	1.210	1.093	117

iii. Ricavi per i servizi di Costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. a favore dell'Ente concedente ENAC per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione nella Nota 1.

Tali ricavi sono pari a 0,24 milioni di Euro nel 2015, in linea con gli 0,15 milioni di Euro del primo trimestre 2014.

iv. Altri Ricavi e Proventi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli altri ricavi e proventi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Indennizzi, rimborsi e proventi diversi	246	230	16
Contributi conto esercizio	0	5	(5)
Plusvalenze patrimoniali	4	1	3
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI DELLA GESTIONE	250	236	14

20.2.7.2 Costi

i. Materiali di consumo e merci

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per materiali di consumo e merci per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Beni e materiali di consumo	(92)	(76)	(16)
Materiali di manutenzione	(34)	(27)	(7)
Carburanti e gasolio	(350)	(358)	8
TOTALE COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO E MERCI	(476)	(461)	(15)

Questa categoria di costi non mostra variazioni significative tra i due periodi oggetto di confronto.

ii. Costi per Servizi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per servizi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Spese di manutenzione	(864)	(1.153)	289
Utenze	(722)	(732)	10
Pulizie e servizi assimilati	(446)	(349)	(97)
Prestazioni di terzi	(1.567)	(1.665)	98
Servizi MBL	(51)	(46)	(5)
Pubblicità, promozione e sviluppo	(201)	(158)	(43)
Assicurazioni	(198)	(182)	(16)
Prestazioni professionali e consulenze	(399)	(300)	(99)
Compensi e rimborsi organi statutari	(164)	(60)	(104)
Altri costi per servizi	(97)	(58)	(39)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	(4.709)	(4.703)	(6)

Complessivamente i costi per servizi sono sostanzialmente in linea con il precedente trimestre come effetto di:

- contrazione delle spese di manutenzione legate alle minori necessità di intervento rilevate nel primo trimestre 2015;
- contrazione delle prestazioni di terzi, dovuta all'internalizzazione di alcune attività, tra cui servizio informazioni, raccolta carrelli e smistamento bagagli;
- incremento dei costi per pulizie e servizi assimilati, per effetto di un rinnovo contrattuale;
- incremento dei costi per prestazioni professionali, consulenze e compensi ad organi statutari, come risultato dell'avviato processo di quotazione nel suo complesso.

Di seguito un ulteriore dettaglio delle spese di manutenzione che mostrano una contrazione generalizzata.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Spese di manutenzione Beni di proprietà	(184)	(249)	65
Spese di manutenzione Infrastrutture aeroportuali	(620)	(783)	163
Spese di manutenzione Beni di terzi	(60)	(121)	61
TOTALE SPESE DI MANUTENZIONE	(864)	(1.153)	289

Di seguito un dettaglio delle prestazioni di terzi:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Sgombero neve	(415)	(217)	(198)
Facchinaggi, trasporti e prestazioni di terzi	(7)	(6)	(1)
Servizio assistenza PRM	(222)	(262)	40
Servizio de-icing e altri oneri servizio pubblico	(254)	(269)	15
Servizio di sicurezza	(237)	(244)	7
Altre prestazioni di terzi	(432)	(667)	235
TOTALE PRESTAZIONI DI TERZI	(1.567)	(1.665)	98

I costi sostenuti nel primo trimestre 2015 per le attività di sgombero neve, mostrano un incremento derivante dalle peggiori condizioni meteorologiche verificatesi rispetto al periodo di confronto.

Le altre prestazioni di terzi mostrano di converso un risparmio derivante principalmente dalle internalizzazioni descritte in precedenza.

iii. Costi per Servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei costi di costruzione sostenuti dalla Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. per la realizzazione degli investimenti in precedenza commentati in relazione ai Diritti di Concessione.

iv. Canoni, noleggi e altri costi

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per canoni, noleggio e altri costi per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Canoni di concessione	(922)	(879)	(43)
Canoni di noleggio	(79)	(106)	27
Affitti passivi	(114)	(87)	(27)
Canoni elaborazione dati	(196)	(189)	(7)
Altri costi per godimento beni di terzi	(7)	(4)	(3)
TOTALE CANONI, NOLEGGI E ALTRI COSTI	(1.318)	(1.265)	(53)

Complessivamente la voce Canoni, noleggi e altri costi si incrementa negli esercizi 2012-2014 per effetto, principalmente, dall'aumento dei Canoni di Concessione legati alla crescita del traffico aereo sviluppato.

v. Oneri diversi di gestione

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio dei costi per oneri diversi di gestione per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Oneri tributari	(342)	(386)	44
Contributo servizio antincendio	(333)	(320)	(13)
Perdite su crediti	0	0	0
Minusvalenze patrimoniali	(1)	0	(1)
Altri oneri e spese di gestione	(109)	(90)	(19)0
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	(785)	(796)	11

vi. Costo del personale

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio del costo del personale per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Salari e stipendi	(4.032)	(3.816)	(216)
Oneri sociali	(1.155)	(1.069)	(86)
Trattamento fine rapporto	(283)	(231)	(52)
Trattamento di quiescenza e simili	(45)	(37)	(8)
Altri costi del personale	(328)	(224)	(104)
TOTALE COSTO DEL PERSONALE	(5.843)	(5.377)	(466)

Il costo del personale, comprensivo del costo del lavoro somministrato, mostra un incremento nel primo trimestre 2015 principalmente per effetto dell'incremento dell'organico della Società legato alla riorganizzazione di alcune attività e all'aumento del traffico. La crescita del costo è imputabile inoltre all'applicazione del nuovo CCNL, al maggior lavoro straordinario per il processo di quotazione ed ai costi di formazione del personale di sicurezza.

Le spese varie per il personale mostrano un incremento di 104 mila Euro, di cui 54 mila Euro per visite e controlli medici per il rinnovo del decreto di guardia particolare giurata degli addetti alla sicurezza e visite mediche di idoneità per i candidati della selezione addetti sicurezza.

Ulteriori 31 mila Euro sono invece relativi al costo del periodo derivante dall'attivazione del programma Welfare concesso ai dipendenti.

Gli altri costi del personale sono suddivisi come segue:

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Mensa dipendenti	(143)	(124)	(19)
Spese per aggiornamento e formazione del personale	(34)	(53)	19
Spese missioni dipendenti	(48)	(32)	(16)
Spese varie per il personale	(103)	(15)	(88)
TOTALE ALTRI COSTI DEL PERSONALE	(328)	(224)	(104)

<i>Organico medio (n.ro risorse)*</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Dirigenti	10	10	0
Impiegati	335	331	4
Operai	86	61	25
TOTALE PERSONALE	431	402	29

* Riferito al numero medio di unità di lavoratori nel periodo di riferimento

20.2.7.3 Ammortamenti e svalutazioni

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli ammortamenti per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015-31.03.2014
Ammortamenti Diritti di concessione	(1.287)	(1.250)	(37)
Ammortamento altre attività immateriali	(110)	(117)	(7)
Ammortamento attività materiali	(351)	(304)	(47)
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	(1.748)	(1.671)	(77)

L'ammortamento dei diritti di concessione mostra un incremento per effetto della progressiva entrata in funzione delle infrastrutture aeroportuali realizzate nel corso delle ultime dodici mensilità.

20.2.7.4 Accantonamenti per rischi ed oneri

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio degli accantonamenti per rischi ed oneri per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015-31.03.2014
Accantonamenti rischi su crediti	(117)	(144)	27
Accantonamento a fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	(628)	96
Altri accantonamenti a fondo rischi e oneri	(50)	14	(64)
TOTALE ACCANTONAMENTI	(699)	(758)	59

20.2.7.5 Proventi finanziari e oneri finanziari

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03.2015 - 31.03.2014
Proventi da partecipazioni	0	0	0
Proventi da titoli	20	20	0
Proventi finanziari diversi dai precedenti	25	10	15
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	45	30	15
Interessi passivi e oneri bancari	(346)	(413)	(67)
Svalutazioni finanziarie	0	(12)	(12)
Altri oneri finanziari	(11)	0	(11)
TOTALE ONERI FINANZIARI	(357)	(425)	68
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(312)	(395)	83

Il saldo negativo della gestione finanziaria è migliorato nel 2015 in relazione:

- alla riduzione degli oneri finanziari da attualizzazione;
- alla riduzione del costo del danaro dovuto all'effetto combinato della riduzione dell'indebitamento medio ed alla riduzione dei tassi di interesse;
- all'incremento dei proventi da investimenti finanziari.

20.2.8 Imposte dell'esercizio

La tabella di seguito riportata presenta il dettaglio delle imposte per i trimestri chiusi al 31 marzo 2015 e 2014.

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014	Variazione 31.03. 2015- 31.03.2014
Imposte correnti	(2)	(308)	(306)
Imposte differite e anticipate	96	168	72
TOTALE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	94	(140)	(234)
% imposte correnti sul risultato ante imposte	0%	230%	
% imposte dell'esercizio sul risultato ante imposte	-23%	104%	

Nel primo trimestre 2015 le imposte correnti, mostrano un decremento dovuto principalmente al beneficio fiscale derivante dalla deduzione dalla base imponibile IRAP del costo del personale dipendente a tempo indeterminato a seguito delle modifiche introdotte dalla L. n. 190 del 23/12/2014 con decorrenza 1° gennaio 2015.

La seguente tabella mostra la riconciliazione dell'aliquota effettiva con quella teorica:

<i>Riconciliazione aliquota effettiva/aliquota teorica (IRES)</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015	per il trimestre chiuso al 31.03.2014
Risultato ante imposte	(407)	(134)
Aliquota ordinaria	27,50%	27,50%
Onere fiscale teorico	(112)	(37)
Effetto delle variazioni in aumento o diminuzione rispetto all'aliquota ordinaria:		
Accantonamenti tassati deducibili in esercizi successivi	195	195
Costi deducibili in esercizi successivi	617	794
Svalutazioni/minusvalenze su partecipazioni	0	12
Risultato delle attività destinate alla vendita	0	0
Altri Costi dedotti in esercizi precedenti	0	0
Altri Costi indeducibili	289	222
Utilizzo fondi tassati in esercizi precedenti	(46)	(77)
Dividendi	0	0
Costi non dedotti in esercizi precedenti	(340)	(312)
Altre differenze	(422)	(393)
Rilascio differite attive/Accantonamento differite passive da conversione IAS	(57)	(57)
Rilascio differite passive/Accantonamento differite attive da conversione IAS	12	13
Proventi straordinari imposte Anni precedenti	0	0
Totale variazioni in aumento / diminuzione	248	395
Effetto fiscale sulle variazioni al 27,5%	68	109
Imposta Ires dell'esercizio	(44)	72
Aliquota effettiva	10,76%	(53,71%)

<i>Dettaglio delle imposte dell'esercizio</i>	per il trimestre chiuso al 31.3.2015	per il trimestre chiuso al 31.3.2014
Ires	(44)	72
Irap	46	234
TOTALE	2	307

20.2.9 Operazioni con parti correlate

Per la definizione di "Parti Correlate" si fa riferimento, al principio contabile internazionale IAS 24, approvato dal Regolamento CE n. 1725/2003.

Le operazioni infragruppo sono realizzate nell'ambito dell'ordinaria gestione e a normali condizioni di mercato.

I rapporti con parti correlate si riferiscono prevalentemente ad operazioni di natura commerciale e finanziaria nonché all'adesione al consolidato fiscale.

Nessuno di essi assume particolare rilievo economico o strategico per il Gruppo in quanto crediti, debiti, ricavi e costi verso parti correlate non presentano un'incidenza percentuale significativa sui valori totali del bilancio.

Ai fini della redazione dei bilanci, il socio Camera di Commercio di Bologna è stato identificato come *Government Related Entity*, determinando pertanto l'esenzione dall'informativa prevista in relazione alle parti correlate definite dallo IAS 24.

La qualificazione di tale società quale *Governement Related Entity*, ha pertanto limitato l'estensione delle verifiche finalizzate all'identificazione della parti correlate alla sola individuazione della Camera Di Commercio di Bologna come *Government Related Entity*, escludendo pertanto dal perimetro tutte le società da essa controllate e/o collegate.

Non si riporta pertanto alcuna ulteriore informazione in bilancio in merito ai rapporti intrattenuti dalla società con il socio Camera di Commercio di Bologna, in quanto non sussistono operazioni significative con tale socio.

Le seguenti tabelle espongono i saldi delle operazioni con parti correlate contenuti nei saldi di bilancio.

<i>in migliaia di euro</i>	al	
	31.03.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Diritti di concessione	155.538	0
Altre attività immateriali	945	0
Attività immateriali	156.483	0
Terreni, immobili, impianti e macchinari	9.575	0
Investimenti immobiliari	4.732	0
Attività materiali	14.307	0
Partecipazioni	147	0
Altre attività finanziarie non correnti	948	878
Imposte differite attive	7.459	0
Altre attività non correnti	1.300	0
Altre attività non correnti	9.854	878
ATTIVITÀ NON CORRENTI	180.644	878
Rimanenze di magazzino	447	0
Crediti commerciali	12.110	270
Altre attività correnti	8.563	0
Attività finanziarie correnti	3.801	909
Cassa e altre disponibilità liquide	7.926	0
ATTIVITÀ CORRENTI	32.847	1.179
ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	0	0
TOTALE ATTIVITÀ	213.491	2.057

<i>in migliaia di euro</i>	Al	
	31.03.2015	
	Totale	di cui parti correlate
Capitale sociale	74.000	0
Riserve	51.546	0
Risultato dell'esercizio	(314)	0
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	125.232	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	355	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	125.587	0
TFR e altri fondi relativi al personale	5.060	0
Imposte differite passive	2.365	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	11.157	0
Fondi per rischi e oneri	1.463	0
Passività finanziarie non correnti	19.258	0
Altri debiti non correnti	168	0
PASSIVITÀ NON CORRENTI	39.471	0
Debiti commerciali	13.022	608
Altre passività	21.541	26
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.994	0
Fondi per rischi e oneri	933	0
Passività finanziarie correnti	8.943	0
PASSIVITÀ CORRENTI	48.433	634
TOTALE PASSIVITÀ	87.904	634
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	213.491	634

<i>in migliaia di euro</i>	per il trimestre chiuso al 31.03.2015		per il trimestre chiuso al 31.03.2014	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi per servizi aeronautici	8.330	167	8.531	218
Ricavi per servizi non aeronautici	6.892	202	6.518	182
Ricavi per servizi di costruzione	241	0	146	0
Altri ricavi e proventi della gestione	250	44	236	66
Ricavi	15.713	413	15.431	466
Materiali di consumo e merci	(476)	0	(461)	0
Costi per servizi	(4.709)	(573)	(4.703)	(577)
Costi per servizi di costruzione	(230)	0	(139)	0
Canoni, noleggi e altri costi	(1.318)	0	(1.265)	0
Oneri diversi di gestione	(785)	0	(796)	0
Costo del personale	(5.843)	0	(5.377)	(24)
Costi	(13.361)	(573)	(12.741)	(601)
Ammortamento diritti di concessione	(1.287)	0	(1.250)	0
Ammortamento altre attività immateriali	(110)	0	(117)	0
Ammortamento attività materiali	(351)	0	(304)	0
Ammortamenti e svalutazioni	(1.748)	0	(1.671)	0
Rischi su crediti	(117)	0	(144)	0
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(532)	0	(628)	0
Altri fondi rischi e oneri	(50)	0	14	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	(699)	0	(758)	0
Totale Costi	(15.808)	(573)	(15.170)	(601)
Risultato operativo	(95)	(160)	261	(135)
Proventi finanziari	45	11	30	0
Oneri finanziari	(357)	0	(425)	(2)
Risultato ante imposte	(407)	(149)	(134)	(137)
Imposte dell'esercizio	94	0	(140)	0
Risultato netto delle attività destinate alla vendita	0	0	0	0
Utile (perdita) d'esercizio	(313)	(149)	(274)	(137)

Si riportano di seguito le movimentazioni intervenute con le singole parti correlate.

Primo trimestre 2015													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altri costi	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	106	152	44	302	0	(573)	0	0	0	(573)	0	0	0
Sirio Spa	61	50	0	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GH Italia Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0
Totale	167	202	44	413	0	(573)	0	0	0	(573)	11	0	0

Primo trimestre 2014													
<i>in migliaia di euro</i>	Ricavi per servizi aeronautici	Ricavi per servizi non aeronautici	Altri ricavi e proventi della gestione	TOTALE RICAVI	Materiali di consumo e merci	Costi per servizi	Canoni, noleggi e altre costi gestione	Oneri diversi di gestione	Costo del personale	TOTALE COSTI	Proventi Finanziari	Oneri Finanziari	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	109	125	66	300	0	(577)	0	0	(24)	(601)	0	0	0
Sirio Spa	109	57	0	166	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Banco Popolare Soc Coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(2)	0
Totale	218	182	66	466	0	(577)	0	0	(24)	(601)	0	(2)	0

Primo trimestre 2015													
<i>in migliaia di euro</i>	Terreni, Immobili, impianti e macchinari	Altre attività finanziarie non correnti	Totale Attività Non Correnti	Crediti Commerciali	Attività finanziarie Correnti	Totale Attività Correnti	Attività destinate alla Vendita	Totale Attività Correnti	Debiti commerciali	Altre passività	Totale Passività Correnti	Totale Passività	Risultato Netto Attività Destinate alla vendita
Marconi Handling Srl	0	0	0	171	0	171	0	171	608	26	634	634	0
Sirio Spa	0	0	0	99	0	99	0	99		0	0	0	0
GH Italia Srl	0	878	878	0	909	909	0	1.787		0	0	0	0
Totale	0	878	878	270	909	1.179	0	2.057	608	26	634	634	0

20.2.10 Tipologia e gestione dei rischi finanziari

Con riferimento alle informazioni richieste dall'art. 2428, comma 2, n. 6-bis si segnala che il Gruppo 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 il Gruppo non ne è soggetto 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 del Gruppo è caratterizzata da un moderato utilizzo della leva finanziaria. Per far fronte alle necessità derivanti dall'avanzamento del piano investimenti, il Gruppo ha posto in essere tutte le azioni per dotarsi dei mezzi finanziari a medio termine utili allo sviluppo. Infine, i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo sono costantemente monitorati al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse.

Quanto al rischio di tasso di interesse tenuto conto dei finanziamenti in essere, il Gruppo ha cercato di minimizzare il rischio con la stipula di mutui sia a tasso fisso che a tasso variabile, tutti 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 del Gruppo presenta un moderato grado di concentrazione in quanto il 40% 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 dal Gruppo 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 fideiussoria ai clienti subconcessionari.

20.2.11 Relazione della Società di Revisione sul Bilancio Consolidato Intermedio



Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Massimo D'Azeglio, 34
40123 Bologna

Tel: +39 051 278311
Fax: +39 051 236666
ey.com

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato intermedio

Al Consiglio di Amministrazione della
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato intermedio, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 marzo 2015, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e sue controllate (il "Gruppo Aeroporto di Bologna") per il periodo di tre mesi chiuso al 31 marzo 2015. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato intermedio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere delle conclusioni sul bilancio consolidato intermedio sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto in conformità all'*International Standard on Review Engagements 2410, "Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity"*. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato intermedio consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità agli *International Standards on Auditing* e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato intermedio.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che l'allegato bilancio consolidato intermedio del Gruppo Aeroporto di Bologna, per il periodo di tre mesi chiuso al 31 marzo 2015, non fornisca una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, del

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: 00196 Roma - Via Po, 32
Capitale Sociale € 1.402.500,00 I.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584
P.IVA 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Contabili al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



risultato economico e dei flussi di cassa del Gruppo Aeroporto di Bologna, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Altri aspetti

Il bilancio consolidato intermedio per il periodo chiuso al 31 marzo 2014 non è stato sottoposto a revisione contabile, né completa né limitata.

Bologna, 18 maggio 2015

Reconta Ernst & Young S.p.A.

A handwritten signature in blue ink is positioned above the name 'Andrea Nobili'. The signature is stylized and appears to be a cursive representation of the name.

Andrea Nobili
(Socio)

20.3 Revisione delle informazioni finanziarie annuali relative agli esercizi passati

Le informazioni finanziarie relative agli esercizi 2014, 2013 e 2012 sono state sottoposte a revisione contabile.

I bilanci d'esercizio al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013, e al 31 dicembre 2012 sono stati assoggettati a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young.

La revisione contabile del Bilancio Consolidato è stata svolta da Reconta Ernst & Young, la quale ha rilasciato la propria relazione senza rilievi in data 11 marzo 2015.

Il bilancio consolidato intermedio relativo al periodo di tre mesi chiuso al 31 marzo 2015 è stato assoggettato a revisione limitata da parte di Reconta Ernst & Young che ha rilasciato la propria relazione di revisione limitata senza rilievi in data 18 maggio 2015.

Ad eccezione delle informazioni derivanti dai bilanci d'esercizio al 31 dicembre 2014, 2013 e 2012, dal Bilancio Consolidato il Prospetto non include altre informazioni che siano state assoggettate a revisione contabile da parte di Reconta Ernst & Young.

20.4 Data delle ultime informazioni finanziarie

Le ultime informazioni finanziarie contenute si riferiscono al periodo di tre mesi chiuso al 31 marzo 2015.

20.5 Politica dei dividendi

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha definito una politica di distribuzione dei dividendi.

Con riferimento agli utili realizzati dall'Emittente nel proprio bilancio di esercizio relativamente agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014, al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012 pari, rispettivamente a Euro 6.576.515, Euro 3.767.046 e Euro 2.049.552, l'Emittente ha deliberato di non distribuire dividendi e di accantonare l'intero utile a riserva legale, nei limiti richiesti dalla legge, ed a riserva straordinaria per la restante parte.

Non è possibile assicurare che in futuro la Società, ove ve ne sia la possibilità, distribuisca dividendi, decidendo di non effettuare distribuzioni a favore degli azionisti con la finalità di investire tali risorse per crescere ed ampliare le proprie attività.

20.6 Procedimenti giudiziari e arbitrari

Nei paragrafi che seguono si riportano i principali procedimenti pendenti del Gruppo. Si precisa che, oltre ai contenziosi di seguito citati sono pendenti nei confronti delle società del Gruppo alcuni contenziosi di importo limitato relativi a opposizioni a decreti ingiuntivi, giudizi di richiesta di risarcimenti per asseriti disservizi da parte dell'Emittente a operatori aeroportuali o lamentati da viaggiatori. A fronte di tali contenziosi, la Società ha appostato, al 31 dicembre 2014, un fondo rischi e oneri di Euro 1.238 migliaia.

20.6.1 Contenzioso tra Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in amministrazione straordinaria, AIR BP Italia S.p.A. e l’Emittente

Nel dicembre del 2013, è stato notificato alla Società, così come ad altri gestori aeroportuali, un atto di citazione ai fini della chiamata in causa da parte di AIR BP Italia S.p.A. (“**AIR BP**”) convenuta nel procedimento incardinato da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in amministrazione straordinaria (“**Alitalia LA**”), per la restituzione di parte degli importi corrisposti ai gestori aeroportuali dai fornitori di carburante dei vettori aerei.

Tale procedimento si fonda sulla legge del 2 dicembre 2005 n. 248 “Requisiti di Sistema” entrata in vigore nel 2006, la quale vietava l’applicazione da parte dei gestori aeroportuali nei confronti dei fornitori di servizi di assistenza a terra ai vettori, quali i *fueller*, di sovrapprezzi che non fossero strettamente correlati ai costi effettivamente sostenuti. Nell’atto di citazione Alitalia LA sostiene che tali sovrapprezzi sono stati illegittimamente applicati dai gestori aeroportuali e altrettanto illegittimamente riaddebitati ai vettori. A tal fine Alitalia LA ha chiesto a AIR BP la restituzione di quanto corrisposto in ragione degli addebiti asseritamente illegittimi; per l’effetto, AIR BP ha chiamato in causa, *inter alia*, i gestori degli scali aeroportuali (tra i quali l’Aeroporto) su cui ha operato come *fueller* nei confronti di Alitalia LA per esser manlevata dalle richieste di Alitalia LA o, in alternativa, ottenere la restituzione di quanto pagato ai gestori medesimi, nella misura che verrà indicata per ciascun gestore a fine istruttoria. Al riguardo, si precisa che l’istruttoria dovrà determinare la quota parte del corrispettivo versato da AIR BP all’Aeroporto nel periodo dal 1999 al 2009 (che ammonta complessivamente a Euro 1,4 milioni circa) relativa a *airport fee* versate su rifornimenti in favore di Alitalia LA.

La Società si è costituita contestando tutte le richieste formulate da AIR BP e Alitalia LA, e non ha ritenuto di accantonare alcun importo, anche in ragione della valutazione dei propri legali incaricati della difesa giudiziale, ritenendo allo stato non probabile una pronuncia di condanna. Tale valutazione si basa anche sul fatto che lo stesso tribunale adito, in passato, si è già espresso rigettando analoghe richieste di restituzione formulate da altri vettori.

20.6.2 Contenzioso tra l’Emittente, il Ministero dell’Interno e il MEF

Nel gennaio del 2015 è stato notificato all’Emittente un decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Roma per un importo pari a Euro 4.1 milioni circa relativo alle quote di contribuzione del Fondo Antincendi⁹⁸ non corrisposte per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. L’Emittente ha proposto opposizione avverso tale decreto ingiuntivo anche in forza di due procedimenti pendenti di accertamento negativo, promossi dalla Società stessa, contro provvedimenti di ENAC, uno relativo ai medesimi importi ed annualità ed uno relativo all’anno 2012 per un importo pari ad Euro 1,2 milioni circa, che incrementano sensibilmente gli apporti dell’Emittente al Fondo Antincendi. La Società, consigliata dai propri consulenti, ritiene che il decreto ingiuntivo abbia oggetto afferente a quanto dedotto in altri procedimenti già pendenti presso lo stesso tribunale e che vi sia un errore di calcolo di quanto indicato in tale provvedimento poiché una parte delle somme richieste sono già state corrisposte per tempo dalla Società. Inoltre l’Emittente, sulla base dei precedenti giurisprudenziali a supporto della propria difesa, che il Tribunale di Roma dovrebbe accogliere la domanda formulata. Nel corso degli

⁹⁸ Fondo istituito ai sensi della Legge del 27 dicembre 2006 n. 296 come successivamente modificata.

ultimi mesi del 2014 l'Emittente e le autorità competenti hanno intrapreso delle negoziazioni per definire in via transattiva il contenzioso sopra descritto e gli ulteriori procedimenti aventi oggetto afferente già promossi dalla Società.

Tale azione monitoria, come già accertato da diversi Tribunali (Palermo, Lamezia, Trieste, Genova, Brescia) si trova in rapporto di continenza con i due antecedenti procedimenti di accertamento pendenti presso il Tribunale di Roma da oltre tre anni, pertanto la Società ritiene si tratti di un secondo procedimento su una questione già decisa con provvedimenti definitivi relativamente sia all'*an* che al quantum della controversia intercorrente tra le medesime parti. Il provvedimento di ingiunzione è, peraltro, ritenuto errato nella parte in cui non ha tenuto conto che l'Emittente ha comunque già versato una parte (Euro 1.836.750) degli importi ingiunti.

In data 25 febbraio 2015 è stato notificato l'atto di citazione in opposizione, che successivamente, in data 4 marzo 2015, è stato iscritto al ruolo del Tribunale di Bologna. La prima udienza di comparizione e di trattazione è stata fissata per il 18 giugno 2015.

In considerazione degli unanimi precedenti giurisprudenziali sul rapporto di continenza sussistente tra i due antecedenti giudizi pendenti presso il Tribunale di Roma e tale tardiva, affetta da gravi vizi materiali e formali, azione monitoria, la Società ritiene di poter ottenere una pronuncia a proprio favore per il giudizio di opposizione con annullamento del provvedimento di ingiunzione.

In applicazione della normativa di riferimento e in ragione del riconoscimento di tali poste quali somme dovute allo Stato, gli importi dovuti dalla Società quale Fondo Antincendi sono contabilizzati come debiti verso lo Stato tra le Altre Passività dello stato patrimoniale.

20.6.3 *Elle Due Costruzioni S.r.l.*

Nel 2011 la Società, a seguito di una gara a evidenza pubblica, ha aggiudicato a Elle Due Costruzioni S.r.l. un appalto per la realizzazione di cinque pontili di imbarco nell'Aeroporto di Bologna. Nel giugno del 2013, l'Emittente ha risolto tale contratto di appalto in danno per inadempimento, conseguente a gravi ritardi e mancanze nella realizzazione delle opere appaltate. L'Emittente, fatta eccezione per un pagamento di Euro 281.147 effettuato al raggiungimento del primo stato avanzamento lavori previsto dal contratto, non ha quindi dato seguito al pagamento di alcun ulteriore compenso a Elle Due Costruzioni S.r.l. relativamente all'appalto risolto. Tale appalto era assistito da cauzione a favore della Società a garanzia della sua realizzazione, che la Società sta escutando progressivamente a fronte dei danni emergenti. Per quanto noto alla Società, la Procura della Repubblica di Bologna ha avviato delle indagini penali relative a Elle Due Costruzioni S.r.l., nell'ambito della quale, nel gennaio del 2015, sono state effettuate delle perquisizioni presso l'Emittente, con il sequestro di documentazione attinente il predetto appalto. Il 9 giugno 2015, la Procura della Repubblica di Bologna ha emanato il provvedimento di dissequestro di tale documentazione. Alla Data del Documento di Registrazione, non risulta alla Società che sia stato emanato dalla Procura della Repubblica di Bologna alcun provvedimento nei confronti dell'Emittente o di suoi esponenti relativamente a tali indagini. La Società ritiene di essere del tutto estranea alle vicende contestate a Elle Due Costruzioni S.r.l..

20.7 Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria e commerciale del Gruppo

Alla Data del Documento di Registrazione non vi sono cambiamenti significativi nella situazione finanziaria e commerciale del Gruppo.

21 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

21.1 Capitale sociale

21.1.1 Capitale sociale sottoscritto e versato

Alla Data del Documento di Registrazione, il capitale sociale sottoscritto e versato dell'Emittente è pari ad Euro 74.000.000, suddiviso in n. 29.600.000 Azioni Ordinarie prive di valore nominale espresso.

21.1.2 Esistenza di strumenti finanziari partecipativi non rappresentativi del capitale sociale dell'Emittente

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha emesso strumenti finanziari partecipativi non rappresentative del capitale sociale

21.1.3 Azioni proprie

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non detiene Azioni proprie, né per conto proprio né tramite società controllate dall'Emittente.

21.1.4 Importo delle obbligazioni convertibili, scambiabili o con warrant

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non ha emesso obbligazioni convertibili, scambiabili o *cum warrant*.

21.1.5 Esistenza di diritti e/o obblighi di acquisto su capitale autorizzato, ma non emesso o di un impegno all'aumento di capitale

Alla Data del Documento di Registrazione, non sussistono diritti e/o obblighi di acquisto su capitale deliberato, ma non emesso, dell'Emittente, né impegni per aumenti di capitale sociale, né sono state conferite deleghe agli amministratori attributive del potere di deliberare aumenti di capitale.

21.1.6 Informazioni riguardanti il capitale di società del Gruppo offerto in opzione

Alla Data del Documento di Registrazione, l'Emittente non è a conoscenza di operazioni riguardanti il capitale di società del Gruppo offerto in opzione o che sia stato deciso di offrire in opzione.

21.1.7 Evoluzione del capitale sociale dell'Emittente negli ultimi tre esercizi

Ad eccezione di quanto di seguito riportato negli ultimi tre esercizi non è intervenuta alcuna modifica al capitale sociale dell'Emittente.

Il 20 maggio 2015, l'Assemblea straordinaria della Società - con atto a rogito del notaio Dott. Federico Tassinari, iscritto al Collegio notarile del Distretto di Bologna iscritto nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Bologna in data 22 maggio 2015 - ha deliberato, tra l'altro di aumentare il capitale sociale a pagamento, in via scindibile, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'articolo 2441, comma 5, c.c., mediante emissione di massimo n. 6.800.000 Azioni della Società prive di valore nominale, in una o più *tranche* (inclusa una eventuale *tranche bonus share*), da destinare a un'offerta pubblica in Italia e un contestuale

collocamento privato rivolto esclusivamente a investitori qualificati italiani e istituzionali esteri al fine della quotazione delle azioni della Società nel MTA e, ove ricorrano i presupposti, nel relativo Segmento Star (l'“Aumento di Capitale”).

21.2 Atto costitutivo e statuto

Il 20 maggio 2015 l'Assemblea straordinaria dell'Emittente ha approvato il Nuovo Statuto che entrerà in vigore alla Data di Inizio delle Negoziazioni, al fine di adeguarne le previsioni alla normativa vigente per le società con azioni quotate. Si riporta nei successivi paragrafi il contenuto delle principali previsioni del Nuovo Statuto.

21.2.1 Descrizione dell'oggetto sociale e degli scopi dell'Emittente

Ai sensi dell'articolo 4 del Nuovo Statuto, l'oggetto sociale dell'Emittente è il seguente:

- (i) *“La Società ha per oggetto la gestione dell'aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna, inteso quale complesso di beni, attività e servizi organizzati ai fini della messa a disposizione degli utenti, dei passeggeri e delle merci delle infrastrutture aeroportuali così da assicurare l'intermodalità dei trasporti.*
- (ii) *Rientra nelle finalità della Società ogni iniziativa opportuna a sviluppare il traffico aereo dello scalo di Bologna, assicurando contemporaneamente il continuo adeguamento delle strutture e degli impianti aeroportuali.*
- (iii) *Si intendono compresi nello scopo sociale:*
 - a. *la progettazione, la costruzione delle infrastrutture e di tutte le opere di ammodernamento e di potenziamento richieste dal sistema aeroportuale, le manutenzioni, le innovazioni, i completamenti ed ampliamenti del sistema aeroportuale stesso e delle relative pertinenze;*
 - b. *la gestione dei servizi aeroportuali, nonché di altri servizi particolari connessi o comunque utili all'esercizio del sistema aeroportuale anche mediante appalti o subconcessioni; i risultati delle suddette gestioni saranno separatamente evidenziati ed illustrati in maniera chiara e distinta nei bilanci ed in tutti i documenti contabili;*
 - c. *qualsiasi operazione commerciale e finanziaria, mobiliare ed immobiliare che abbia attinenza anche indiretta con lo scopo sociale e che sia ritenuta utile al raggiungimento dei fini Sociali, ivi compresa l'assunzione di partecipazioni o interessenze sotto qualsiasi forma in altre Società od imprese, aventi oggetto analogo od affine o connesso al proprio, sia direttamente sia indirettamente.*
- (iv) *Le attività finanziarie dovranno comunque essere svolte in maniera non prevalente, tenendo conto delle limitazioni e dei divieti previsti dalla Legge (con particolare riferimento alla Legge 5 luglio 1991 n. 197, al Decreto legislativo 1° settembre 1993 n. 385 e successive integrazioni ed altresì al Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58).”*

21.2.2 Sintesi delle disposizioni dello statuto dell'Emittente riguardanti i membri degli organi di amministrazione, di direzione e di vigilanza

Consiglio di Amministrazione

Le disposizioni relative alla composizione e nomina del Consiglio di Amministrazione sono contenute nell'art. 13 del Nuovo Statuto.

La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da nove membri che durano in carica fino a tre esercizi sociali e sono rieleggibili.

Gli amministratori vengono nominati dall'Assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo ed essere in numero non superiore ai componenti da eleggere.

Ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge, menzionando distintamente tali candidati.

Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, secondo quanto indicato nell'avviso di convocazione dell'assemblea, in modo da garantire una composizione del consiglio di amministrazione rispettosa di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi.

Le liste devono essere depositate presso la sede sociale e pubblicate in conformità con la normativa vigente. Ogni azionista può presentare o concorrere alla presentazione di una sola lista e ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità. Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli azionisti che, da soli o insieme ad altri azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento. Unitamente a ciascuna lista devono depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la propria candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti prescritti dalla normativa vigente e dal presente statuto per le rispettive cariche. Gli amministratori nominati devono comunicare senza indugio al consiglio di amministrazione la perdita dei requisiti da ultimo indicati, nonché la sopravvenienza di cause di ineleggibilità o di incompatibilità. Ogni avente diritto al voto può votare una sola lista.

Alla elezione degli amministratori si procede come segue:

- (a) dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista sei amministratori;
- (b) i restanti amministratori vengono tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno, due, tre e così via, secondo il numero degli amministratori da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun

amministratore o che abbia eletto il minor numero di amministratori. Nel caso in cui nessuna di tali liste abbia ancora eletto un amministratore ovvero tutte abbiano eletto lo stesso numero di amministratori, nell'ambito di tali liste risulta eletto il candidato di quella che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti di lista e sempre a parità di quoziente, si procede a nuova votazione da parte dell'intera assemblea risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti;

- (c) ai fini del riparto degli amministratori da eleggere, non si tiene conto dei candidati indicati nelle liste che abbiano ottenuto un numero di voti inferiore alla metà della percentuale richiesta per la presentazione delle liste stesse;
- (d) qualora, ad esito delle votazioni e delle operazioni di cui sopra, non risulti rispettata la normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, i candidati che risulterebbero eletti nelle varie liste vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente, formata secondo il sistema di quozienti indicato nella lettera (b) che precede. Si procede quindi alla sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in tale graduatoria, con il primo dei candidati del genere meno rappresentato che risulterebbe non eletto e appartenente alla medesima lista. Se in tale lista non risultano altri candidati, la sostituzione di cui sopra viene effettuata dall'assemblea con le maggioranze di legge secondo quanto previsto al successivo punto (f) che precede e nel rispetto del principio di una proporzionale rappresentanza delle minoranze nel consiglio di amministrazione. In caso di parità di quozienti, la sostituzione viene effettuata nei confronti del candidato tratto dalla lista che risulti avere ottenuto il maggior numero di voti. Qualora la sostituzione del candidato del genere più rappresentato avente il quoziente più basso in graduatoria non consenta, tuttavia, il raggiungimento della soglia minima prestabilita dalla normativa vigente per l'equilibrio tra i generi, l'operazione di sostituzione sopra indicata viene eseguita anche con riferimento al candidato del genere più rappresentato avente il penultimo quoziente, e così via risalendo dal basso della graduatoria;
- (e) al termine delle operazioni sopra indicate, il presidente procede alla proclamazione degli eletti;
- (f) per la nomina di amministratori, che per qualsiasi ragione non vengono eletti ai sensi del procedimento sopra previsto, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge in modo da assicurare comunque la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti in indipendenza stabiliti dalla legge, nonché il rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi.

Il procedimento del voto di lista si applica solo in caso di rinnovo dell'intero Consiglio di Amministrazione.

Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 del codice civile. Se uno o più degli amministratori cessati erano stati tratti da una lista contenente anche nominativi di candidati non eletti, la sostituzione viene effettuata nominando, secondo l'ordine progressivo, persone tratte dalla lista cui apparteneva l'amministratore venuto meno e che siano tuttora eleggibili e disposte ad accettare la carica. In ogni caso la sostituzione dei consiglieri cessati viene effettuata da parte del Consiglio di Amministrazione assicurando la presenza del numero necessario di amministratori in possesso dei requisiti di indipendenza stabili dalla legge, nonché garantendo il rispetto della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Se viene meno la maggioranza dei consiglieri nominati dall'assemblea, si intende dimissionario l'intero consiglio e l'assemblea deve essere convocata senza indugio dagli amministratori rimasti in carica per la ricostruzione dello stesso.

Ai sensi dell'articolo 14 del Nuovo Statuto, il Consiglio di Amministrazione, qualora non vi abbia provveduto l'assemblea, elegge fra i suoi membri un presidente; può altresì eleggere un vice presidente, che sostituisce il presidente nei casi di assenza o impedimento.

Ai sensi dell'Articolo 15 del Nuovo Statuto il Consiglio di Amministrazione si raduna nel luogo indicato nell'avviso di convocazione tutte le volte che il presidente o, in caso di sua assenza o impedimento, il vice presidente lo giudichi necessario. Il Consiglio di Amministrazione deve essere altresì convocato quando ne è fatta richiesta scritta da almeno due consiglieri per deliberare su uno specifico argomento da essi ritenuto di particolare rilievo, attinente alla gestione, argomento da indicare nella richiesta stessa. Le riunioni possono tenersi anche mediante mezzi di telecomunicazione, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e di tale identificazione si dia atto nel relativo verbale e sia loro consentito di seguire la discussione e di intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti affrontati, scambiando se del caso documentazione; in tal caso, il Consiglio di Amministrazione si considera tenuto nel luogo in cui si trova chi presiede la riunione e dove deve pure trovarsi il segretario per consentire la stesura e la sottoscrizione del relativo verbale. Di regola la convocazione è fatta almeno cinque giorni prima di quello fissato per la riunione. Nei casi di urgenza il termine può essere più breve. Il consiglio di amministrazione delibera le modalità di convocazione delle proprie riunioni.

Come previsto dall'articolo 16 del Nuovo Statuto, le riunioni del Consiglio di Amministrazione sono presiedute dal presidente o, in sua assenza od impedimento, dal vice presidente, se nominato. In mancanza anche di quest'ultimo, sono presiedute dal consigliere più anziano di età.

Ai sensi dell'articolo 17 del Nuovo Statuto, per la validità delle riunioni del Consiglio di Amministrazione è necessaria la presenza della maggioranza dei membri in carica. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta dei presenti; in caso di parità prevale il voto di chi presiede. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, delibera sulle seguenti materie con il voto favorevole di due terzi dei membri del Consiglio di Amministrazione:

- (a) acquisto e/o vendita di beni immobili e/o di aziende e/o di rami di azienda e/o di partecipazioni sociali di valore superiore a euro 5.000.000;
- (b) proposta di fusione e/o scissione;
- (c) proposta di aumento di capitale a pagamento.

Secondo quanto dettato dall'articolo 19 del Nuovo Statuto, la gestione dell'impresa spetta esclusivamente agli amministratori, i quali compiono le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale. Oltre ad esercitare i poteri che gli sono attribuiti dalla legge, il Consiglio di Amministrazione è competente a deliberare circa: (a) l'istituzione o la soppressione di sedi secondarie; (b) l'indicazione di quali tra gli amministratori hanno la rappresentanza della Società; (c) la riduzione del capitale sociale in caso di recesso di uno o più soci; (d) l'adeguamento dello statuto a disposizioni normative. Gli organi delegati riferiscono tempestivamente al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale – o, in mancanza degli organi delegati, gli amministratori riferiscono tempestivamente al Collegio Sindacale – con periodicità almeno trimestrale e comunque in occasione delle riunioni del consiglio stesso, sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario

e patrimoniale, o comunque di maggior rilievo per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle società controllate; in particolare riferiscono sulle operazioni nelle quali essi abbiano un interesse, per conto proprio o di terzi, o che siano influenzate dal soggetto che esercita l'attività di direzione e coordinamento, ove esistente. Il Consiglio di Amministrazione nomina e revoca un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, previo parere del collegio sindacale. Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari deve aver maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio nell'esercizio di: (a) funzioni dirigenziali nello svolgimento di attività di predisposizione e/o analisi e/o di valutazione e/o di verifica di documenti societari che presentano problematiche contabili di complessità comparabile a quelle connesse ai documenti contabili della Società; ovvero (b) attività di controllo legale dei conti presso società con azioni quotate in mercati regolamentati italiani o di altri paesi dell'Unione Europea.

L'articolo 20 del Nuovo Statuto prevede che il Consiglio di Amministrazione può delegare, nei limiti di cui all'art. 2381 del codice civile e di quanto previsto all'articolo 20.4 dello Statuto, proprie attribuzioni a uno dei suoi componenti e/o a un comitato esecutivo, determinando il contenuto, i limiti e le eventuali modalità di esercizio della delega. Il consiglio, su proposta del presidente e d'intesa con l'amministratore delegato, può conferire deleghe per singoli atti o categorie di atti anche ad altri membri del consiglio di amministrazione. Rientra nei poteri degli organi delegati conferire, nell'ambito delle attribuzioni ricevute, deleghe per singoli atti o categorie di atti a dipendenti della Società ed a terzi, con facoltà di subdelega. Il Consiglio di Amministrazione può nominare altresì un direttore generale, determinandone compiti e poteri. In ogni caso sono di esclusiva competenza del consiglio di amministrazione, oltre alle delibere ad esso riservate per legge, le delibere sulle seguenti materie: (i) assunzione e dimissione di partecipazioni sociali di valore superiore a Euro 500.000; (ii) acquisto e/o vendita di beni immobili e/o di aziende e/o di rami di azienda di valore superiore a Euro 500.000 (iii) rilascio di ipoteche, pegni, fidejussioni e/o altre garanzie reali o personali di valore superiore a Euro 500.000; (iv) designazione dei consiglieri di amministrazione delle società controllate e/o partecipate; (v) partecipazione a gare e/o a procedure ad evidenza pubblica che comportino l'assunzione di obblighi contrattuali eccedenti Euro 5.000.000.

Ai sensi dell'articolo 22 del Nuovo Statuto, ai membri del Consiglio di Amministrazione spetta un compenso da determinarsi dall'assemblea. Tale deliberazione, una volta presa, sarà valida anche per gli esercizi successivi fino a diversa determinazione dell'assemblea. La remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche in conformità della statuto è stabilita dal consiglio di amministrazione, sentito il parere del collegio sindacale.

Il presidente del Consiglio di Amministrazione è investito, ai sensi dell'articolo 23 del Nuovo Statuto, dei seguenti poteri: (i) poteri di rappresentanza della Società ai sensi dell'art. 21.1 del Nuovo Statuto; (ii) presiedere l'assemblea ai sensi dell'articolo 11.1 del Nuovo Statuto; (iii) convocare e presiedere il Consiglio di Amministrazione ai sensi degli artt. 15, 16.1 del Nuovo Statuto; ne fissa l'ordine del giorno, ne coordina i lavori e provvede affinché adeguate informazioni sulle materie iscritte all'ordine del giorno vengano fornite a tutti i consiglieri; (iv) verifica l'attuazione delle deliberazioni del consiglio.

Collegio Sindacale

Ai sensi dell'articolo 24 del Nuovo Statuto l'assemblea elegge il Collegio Sindacale, costituito da tre sindaci effettivi, e ne determina il compenso. L'assemblea elegge altresì due sindaci supplenti. Ai sensi dell'art. 11, commi 2 e 3, del MIT del 12 novembre 1997 n. 521, il MIT e il MEF nominano ciascuno un sindaco effettivo.

Il sindaco nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze assume la funzione di presidente collegio sindacale. L'efficacia delle nomine ministeriali suddette, laddove esse siano tempestive e, dunque, precedenti all'assemblea degli azionisti avente ad oggetto la nomina dell'organo di controllo, decorre dalla data dell'assemblea medesima. In difetto di nomine da parte di MIT e MEF, provvede l'assemblea con le maggioranze di legge senza osservare il procedimento di cui all'articolo 24.3 dello Statuto (ovvero non mediante il voto di lista), nel rispetto comunque della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi e fermo restando che in tale ipotesi la presidenza del collegio sindacale spetterà al sindaco effettivo tratto dalla lista classificata seconda.

Il sindaco effettivo restante e i sindaci supplenti sono nominati dall'assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo e devono risultare in numero pari ai posti restanti da coprire. Hanno diritto di presentare le liste soltanto gli azionisti che, da soli o insieme ad altri azionisti, risultino titolari della quota di partecipazione minima al capitale sociale stabilita dalla Consob con regolamento per la presentazione delle liste di candidati per la nomina del consiglio di amministrazione. Per la presentazione, il deposito e la pubblicazione delle liste si applica la normativa vigente.

Le liste si articolano in due sezioni: una per i candidati alla carica di sindaco effettivo e l'altra per i candidati alla carica di sindaco supplente. Il primo dei candidati di ciascuna sezione deve essere iscritto nel registro dei revisori legali ed avere esercitato l'attività di controllo legale dei conti per un periodo non inferiore a tre anni.

Nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi, le liste devono in ogni caso includere, al primo posto di ciascuna sezione della lista, candidati di genere diverso. Dalla lista che ha ottenuto il maggior numero dei voti viene tratto, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nelle sezioni della lista stessa, un sindaco supplente. Dalla lista classificata seconda in base ai voti espressi dagli azionisti e che non sia collegata in alcun modo neppure indirettamente né con la lista che ha ottenuto il maggior numero di voti né con i soci che hanno presentato o votato quella lista, vengono tratti un sindaco effettivo e un sindaco supplente ai sensi della normativa vigente nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dalle altre liste; a tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse sono divisi successivamente per uno o due, secondo il numero dei sindaci da eleggere. I quozienti così ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine delle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste vengono disposti in unica graduatoria decrescente. Risultano eletti coloro che hanno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulta eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun sindaco o che abbia eletto il minor numero di sindaci. Nel caso in cui nessuna di tali liste abbia ancora eletto un sindaco ovvero tutte abbiano eletto lo stesso numero di sindaci, nell'ambito di tali liste risulta eletto il candidato di quella che abbia ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti di lista e sempre a parità di quoziente, si procede a nuova votazione da parte dell'intera assemblea risultando eletto il candidato che ottenga la maggioranza semplice dei voti.

I componenti il Collegio Sindacale sono scelti tra coloro che siano in possesso dei requisiti di professionalità e di onorabilità indicati nel decreto del Ministero della giustizia 30 marzo 2000, n. 162. Ai fini di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, lettere b) e c) di tale decreto, si considerano strettamente attinenti all'ambito di attività della Società le materie inerenti il diritto della navigazione aerea, il diritto commerciale, l'economia aziendale e la finanza aziendale, nonché le materie e i settori di attività connessi o inerenti all'attività esercitata

dalla Società. Per quanto riguarda la composizione del Collegio Sindacale, le situazioni di ineleggibilità ed i limiti al cumulo degli incarichi di amministrazione e controllo che possono essere ricoperti da parte dei componenti il collegio sindacale, trovano applicazione le disposizioni di legge e di regolamento vigenti.

Per la nomina di sindaci che abbia luogo al di fuori delle ipotesi di rinnovo dell'intero collegio sindacale, l'assemblea delibera con le maggioranze di legge e senza osservare il procedimento previsto all'articolo 24.3 del Nuovo Statuto e sopra descritto, ma comunque in modo tale da assicurare una composizione del Collegio Sindacale conforme a quanto disposto dall'art. 11, commi 2 e 3, del Decreto del MIT del 12 novembre 1997 n. 521⁹⁹, dall'art. 1, comma 1, del Decreto del Ministero della Giustizia 30 marzo 2000, n. 162¹⁰⁰, nonché il rispetto del principio di rappresentanza delle minoranze e della normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi.

Diversa disciplina è prevista nell'art. 148, comma 2 bis, del TUF, che stabilisce che il presidente del Collegio Sindacale è nominato dall'assemblea tra i sindaci eletti dalla minoranza. A tal riguardo, l'assemblea della Società, in sede di approvazione dello Statuto, in linea con l'interpretazione e la prassi adottata da altre società con azioni quotate sul MTA operanti nel medesimo settore in cui opera la Società che sono altresì gestori aeroportuali "totali", ha ritenuto di dover dare prevalenza alla disciplina di cui al citato art. 4 della Legge 420/1971 e di cui al citato art. 11 del D.M. 521/1997, rispetto all'art. 148, comma 2 bis, del TUF, in ragione: (i) del connotato di maggiore specialità della predetta normativa, che prevede la nomina di due sindaci da parte dello Stato e la conseguente assunzione della funzione di presidente del Collegio Sindacale da parte del sindaco nominato dal MEF; e (ii) della considerazione che essendo il presidente del collegio di nomina ministeriale, lo stesso, per natura, non è espressione della maggioranza degli azionisti, con la conseguenza che la disposizione in parola, di cui al decreto ministeriale, *mutatis mutandis*, è coerente con le finalità cui è preordinato il predetto art. 148, comma 2 bis, del TUF ossia garantire, statutariamente, che il presidente dell'organo di controllo non sia espressione della maggioranza.

In caso di sostituzione di un sindaco subentra il sindaco supplente appartenente alla medesima lista e dello stesso genere di quello dimissionario o decaduto.

I sindaci uscenti sono rieleggibili. Le riunioni del Collegio Sindacale possono tenersi anche mediante mezzi di telecomunicazione, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e di tale identificazione si dia atto nel relativo verbale e sia loro consentito di seguire la discussione e di intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti affrontati, scambiando se del caso documentazione; in tal caso, il Collegio Sindacale si considera tenuto nel luogo in cui si trova chi presiede la riunione. Il Collegio Sindacale può, previa comunicazione al presidente del consiglio di amministrazione, convocare l'assemblea e il Consiglio di Amministrazione. I relativi poteri possono essere esercitati anche da almeno due membri del Collegio Sindacale in caso di convocazione dell'assemblea, e da almeno un membro del Collegio Sindacale in caso di convocazione del consiglio di amministrazione.

⁹⁹ Regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato.

¹⁰⁰ Regolamento recante norme per la fissazione dei requisiti di professionalità e onorabilità dei membri del collegio sindacale delle società quotate da emanare in base all'articolo 148 del TUF.

21.2.3 Diritti, privilegi e restrizioni connessi a ciascuna classe di azioni esistente

Ai sensi dell'articolo 5 del Nuovo Statuto, il capitale sociale dell'Emittente è diviso in Azioni senza indicazione del valore nominale. Le Azioni sono soggette al regime di dematerializzazione ai sensi degli articoli 83-bis e seguenti del TUF e attribuiscono i medesimi diritti sia patrimoniali che amministrativi stabiliti dalla legge e dallo Statuto.

Non esistono altre categorie di azioni.

21.2.4 Disciplina statutaria della modifica dei diritti dei possessori delle azioni

Ai sensi dell'articolo 6 del Nuovo Statuto, ciascun socio ha diritto di recedere dalla Società nei casi previsti dalla legge. Non compete, tuttavia, il diritto di recesso nei casi di:

- (a) proroga del termine di durata della Società;
- (b) introduzione, modifica o rimozione di vincoli alla circolazione dei titoli azionari

Per le modalità di esercizio del diritto di recesso e di liquidazione della quota del socio recedente si rinvia alle disposizioni normative applicabili in materia.

21.2.5 Disciplina statutaria delle Assemblee ordinarie e straordinarie della Società

L'assemblea è convocata, nei termini di legge, con avviso pubblicato sul sito internet della Società e con le altre modalità previste dalle vigenti disposizioni normative e regolamentari.

L'assemblea sia in sede ordinaria sia in sede straordinaria si tiene in unica convocazione, ai sensi dell'articolo 2369, comma 1, del codice civile. La competenza a convocare l'assemblea spetta al Consiglio di Amministrazione, fermo restando il potere del Collegio Sindacale ovvero di almeno due membri dello stesso di procedere alla convocazione, ai sensi dell'articolo 151 del TUF e delle altre vigenti disposizioni normative e regolamentari.

Ai sensi dell'art. 10 del Nuovo Statuto, la legittimazione all'intervento in assemblea è disciplinata dalla normativa vigente. Coloro i quali sono legittimati all'intervento in assemblea possono farsi rappresentare per delega ai sensi di legge. La notifica elettronica della delega può essere effettuata, con le modalità indicate nell'avviso di convocazione, mediante messaggio inviato tramite apposita sezione del sito internet dell'Emittente come riportato nell'avviso medesimo. L'avviso di convocazione può altresì indicare, nel rispetto della normativa vigente, ulteriori modalità di notifica in via elettronica della delega, utilizzabili nella specifica assemblea cui l'avviso si riferisce.

Il Consiglio di Amministrazione può prevedere, in relazione a singole assemblee, che coloro ai quali spetta la legittimazione all'intervento in assemblea e all'esercizio del diritto di voto possano partecipare all'assemblea con mezzi elettronici. In tal caso, l'avviso di convocazione specificherà, anche mediante il riferimento al sito internet della Società, le predette modalità di partecipazione

Ai sensi dell'articolo 11 del Nuovo Statuto, l'assemblea è presieduta dal presidente del Consiglio di Amministrazione. In caso di sua assenza o impedimento, l'assemblea è presieduta dal Vice presidente, se

nominato, oppure, in caso di sua assenza o impedimento, dalla persona designata dall'assemblea. Inoltre il presidente dell'assemblea è assistito da un segretario, anche non socio, designato dagli intervenuti e può nominare uno o più scrutatori.

Ai sensi dell'articolo 12 del Nuovo Statuto, l'assemblea delibera, in sede ordinaria e straordinaria, sulle materie a essa riservate dalla legge e dallo Statuto e con le maggioranze stabilite dalle legge.

21.2.6 Disposizioni statutarie relative alla variazione dell'assetto di controllo

Lo Statuto non contiene previsioni specificatamente volte a ritardare, rinviare o impedire una modifica del controllo sull'Emittente. L'acquisto ed il trasferimento di azioni non sono soggetti a particolari restrizioni statutarie

21.2.7 Disposizioni statutarie relative alla variazione delle partecipazioni rilevanti

Lo Statuto non prevede condizioni di modifica dei diritti dei possessori delle azioni diverse da quelle previste in conformità alle disposizioni normative vigenti.

La partecipazione azionaria al di sopra della quale vige l'obbligo di comunicazione al pubblico resta, pertanto, quella prevista dalle norme di legge e di regolamento pro tempore vigenti.

Si segnala, peraltro, che la formulazione dell'art. 120, comma 2, del TUF in vigore alla Data del Prospetto, come da ultimo modificata per effetto dell'art. 20 del D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito con modificazioni in Legge 11 agosto 2014, n. 116, dispone che gli obblighi di comunicazione delle partecipazioni rilevanti detenute in emittenti quotati avente l'Italia come Stato membro d'origine sorgono al superamento della soglia del 2% ovvero, nel caso in cui l'emittente sia una "PMI", al superamento della soglia del 5%.

Considerata la natura di PMI dell'Emittente, la percentuale applicabile ai fini degli obblighi di comunicazione di cui all'art. 120, comma 2, del TUF è pari al 5%.

21.2.8 Previsioni statutarie relative alla modifica del capitale

Il Nuovo Statuto dell'Emittente non prevede per l'assemblea dei soci condizioni più restrittive delle disposizioni di legge in merito alla modifica del capitale sociale. Si segnala tuttavia che per le proposte di aumento del capitale sociale a pagamento è richiesta la maggioranza di due terzi dei membri del Consiglio di Amministrazione.

22 CONTRATTI IMPORTANTI

22.1 Concessione dell'Aeroporto

22.1.1 *Convenzione tra ENAC e l'Emittente per il periodo 2004-2044*

In data 12 luglio 2004 ENAC e l'Emittente hanno sottoscritto la Convenzione disciplinante la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, nell'Aeroporto di Bologna.

La Convenzione è stata oggetto di due successive integrazioni rispettivamente operate con Atto aggiuntivo n. 111 del 27 ottobre 2004 e Atto Aggiuntivo n. 116 del 17 febbraio 2005, attraverso le quali il testo originario è stato uniformato alle previsioni della legge 9 novembre 2004, n. 265.

La Convenzione disciplina i rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale sull'Aeroporto di Bologna, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività.

La Convenzione ha durata sino alla data del 28 dicembre 2044.

Con la stipula della Convenzione, l'Emittente si è impegnata ad assicurare la gestione dell'Aeroporto in conformità alle norme internazionali, comunitarie e nazionali che regolano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile e lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra ed a provvedere alla conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione. Inoltre l'Emittente è tenuta a definire ed attuare le strategie e le politiche commerciali più opportune per lo sviluppo dell'aeroporto, anche in relazione alle esigenze del bacino di traffico servito.

Ai sensi dell'art. 3 della Convenzione, la Società può, previa autorizzazione dell'ENAC, affidare in subconcessione aree e locali destinati ad attività aeronautica.

È soggetto, invece, a mera comunicazione scritta all'ENAC l'eventuale affidamento a terzi di aree e locali destinati ad altre attività, quali ad esempio attività commerciali, logistiche e quelle finalizzate alla somministrazione di utenze e servizi ad enti pubblici e privati.

L'Emittente è tenuta a garantire che i soggetti terzi subconcessionari abbiano una totale copertura assicurativa dei rischi connessi all'esplicazione della propria attività, per eventuali danni che essi possano arrecare alle amministrazioni o agli enti presenti in aeroporto.

Inoltre, ai sensi della Convenzione, l'Emittente assume, tra gli altri, l'obbligo di:

- (i) garantire la piena operatività dell'aeroporto durante l'orario di apertura stabilito da ENAC;
- (ii) gestire l'aeroporto, adottando ogni più opportuna misura in favore delle comunità territoriali vicine e assicurando lo svolgimento dell'attività di aviazione con ogni iniziativa diretta a evitare pratiche discriminatorie rispetto all'aviazione commerciale;

- (iii). organizzare e gestire l'impresa garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e servizi di adeguato livello;
- (iv). erogare con continuità e regolarità i servizi di propria competenza;
- (v). garantire idonei standard di servizio in ossequio alla normativa vigente;
- (vi). garantire altresì il rispetto degli obblighi derivanti dalla carta dei servizi, comunicando periodicamente ad ENAC i dati relativi alla qualità dei servizi resi.

L'art. 8 della Convenzione individua le seguenti categorie di proventi spettanti alla Società e nella specie:

- (i). i diritti per l'uso degli aeroporti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324;
- (ii). la tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117;
- (iii). i corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza ai sensi dell'art. 8 del decreto ministeriale 29 gennaio 1999 n. 85;
- (iv). le entrate derivanti dall'esercizio dell'attività aeroportuale, diretta o indiretta, nonché dall'utilizzazione delle aree del sedime aeroportuale e dal loro sfruttamento economico da parte di terzi, anche per quanto previsto dal D.lgs. n. 18/1999;

L'affidamento della gestione totale dell'Aeroporto comporta il totale trasferimento in capo all'Emittente delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale; la consistenza di tali beni è rilevata da ENAC, in contraddittorio con la concessionaria, ai sensi di quanto previsto dal D.lgs. n. 250/1997. L'Emittente, pertanto, per tutta la durata della Convenzione è da considerarsi "ente proprietario" ai sensi e per gli effetti del codice della strada e del relativo regolamento.

Le opere realizzate dall'Emittente o da terzi sui sedimi aeroportuali rimarranno di proprietà della stessa sino al termine dell'affidamento della gestione aeroportuale.

Qualora, in caso di revoca della Convenzione, risultassero beni non completamente ammortizzati l'ENAC, o il subentrante provvederanno a rimborsare all'Emittente il valore delle opere realizzate con fondi della medesima nei limiti della quota di valore residuo riferito al periodo di durata della Convenzione medesima.

Alla scadenza della Convenzione o in caso di revoca o di decadenza, l'ENAC in contraddittorio con l'Emittente, redigerà un verbale di riconsegna dei beni con il relativo stato d'uso. L'ENAC comunicherà alla Società un termine perentorio per la riparazione di eventuali danni riscontrati sui beni insistenti sul sedime aeroportuale, scaduto il quale, può provvedere direttamente l'ENAC rivalendosi con interessi sulla concessionaria. Ai sensi di quanto previsto dall'art. 10 della Convenzione, l'Amministrazione dello Stato, al termine della Concessione riacquisisce la piena proprietà (libera da pesi e limitazioni) degli immobili e impianti fissi e delle altre opere comunque realizzate dalla concessionaria o da terzi sul suolo demaniale dell'Aeroporto di Bologna. I beni mobili e le attrezzature acquistati dall'Emittente con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di andamento della Concessione, rimangono di proprietà dell'acquirente, salvo il diritto dell'ENAC di acquisirli in tutto o in parte al valore corrente di mercato da determinarsi secondo le procedure vigenti.

L'Amministrazione dello Stato acquisisce altresì, previa corresponsione di un indennizzo, le aree entrate a far parte della struttura aeroportuale, con le eventuali opere ivi realizzate, a seguito di intervenuto ampliamento del sedime aeroportuale.

L'art. 14 disciplina il regime delle sanzioni in caso di inadempienze da parte dell'Emittente. In caso di accertate violazioni rispetto a quanto previsto dal Codice della Navigazione o dalla Convenzione, nonché, in caso di ritardi (i) nella presentazione del Piano Regolatore generale di aeroporto, (ii) rispetto al programma di intervento (iii) nella presentazione dei dati necessari alla stipula del contratto di programma quadriennale secondo le linee guida stabilite dalla deliberazione CIPE 86/2000 (iv) nella presentazione del programma di intervento (v) nel conseguimento degli obiettivi di qualità previsti dalla carta dei servizi di cui all'art. 6, (vi) nella presentazione della relazione quadriennale a consuntivo - ENAC ingiungerà all'Emittente il pagamento di una penale pari al 20% del canone annuo e comunque non inferiore a Euro 50.000. In caso di recidiva della stessa tipologia di infrazione nel corso del biennio, da calcolare a decorrere dalla data della prima infrazione, la penale sarà pari al 40% del canone annuo e comunque non inferiore a Euro 100.000.

Qualora l'ENAC accerti violazioni relative al mancato rispetto della normativa in materia di sicurezza, ENAC ingiungerà alla concessionaria il pagamento di una penale pari al 30% del canone annuo e comunque non inferiore a Euro 75.000 e, in caso di recidiva entro il biennio, da calcolare a decorrere dalla data dell'infrazione, pari al 60% del canone annuo e comunque non inferiore a Euro 150.000.

L'ENAC è tenuto ad informare il MIT circa l'irrogazione e la misura delle sanzioni disposte.

Nei casi di gravi e/o reiterate violazioni del codice della navigazione e/o della Convenzione, nonché di violazioni della disciplina relativa alla sicurezza o in caso di predita dei requisiti necessari per la certificazione ai sensi del Regolamento di attuazione dell'art. 10 comma 13 della legge 537/93 adottato con decreto ministeriale n. 521/1997, in caso di mancata presentazione del Piano regolatore generale di aeroporto, di mancato rispetto del programma di intervento e del piano degli investimenti, o di mancata attuazione degli stessi, o al verificarsi di eventi da cui risulti che la concessionaria non si trova più nella capacità di gestire l'aeroporto, l'ENAC, propone al MIT con provvedimento motivato la revoca della concessione, che viene disposta ex art. 47 e 48 del Codice della Navigazione e art. 26 del relativo regolamento, e contestualmente propone al MIT la nomina di un commissario per la gestione operativa dell'aeroporto.

Contestualmente al decreto di revoca della concessione, l'ENAC viene reimmesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della concessione, rilevando anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla concessionaria. Per gli interventi effettuati dalla concessionaria l'ENAC, sentiti gli organi competenti, corrisponde un indennizzo da liquidare secondo i criteri stabiliti dall'art. 42 del Codice della Navigazione.

L'Emittente Concessionaria decade automaticamente dalla concessione altresì, in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del canone o in caso di dichiarazione di fallimento della stessa. A seguito della decadenza della Concessione, l'ENAC viene reimmesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della Concessione e contestualmente viene nominato un commissario per la gestione operativa dell'aeroporto, fermo restando, in ogni caso, il diritto al risarcimento, ai sensi dell'articolo 1218 del codice civile, per eventuali danni causati da azione od omissione dell'Emittente.

Alla Società decaduta non spetta alcun rimborso per le opere eseguite, né per le spese sostenute.

L'Emittente è responsabile per i danni eventualmente arrecati a persone o cose per l'attività svolta nell'esercizio della concessione. Su tutti i beni immobili destinati alla gestione aeroportuale, la Società ha l'obbligo di dotarsi di adeguata polizza assicurativa, per un massimale congruo da determinarsi d'intesa con ENAC, con una compagnia di rilevanza nazionale.

La copertura assicurativa ha ad oggetto i rischi connessi all'attività svolta dall'Emittente, per danni che comunque possano essere arrecati alle amministrazioni ed agli enti presenti in aeroporto. Nella polizza deve essere stabilito che, in caso di sinistro, il risarcimento liquidato a termini di polizza sarà dalla compagnia di assicurazione pagato direttamente ad ENAC, salvo diverso accordo tra le parti.

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, l'Emittente ha costituito una cauzione a favore di ENAC, di ammontare pari ad una annualità del canone concessorio - Euro 3.876.119,25 - mediante polizza fideiussoria. L'ammontare della cauzione è aggiornato coerentemente alle rideterminazioni annuali del canone concessorio.

L'Emittente è obbligata a presentare ogni anno una relazione sullo stato di attuazione del programma di intervento e del relativo piano degli investimenti, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti.

Non oltre sei mesi dalla scadenza di ogni quadriennio dall'affidamento della concessione, l'Emittente presenta per l'approvazione di ENAC, il programma di intervento, corredato dal piano degli investimenti e dal piano economico e finanziario, da realizzare nel quadriennio successivo

Il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente al programma di intervento, è presentato all'ENAC per la relativa approvazione entro un anno dall'affidamento. La realizzazione delle opere avviene sotto la responsabilità dell'Emittente, che assume, nell'affidamento dei lavori, la qualità di ente aggiudicatore ed è tenuta all'osservanza di tutte le vigenti disposizioni normative. Le opere realizzate nel sedime aeroportuale sono soggette a collaudo da parte dell'ENAC, con oneri a carico della Società.

22.1.2 Contratto di Programma 2010-2013

Il 27 luglio 2010 è stato sottoscritto tra ENAC e l'Emittente il Contratto di Programma.

Il Contratto di Programma disciplina il quadriennio 2010-2013 e ha ad oggetto:

- (i). l'individuazione dei servizi aeroportuali soggetti a tariffazione;
- (ii). l'indicazione del livello iniziale dei corrispettivi regolamentati, definito sulla base (i) dei dati della contabilità regolatoria, attestanti i costi sostenuti dall'Emittente all'anno base (i.e. il 2008, ossia l'ultimo esercizio per il quale è disponibile un bilancio certificato e sia stata presentata all'ENAC la contabilità analitica regolatoria certificata di cui all'art. 11 *nonies* della Legge 248/2005), per la gestione dei servizi e degli impianti aeroportuali affidati in concessione ed inclusivi di un'equa remunerazione sul capitale investito (ii) delle linee di servizio/attività prestate dalla Società all'utenza (iii) del margine conseguito dall'Emittente all'anno base nello svolgimento di servizi non regolamentati;

- (iii). stabilire, in via programmatica, la dinamica dei corrispettivi regolamentati per ciascuna annualità del periodo regolatorio, tenendo conto: (a) degli oneri relativi alle nuove opere e agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Piano degli investimenti (b) della dinamica dei costi legata all'incremento della produttività da volumi, (c) dell'obiettivo di recupero della produttività dei fattori impiegati nell'erogazione di ciascun Servizio regolamentato, (d) dell'inclusione nei costi regolatori ammessi di "poste figurative" tese ad assicurare stabilità tariffaria (e) dei livelli di qualità e tutela ambientale cui la Società dovrà progressivamente uniformare gli standard dei servizi resi all'utenza;
- (iv). stabilire le modalità di rilevazione annuale dello stato degli adempimenti gravanti sulla Società in forza del presente contratto;
- (v). stabilire le penali applicabili in caso di ritardato adempimento degli obblighi previsti dal presente contratto.

Ai sensi del Contratto di Programma per servizi regolamentati si intendono quei servizi che sono erogati dall'Emittente in regime di esclusiva nell'aeroporto di Bologna e che soggiacciono alla regolazione tariffaria. L'erogazione di tali servizi dovrà essere operata nel pieno rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione, applicando corrispettivi non superiori a quelli definiti dal Contratto di Programma medesimo. Per costi regolatori ammessi, invece, sono da intendersi la somma, per ciascun servizio regolamentato, dei (i) costi operativi (ii) del capitale investito netto (CIN) regolatorio e delle (iii) quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, calcolate sulla base di aliquote tecnico economiche.

L'Emittente incassa le somme relative ai Diritti Aeroportuali. Tali diritti e corrispettivi sono pagati dagli utenti aeroportuali (vettori passeggeri e merci), che li riscuotono dai loro clienti come componente del prezzo dei biglietti o dei servizi. L'ammontare di tali diritti e corrispettivi è determinato per ciascun anno di durata del Contratto di Programma sulla base di una formula che tiene conto dei seguenti parametri ivi stabiliti contrattualmente:

- (i). costo dei servizi concordato;
- (ii). tasso di inflazione programmato dal Governo per ciascun anno di durata del Contratto di Programma;
- (iii). parametri di produttività;
- (iv). coefficienti di incremento tariffario legati alla realizzazione degli investimenti programmati;
- (v). coefficienti di incremento tariffario legati al raggiungimento di obiettivi di qualità del servizio e di tutela ambientale;
- (vi). oneri derivanti da nuove disposizioni normative;
- (vii). quota di margine commerciale concordata.

Ai sensi del Contratto di Programma, l'Emittente è tenuta al pieno rispetto delle previsioni ivi disciplinate nonché ai collegati obblighi derivanti:

- (i). dalla Convenzione;
- (ii). dalle disposizioni e dagli standard tecnico-operativi previsti dalle normative nazionali ed internazionali in tema di sicurezza di impianti aeroportuali;
- (iii). delle norme in materia di erogazione di servizi pubblici ai sensi della Dir P.C.M. del 27 gennaio 1994 e dagli obiettivi fissati dalla Carta dei Servizi approvata da ENAC;
- (iv). dagli obblighi derivanti dal Manuale di aeroporto e dal Regolamento di Scalo;

L'Emittente è altresì tenuta a mantenere i requisiti di solidità patrimoniale ed in particolare assicurare:

- (i). che la somma delle voci C (trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato) e D (debiti esigibili oltre l'esercizio successivo) del passivo dello stato patrimoniale di cui all'art. 2424 del Codice Civile non ecceda, per ciascun anno, la somma della misura del capitale investito regolatorio netto;
- (ii). che il tempo di rimborso dei debiti finanziari sia inferiore alla durata residua della concessione;
- (iii). che il rapporto tra il flusso monetario dell'attività operativa e flusso monetario necessario per il servizio del debito, non risulti inferiore a 1,2 in media triennale;
- (iv). che la leva finanziaria (intesa come: il rapporto tra il capitale di debito, rappresentato dall'indebitamento finanziario netto, ed il totale del patrimonio netto (equity), entrambi ricavati dal bilancio di esercizio della Società relativo all'anno base) complessiva della società non sia superiore al 75%, salvo diversa autorizzazione dell'ENAC in tal senso.

Alla Data del Documento di Registrazione tali requisiti risultano tutti regolarmente rispettati dall'Emittente.

È fatto altresì divieto all'Emittente di vincolare beni ed impianti affidati in concessione a garanzia dell'adempimento di obbligazioni derivanti dall'assicurazione di iniziative non attinenti alla gestione caratteristica dell'Aeroporto.

Tra gli ulteriori adempimenti cui la Società è tenuta, vi è l'obbligo per quest'ultima di affidare i lavori, i servizi e le forniture in pieno rispetto degli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e comunitaria vigente in materia di procedure ad evidenza pubblica.

Il quadriennio 2010-2013 considerato dal Contratto di Programma è scaduto il 31 dicembre 2013. Per dettagli sul regime applicato dal 31 dicembre 2013 alla Data del Documento di Registrazione, *cf.* Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Documento di Registrazione.

L'eventuale divario tra la tariffa determinata ai sensi dei precedenti punti (i) e (ii) e quella che sarebbe scaturita per tale annualità dalla stipula del successivo contratto di programma, sarà recuperato a valere sul nuovo periodo regolatorio.

Il mancato rispetto degli obblighi di informativa e/o la mancata ottemperanza alle richieste di informazioni avanzate dall'ENAC, anche nell'ambito delle attività di controllo ed ispezione comporta l'applicazione, a carico della Società, di penali di importo variabile a seconda della gravità dell'inadempimento, comunque non inferiore nel minimo a Euro mille e non superiore nel massimo al 20% del canone concessorio.

Ai sensi dell'art. 13 del Contratto di Programma, eventuali interventi di carattere urgente non previsti dal piano degli investimenti che dovessero rendersi necessari nel periodo di vigenza del Contratto di Programma per esigenze inerenti la sicurezza, la regolarità del trasporto aereo ed il miglioramento dei livelli di servizio offerti, saranno riconosciuti a fini tariffari alla stregua di nuove opere entrate in esercizio solo a seguito dell'intervenuta approvazione da parte degli enti competenti.

La Società si impegna, nel corso del periodo regolatorio, al raggiungimento degli standard di qualità del servizio e degli obiettivi di tutela ambientale fissati, per ciascuna annualità, nel Piano della qualità e dell'ambiente di cui all'Allegato 5.

22.2 Accordo tra l'Emittente e Marconi Express S.p.A. per la realizzazione del People Mover

In data 8 maggio 2015 l'Emittente e Marconi Express S.p.A. ("MEX") hanno finalizzato un accordo - emendato in data 11 giugno 2015 - disciplinante gli obblighi di sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi ("SFP") che MEX intende emettere al fine di finanziare la realizzazione del progetto denominato People Mover, un collegamento ferroviario diretto tra l'Aeroporto e la stazione centrale di Bologna (il "Progetto").

Con tale accordo l'Emittente si è impegnata a sottoscrivere, successivamente al 6 luglio 2015 e ove si siano realizzate le condizioni sospensive di seguito descritte, SFP per un importo massimo pari a Euro 8.872.500 che sarà emesso da MEX.

Tale sottoscrizione avverrà a condizione che, entro il 4 luglio 2015:

- (i) i soci di MEX effettuino un apporto di capitale pari almeno a Euro 6.000.000;
- (ii) MEX abbia ricevuto dagli istituti finanziatori coinvolti nel Progetto le delibere dei competenti organi interni che l'erogazione di finanziamenti per complessivi Euro 58.000.000 per il completamento del Progetto;
- (iii) gli enti pubblici finanziatori del Progetto abbiano assunto l'impegno a erogare le somme necessarie al completamento dello stesso;
- (iv) MEX adegui il proprio statuto sociale al fine di prevedere l'emissione degli SFP e adotti il regolamento degli stessi;
- (v) MEX e Comune di Bologna sottoscrivano l'atto integrativo della concessione per la realizzazione del Progetto;

- (vi) il consiglio di amministrazione di MEX abbia approvato un piano economico e finanziario concordato con gli istituti finanziatori che contempra modi e tempi di remunerazione dell'investimento in SFP da parte dell'Emittente, come previsto dal regolamento degli SFP stessi..

L'organo amministrativo di MEX dovrà verificare l'avveramento di tutte le condizioni di cui sopra e darne piena evidenza documentale all'Emittente, entro e non oltre il 6 luglio 2015.

In aggiunta a quanto riportato, ove i contratti di finanziamento oggetto delle delibere di cui al punto (ii) che precede non siano sottoscritti entro il 30 ottobre 2015, gli accordi tra MEX e l'Emittente saranno risolti e MEX avrà l'obbligo di rimborsare integralmente l'eventuale importo già a tale data versato a MEX dall'Emittente, secondo quanto *infra* indicato.

La sottoscrizione dell'SFP avverrà in unica *tranche* e, quindi, la liberazione dello stesso avverrà in diversi momenti, come di seguito indicato:

- (i) una versamento pari a Euro 4.000.000 sarà effettuato dall'Emittente entro il 30 luglio 2015 subordinatamente all'avvenuto accertamento dell'inizio dei lavori per il Progetto o entro 15 giorni dall'effettivo avvio dei lavori, attestato dall'invio da parte di MEX del verbale di inizio lavori sottoscritto dal direttore dei lavori così come trasmesso al Comune di Bologna in qualità di amministrazione concedente;
- (ii) una versamento pari a Euro 2.000.000 sarà effettuato dall'Emittente entro 15 giorni dal previo accertamento di un avanzamento nei lavori del Progetto per almeno il 20% dell'importo totale dei lavori, sulla base della documentazione che verrà fornita da MEX;
- (iii) una versamento pari a Euro 2.000.000 sarà effettuato dall'Emittente previo accertamento di un avanzamento nei lavori del Progetto per almeno il 51% dell'importo totale dei lavori, sulla base della documentazione che verrà fornita da MEX;
- (iv) una versamento pari a Euro 872.500 sarà effettuato dall'Emittente entro 15 giorni dal previo accertamento del completamento del Progetto nel rispetto dei tempi, sulla base della documentazione che verrà fornita da MEX e in particolare mediante presentazione del certificato di ultimazione dei lavori sottoscritto dal direttore dei lavori, così come trasmesso al Comune di Bologna in qualità di amministrazione concedente.

Gli SFP daranno all'Emittente i diritti di seguito indicati:

- (i) un ammontare pari al 50% delle somme eventualmente distribuite da MEX ai propri soci a qualunque titolo (e.g., dividendi, acconti sui dividendi, riduzione di capitale sociale) fino a concorrenza del ripagamento del 60% del valore totale degli SFP sottoscritti dalla Società;

- (ii) un ammontare pari al 35% delle somme eventualmente distribuite da MEX ai propri soci a qualunque titolo (e.g., dividendi, acconti sui dividendi, riduzione di capitale sociale) fino a che la Società abbia ricevuto una somma corrispondente a un IRR¹⁰¹ del 7,15% sull'ammontare di SFP sottoscritti.

L'Emittente in quanto titolare di SFP avrà rilevanti diritti di informazione su MEX al fine di disporre di ogni utile elemento per valutare gli SFP ai fini del proprio bilancio e/o delle relazioni trimestrali o semestrali dovute per legge. Inoltre l'Emittente (in quanto titolare di SFP rappresentanti oltre il 50,1% di quelli emessi) potrà proporre impugnativa contro le delibere dell'assemblea dei soci e del consiglio di amministrazione e proporre azione di responsabilità nei confronti di amministratori, sindaci e revisori. È inoltre previsto che l'Emittente, in qualità di sottoscrittore di SFP possa recedere dalla titolarità dell'SFP in caso di: (i) modifica o sopravvenuta impossibilità dell'oggetto sociale di MEX; (ii) trasformazione di MEX; (iii) trasferimento della sede di MEX all'estero; (iv) modifica del regolamento degli SFP; (v) modifica dei criteri di determinazione del valore degli SFP; (vi) modifiche delle norme statutarie relative agli SFP. In tale evenienza l'Emittente avrà diritto a ricevere una somma pari alla differenza tra l'importo apportato a fronte della sottoscrizione dell'SFP e l'importo di quanto già eventualmente percepito dal medesimo Titolare a titolo di rendimento come sopra descritto.

22.3 Accordo tra l'Emittente e il Gruppo Ryanair

L'11 settembre 2013 l'Emittente e Ryanair hanno stipulato un accordo non esclusivo di incentivazione di durata quinquennale a partire dalla stagione IATA *Winter* 2013/2014 prorogabile per un ulteriore periodo di cinque anni.

L'accordo concluso prevede, per il riconoscimento degli incentivi, *target* in termini di volumi passeggeri annuali, frequenze semestrali e nuove destinazioni. I *target* relativi ai volumi ed alle frequenze hanno crescita progressiva nel quinquennio di riferimento, mentre la quota di nuove destinazioni da assicurare annualmente è fissa.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi contrattuali da parte di Ryanair, verificato a seguito della consuntivazione annuale, determina la non corresponsione dell'incentivo accordato.

È previsto, tuttavia, un meccanismo di penali, ovvero di decremento graduale dell'incentivo accordato, nel caso di parziale raggiungimento dei *target*. In particolare, nel caso di raggiungimento solo tra il 75% ed il 99,9% degli obiettivi relativi a volumi e frequenze sono applicate le suddette penali scalari, così come nel caso del raggiungimento solo tra il 90% ed il 99,9% dell'obiettivo di nuove destinazioni. Il raggiungimento inferiore, rispettivamente, al 75% ed al 90% degli incentivi - da valutarsi in maniera cumulata - non dà diritto ad alcun incentivo. Annualmente verrà verificato il corretto adempimento dei *target* contrattuali e regolate le eventuali partite contabili relative.

¹⁰¹ "IRR (*Internal Rate of Return*)" indica il tasso di rendimento annuo composto che annulla il valore attuale di tutti i flussi monetari, positivi e negativi, a favore e a carico dell'Emittente, quale detentore di SFP, in relazione a detto investimento complessivo, ciascuno computato con riferimento alla valuta del giorno lavorativo di effettivo incasso o esborso da parte dell'Emittente (attribuendo segno positivo agli incassi e segno negativo agli esborsi). A titolo meramente esemplificativo, verranno computati nel calcolo dell'IRR: (i) gli apporti a fronte dei quali è stato emesso lo SFP; (ii) le somme corrisposte da MEX in relazione allo SFP.

In tutti i casi, qualora Ryanair non raggiungesse almeno il 50% di ciascuno degli obiettivi previsti, l'Emittente potrà risolvere il contratto ai sensi dell'art. 1456 c.c., applicandosi in tal caso la legge italiana.

Nel caso in cui Ryanair cessi, infine, le proprie attività presso l'Aeroporto prima dello scadere del primo quinquennio, l'Emittente potrà non corrispondere a Ryanair gli incentivi dovuti in relazione all'ultima stagione IATA immediatamente precedente ed eventuali pagamenti anticipati dall'Emittente dovranno essere restituiti da Ryanair.

Tra gli impegni assunti dall'Emittente rientrano, inter alia, l'impegno a informare Ryanair di qualsiasi intervento o lavoro da compiersi nell'area aeroportuale che possa impattare sull'attività di Ryanair e la messa a disposizione di locali e aree in subconcessione a Ryanair.

L'accordo, come sopra anticipato, è retto dalla legge italiana e la giurisdizione esclusiva per le controversie nascenti dal contratto è demandata al Tribunale di Dublino.

22.4 Accordo tra l'Emittente e Airport Marketing Service Limited

Il 12 novembre 2013 è stata sottoscritta tra Airport Marketing Service Limited (società del gruppo Ryanair, "AMS") e l'Emittente una lettera in ragione della quale AMS ha fornito all'Emittente i seguenti servizi:

- (i) l'inserimento di un testo, immagine e link individuati dall'Emittente in quattro e-mail di offerta dedicate a viaggiatori Ryanair di Spagna, Belgio e Olanda;
- (ii) l'inserimento di un testo, immagine e link individuati dall'Emittente in due e-mail di offerta dedicate a viaggiatori Ryanair del Regno Unito;
- (iii) la presenza di un link ad un sito internet individuato dall'Emittente nella sezione "Airports&Turism" sulla *home page* del sito www.ryanair.com per la Germania, Spagna, Belgio (sia pagina in lingua francese, sia pagina in lingua tedesca).

La predetta lettera si collega a un accordo stipulato il 23 luglio 2008 tra AMS e l'Emittente avente ad oggetto l'organizzazione, da parte di AMS, dei servizi *marketing* dedicati alla promozione, nei confronti dei potenziali passeggeri Ryanair, dell'Aeroporto, della città di Bologna e della Regione Emilia-Romagna mediante l'utilizzo del sito Ryanair al fine di attrarre il maggior numero possibile di passeggeri Ryanair nello scalo aeroportuale di Bologna. Alla Data del Documento di Registrazione il contratto non è stato rinnovato.

Tale lettera definisce a consuntivo i servizi prestati da AMS all'Emittente nell'ultimo anno di vigenza dell'accordo stipulato il 23 luglio 2008; pertanto, ha funzione di atto ricognitivo dei servizi erogati e degli obblighi di pagamento da parte della Società. L'accordo del 23 luglio 2008 è venuto a scadenza alla fine del 2013 e non è stato rinnovato.

22.5 Contratti di Finanziamento del Gruppo

22.5.1 Contratto di finanziamento tra l'Emittente e BIIS

In data 16 ottobre 2006, Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo S.p.A. ("BIIS") e l'Emittente hanno sottoscritto un contratto di finanziamento (il "Contratto di Finanziamento BIIS"), ai sensi del quale BIIS ha concesso

all'Emittente un finanziamento per un importo massimo di Euro 30 milioni con scadenza al 30 settembre 2016 (il “**Finanziamento BIIS**”). Tale importo è stato reso disponibile per l'erogazione per un periodo di preammortamento dalla data di stipula del Contratto di Finanziamento BIIS sino al 30 settembre 2007.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento BIIS, il Finanziamento BIIS poteva essere erogato in più soluzioni su richiesta dell'Emittente durante l'intero periodo di preammortamento entro l'importo massimo di Euro 30.000.000 e per un importo non inferiore a Euro 25.000.000. Nel periodo di preammortamento l'Emittente ha richiesto e ottenuto l'erogazione in tre soluzioni di un importo totale di Euro 16 milioni. In data 5 settembre 2007, con decorrenza 1 ottobre 2007, l'Emittente ha richiesto a BIIS l'erogazione della somma di Euro 25.000.000 e contestualmente rimborsato la somma di Euro 16.000.000; ha altresì dichiarato di non aver intenzione di richiedere l'erogazione della restante somma di Euro 5.000.000. Nel periodo di preammortamento l'Emittente si è impegnato a rimborsare il Finanziamento BIIS in rate trimestrali comprensive di soli interessi alle scadenze del 31 dicembre 2006, 31 marzo 2007, 30 giugno 2007 e 30 settembre 2007.

Nel periodo di ammortamento decorrente dal 1 ottobre 2007 sino al 30 settembre 2016, il Finanziamento BIIS deve essere rimborsato dall'Emittente in rate semestrali posticipate scadenti il 31 marzo e il 30 settembre di ogni anno a partire dal 31 marzo 2008 e fino al 30 settembre 2016 per un totale di 18 rate secondo il piano di ammortamento allegato al Contratto di Finanziamento BIIS.

Alla data del 31 marzo 2015 il debito residuo in linea capitale è pari a Euro 4.860.462.

Per la somma di Euro 25.000.000 (importo che l'Emittente si è impegnato ad utilizzare) il Contratto di Finanziamento BIIS prevede un tasso di interesse fisso pari al 4,312% per tutta la durata dell'ammortamento.

Il Contratto di Finanziamento BIIS prevede la facoltà per l'Emittente di estinguere anticipatamente il Finanziamento BIIS, a condizione che (i) BIIS sia stata preventivamente avvisata per iscritto almeno 15 giorni lavorativi prima della data prevista per il rimborso anticipato; (ii) l'Emittente paghi a BIIS un indennizzo corrispondente al differenziale (se positivo) tra le rate residue e quelle calcolate al tasso di reimpiego; e (iii) il rimborso anticipato non avvenga in concomitanza con la scadenza di una rata.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento BIIS, l'Emittente si è impegnata, *inter alia*, a:

- (i). inviare a BIIS i bilanci annuali corredati dalle relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale entro 30 giorni dalla relativa approvazione nonché l'ordine del giorno delle Assemblee ordinarie e straordinarie insieme al relativo verbale entro 30 giorni dalla data di convocazione delle stesse;
- (ii). fornire a BIIS qualsiasi dichiarazione o documento richiesto da quest'ultima sulle proprie condizioni economiche, patrimoniali e finanziarie;
- (iii). comunicare a BIIS qualsiasi cambiamento o evento di carattere tecnico, amministrativo, giuridico e/o contenzioso, che possa sostanzialmente modificare in senso negativo la situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente o che possa comunque pregiudicarne la capacità operativa;

- (iv). mantenere acceso il conto corrente su cui il Finanziamento BIIS è stato accreditato e costituirvi tempestivamente la provvista necessaria per il pagamento delle rate di rimborso.

L'inadempimento da parte dell'Emittente di pagare tutto quanto dovuto a BIIS con le modalità e nei termini previsti dal Contratto di Finanziamento BIIS e/o di uno solo degli obblighi elencati dai punti (i) a (iv) che precedono darebbe titolo a BIIS di risolvere il Contratto di Finanziamento BIIS, salvo che l'Emittente - limitatamente all'obbligo di cui al punto (i) che precede - vi ponga rimedio entro 15 giorni decorrenti dal ricevimento della richiesta scritta di BIIS.

Inoltre, ai sensi del Contratto di Finanziamento BIIS, BIIS ha la facoltà di recedere dal Contratto di Finanziamento BIIS al verificarsi di uno dei seguenti eventi riguardanti l'Emittente:

- (i). convocazione dell'assemblea per la messa in liquidazione;
- (ii). fusione, scissione, cessione o conferimento di azienda o di ramo di azienda non previamente autorizzate da BIIS;
- (iii). richiesta di ammissione, da parte dell'Emittente o di terzi, a procedure concorsuali o a procedure - anche stragiudiziali - aventi medesimo effetto o che comunque comportino il soddisfacimento dei debiti e delle obbligazioni in genere con modalità differenti da quelle normali, ivi inclusa la cessione dei beni ai creditori;
- (iv). esistenza di formalità che, ancorché comunicate a BIIS, possano risultare pregiudizievoli per la situazione legale, patrimoniale, economica e/o finanziaria dell'Emittente (ivi inclusa l'emissione di decreti ingiuntivi, sequestri);
- (v). inadempimento di obbligazioni di natura creditizia o finanziaria o di garanzia nei confronti di qualsiasi soggetto (*cross default*);
- (vi). decadenza dal beneficio del termine, risoluzione o recesso per fatto imputabile all'Emittente rispetto a qualsiasi terzo finanziatore;
- (vii). mancato adempimento dell'obbligo di mantenere acceso il conto corrente su cui il Finanziamento BIIS è stato accreditato e di costituirvi tempestivamente la provvista necessaria per il pagamento delle rate di rimborso ovvero mancato pagamento di oneri per imposte, tasse, diritti e ritenute che dovessero essere applicati in relazione al Contratto di Finanziamento BIIS e che dovessero essere di spettanza dell'Emittente.

22.5.2 Contratto di finanziamento tra l'Emittente e Banca OPI (ora Intesa Sanpaolo)

In data 7 giugno 2005, Banca OPI S.p.A., ora Intesa Sanpaolo ("OPI") e l'Emittente hanno sottoscritto un contratto di finanziamento (il "**Contratto di Finanziamento OPI**"), ai sensi del quale OPI ha concesso all'Emittente un finanziamento di Euro 40.000.000 (il "**Finanziamento OPI**"), richiesto dall'Emittente in relazione ad un piano di investimenti produttivi già attuato dall'Emittente e concernente la realizzazione di lavori di sviluppo dello scalo aeroportuale del valore complessivo di Euro 86.500.000; allo scopo di fornire a OPI la liquidità necessaria per finanziare tali lavori, in data 22 ottobre 2004 la Banca Europea per gli

Investimenti (“BEI”) ha perfezionato con OPI un contratto di prestito dell’importo di Euro 40.000.000 (il “**Contratto di Finanziamento BEI**”) e, pertanto, il credito derivante dal Contratto di Finanziamento OPI è stato ceduto, pro solvendo, da OPI a BEI.

Il Finanziamento OPI è stato erogato in un’unica soluzione e l’Emittente si è impegnato a rimborsare lo stesso in 29 rate semestrali di cui le prime 28 rate dell’importo di Euro 1.379.310,34 ciascuna e l’ultima dell’importo di 1.379.310,48 alle scadenze del 15 giugno e del 15 dicembre di ogni anno a partire dal 15 giugno 2005 fino al 15 giugno 2019. L’Emittente si è altresì impegnato a corrispondere sul capitale utilizzato e con decorrenza dalla data dell’utilizzo, alle scadenze del 15 giugno e del 15 dicembre di ogni anno, a partire dal 15 giugno 2005 fino al 15 giugno 2019, interessi posticipati calcolati per il numero effettivo dei giorni trascorsi, divisore 360, ad un tasso nominale annuo ottenuto applicando una maggiorazione di 0,45% per anno al tasso applicato da BEI a OPI ai sensi del Contratto di Finanziamento BEI, pari all’Euribor maggiorato di un margine di 0,15%.

Alla data del 31 marzo 2015 il debito residuo in linea capitale è pari a Euro 12.413.793.

A cautela del Finanziamento OPI, l’Emittente si è impegnato, per tutta la durata del Contratto di Finanziamento OPI, a far affluire in un determinato conto bancario dedicato aperto presso Cassa di Risparmio di Bologna S.p.A. i proventi derivanti dall’esercizio della propria attività per ammontari sufficienti al regolare pagamento delle rate di capitale ed interessi del Finanziamento OPI. A tal proposito, l’Emittente ha conferito mandato irrevocabile a Cassa di Risparmio di Bologna di corrispondere a OPI, per tutta la durata del Contratto di Finanziamento OPI, le rate per capitale ed interessi del Finanziamento OPI utilizzando a tal fine gli importi confluiti nel menzionato conto corrente bancario. L’inadempimento di tale obbligazione da parte dell’Emittente darebbe diritto a OPI di risolvere il Contratto di Finanziamento OPI.

Il Finanziamento OPI è stato concesso sul presupposto del mantenimento, in capo all’Emittente, della Concessione. Nell’ipotesi in cui la scadenza della Concessione fosse anticipata per qualsivoglia ragione, OPI potrà risolvere di diritto il Contratto di Finanziamento OPI. L’Emittente si è altresì impegnato ad utilizzare le somme che dovessero essere allo stesso corrisposte dall’ENAC, a titolo di indennizzo, per soddisfare - in via prioritaria e nella misura necessaria - le ragioni creditizie di OPI al momento della risoluzione del Contratto di Finanziamento OPI, con conferimento in tal senso di mandato irrevocabile a favore di OPI. Resta comunque salva la facoltà per OPI di optare per il mantenimento del Contratto di Finanziamento OPI, accettando eventuali soluzioni alternative che dovessero essere ritenute soddisfacenti da OPI stessa. L’inadempimento di tali obbligazioni, da parte dell’Emittente, darà facoltà a OPI di risolvere il Contratto di Finanziamento OPI.

Il Contratto di Finanziamento OPI prevede che, in caso di mancato pagamento di somme alla relativa scadenza, l’Emittente dovrà corrispondere a OPI interessi di mora ad un tasso pari al tasso per le operazioni di rifinanziamento marginale (*marginal lending facility*) fissato dalla Banca Centrale Europea via via vigente durante il periodo di mora maggiorato del 3%.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento OPI, l’Emittente si è impegnato, *inter alia*, a:

- (i). utilizzare il Finanziamento OPI per gli obblighi specificamente stabiliti dal Contratto di Finanziamento OPI;
- (ii). realizzare il progetto sotteso alla richiesta del Finanziamento OPI secondo le disposizioni della descrizione tecnica fornita a OPI e completarne l’esecuzione secondo lo scadenziario tecnico indicato;

la mancata realizzazione del progetto in conformità alla descrizione tecnica rappresenta causa di esigibilità anticipata del Finanziamento OPI;

- (iii). procedere ad appalti, commesse di lavori, forniture, attrezzature e servizi per la realizzazione del progetto in conformità alle direttive del Consiglio dell'Unione Europea applicabili al progetto medesimo, ovvero secondo criteri di efficienza ed economicità soddisfacenti per la BEI;
- (iv). tenere una contabilità che consenta di individuare le operazioni relative al Finanziamento OPI ed all'esecuzione del progetto;
- (v). far sì che le opere, gli impianti e i macchinari utilizzati per la realizzazione del progetto formino oggetto di adeguata copertura assicurativa;
- (vi). far sì che le opere, gli impianti e macchinari costituenti il progetto formino oggetto di manutenzione, di riparazione e, ove necessario, di rifacimento o di revisione necessari per il mantenimento o il ripristino delle loro normali capacità di utilizzo;
- (vii). consentire alle persone autorizzate da OPI e/o dalla BEI di effettuare visite ed ispezioni dei luoghi, degli impianti e dei lavori compresi nel progetto e mantenere la proprietà delle opere, degli impianti e dei macchinari costituenti il progetto;
- (viii). realizzare e gestire il progetto in conformità alla normativa applicabile, comunitaria, nazionale e regionale in materia di protezione dell'ambiente e delle sicurezza;
- (ix). qualora si prevedesse per la realizzazione del progetto di un finanziamento ulteriore rispetto al Finanziamento OPI, provvedere che tale finanziamento venga assicurato, senza ricorso di BEI, in modo da consentire la realizzazione del progetto conformemente alle disposizioni della descrizione tecnica.

L'inadempimento di tali obbligazioni da parte dell'Emittente darà facoltà a OPI di risolvere il Contratto di Finanziamento OPI.

Il mancato pagamento di qualsiasi somma comunque dovuta a OPI darebbe facoltà alla stessa di avvalersi della risoluzione del Contratto di Finanziamento OPI e, per l'effetto, sorgerebbe in capo all'Emittente - oltre all'obbligo di pagamento del debito residuo - anche l'obbligo di corrispondere a OPI un indennizzo convenzionalmente stabilito nella misura dell'1% del residuo credito per ogni semestre, o frazione di semestre, mancante alla scadenza del Contratto di Finanziamento OPI.

22.5.3 Contratto di finanziamento tra l'Emittente e Intesa Sanpaolo S.p.A.

In data 10 giugno 2014, è stato sottoscritto un contratto di finanziamento tra Intesa Sanpaolo S.p.A. ("**Banca Intesa**") e l'Emittente (il "**Contratto di Finanziamento Banca Intesa**"), ai sensi del quale Banca Intesa ha concesso all'Emittente un finanziamento per un importo massimo pari a Euro 23.000.000 (il "**Finanziamento Banca Intesa**") al fine di far fronte alla realizzazione di investimenti concernenti parte del piano di sviluppo Infrastrutturale 2009-2023 approvato da ENAC in data 3 novembre 2009. Una parte del Finanziamento Banca Intesa è stato concesso da Banca Intesa mediante utilizzo di una linea di credito aperta dalla BEI a favore della

stessa in data 25 marzo 2013 sotto forma di prestito globale. Il Finanziamento Banca Intesa prevede una scadenza al 10 giugno 2024.

La durata del Contratto di Finanziamento Banca Intesa comprende un periodo di preammortamento intercorrente tra la data di sottoscrizione del Contratto di Finanziamento Banca Intesa e il 10 giugno 2015 (escluso), ed un periodo di ammortamento intercorrente tra il 10 giugno 2015 (incluso) e il 10 giugno 2024 (escluso).

Durante il periodo di preammortamento, l'Emittente dovrà corrispondere a Banca Intesa solo gli interessi, calcolati ad un tasso variabile nominale annuo pari all'Euribor a 6 mesi rilevato, la prima volta, il secondo giorno lavorativo antecedente la data di erogazione di ciascuna tranche del Finanziamento Banca Intesa e, successivamente, la data di decorrenza di ogni periodo di interessi, maggiorato del 2,85%. Durante il periodo di ammortamento, il Finanziamento Banca Intesa dovrà essere rimborsato dall'Emittente in 18 rate di capitale semestrali posticipate costanti, ciascuna dell'importo di Euro 1.277.777,77 tranne la prima pari a Euro 1.277.777,91, ed il tasso di interessi applicato sarà pari all'*Interest Rate Swap* lettera a 7 anni rilevato alle ore 11:00 del primo giorno lavorativo antecedente la data di decorrenza del periodo di ammortamento e riportato nel circuito Reuters, maggiorato del 2,85%.

I tassi di interesse come sopra determinati e relativi sia al periodo di preammortamento che al periodo di ammortamento sono calcolati per il numero effettivo di giorni, divisore 360.

Ciascun periodo di interessi avrà durata di sei mesi con scadenza al 10 giugno e al 10 dicembre di ogni anno, a partire dal 10 dicembre 2014 sino al 10 giugno 2024.

Il Finanziamento Banca Intesa viene erogato in una o più soluzioni sulla base della richiesta scritta fatta dall'Emittente entro il periodo compreso tra la data di stipula del Contratto di Finanziamento Banca Intesa e il 10 giugno 2015.

Alla Data del Documento di Registrazione il Finanziamento Banca Intesa è stato interamente erogato.

In caso di ritardato pagamento delle somme dovute per capitale, interessi o altro titolo, con l'unica eccezione di scioperi del sistema bancario tali da impedire all'Emittente di adempiere alle proprie obbligazioni, saranno dovuti sull'importo non pagato gli interessi di mora ad un tasso nominale annuo pari al tasso di interesse come sopra determinato aumentato del 2% e calcolato per il numero effettivo di giorni divisore 360. Tali interessi decorreranno senza bisogno di alcuna comunicazione e senza pregiudizio della facoltà di Banca Intesa di considerare il Contratto di Finanziamento Banca Intesa risolto per inadempimento dell'Emittente.

L'estinzione anticipata del Finanziamento Banca Intesa è consentita alle seguenti condizioni:

- (i). che siano trascorsi almeno 24 mesi dall'inizio del periodo di ammortamento;
- (ii). che Banca Intesa sia stata preavvisata per iscritto almeno 20 giorni lavorativi prima della data prevista per il rimborso anticipato;
- (iii). che l'Emittente risulti adempiente con gli obblighi nascenti dal Contratto di Finanziamento Banca Intesa;

- (iv). che l'importo da rimborsare non sia inferiore a Euro 5.000.000;
- (v). che il rimborso anticipato avvenga in concomitanza con la scadenza di una rata;
- (vi). che l'Emittente corrisponda a Banca Intesa una commissione convenzionalmente determinata nell'1% del capitale rimborsato anticipatamente, nonché un indennizzo determinato secondo criteri definiti in un allegato al Contratto di Finanziamento Banca Intesa.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento Banca Intesa, l'Emittente sarà obbligato a rimborsare anticipatamente a Banca Intesa il Finanziamento Banca Intesa al verificarsi di uno dei seguenti eventi:

- (i). l'Emittente dismetta attivi fissi aziendali, inclusi rami di azienda e/o partecipazioni e/o smobilizzo di crediti, con una franchigia di Euro 5.000.000, qualora i proventi della dismissione non vengano reinvestiti entro 180 giorni in nuove attività;
- (ii). l'Emittente riceva rimborsi assicurativi, fatta eccezione per quanto destinato alla sostituzione ovvero al ripristino dei beni strumentali colpiti da sinistro che ha determinato il rimborso e necessari al proseguimento dell'attività, purché tale sostituzione e/o ripristino abbiano luogo entro 180 giorni dalla data del relativo rimborso assicurativo;
- (iii). l'Emittente riceva somme a titolo di indennizzo nelle ipotesi di mancato rinnovo, revoca o risoluzione, o comunque cessazione della Convenzione;
- (iv). modifiche nella composizione dell'azionariato dell'Emittente per effetto delle quali la maggioranza del capitale sociale dell'Emittente non risulti più in capo ad enti locali, ovvero a società a capitale prevalentemente pubblico, anche se quotate in mercati regolamentati, salvo che tali modifiche dell'azionariato (i) si verifichino per effetto di un'offerta pubblica di vendita e/o sottoscrizione di Azioni dell'Emittente e dell'ammissione di tali Azioni alla negoziazione su un mercato regolamentato, e (ii) non siano tali da pregiudicare il puntuale soddisfacimento delle ragioni creditizie di Banca Intesa derivanti dal Contratto di Finanziamento Banca Intesa.

A garanzia del Finanziamento Banca Intesa, l'Emittente si è impegnato, per tutta la durata del Contratto di Finanziamento Banca Intesa, a far affluire in un conto bancario dedicato aperto dall'Emittente presso Banca Intesa quote di entrate proprie sufficienti al pagamento delle rate del Finanziamento Banca Intesa.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento Banca Intesa, l'Emittente si è impegnato, *inter alia*, a:

- (i). non apportare alcuna modifica al proprio statuto sociale che, a giudizio dell'Emittente, possa pregiudicare i diritti di quest'ultima in relazione al Contratto di Finanziamento Banca Intesa;
- (ii). non cessare, ridurre o modificare in misura rilevante la propria attività in modo tale da pregiudicare le ragioni creditizie di Banca Intesa;
- (iii). non costituire o rilasciare garanzie reali o vincoli di qualsivoglia natura (inclusa la costituzione di patrimoni destinati ex art. 2447-bis e ss. c.c.) senza il preventivo consenso di Banca Intesa;

- (iv). l'Emittente farà in modo che le obbligazioni derivanti dal Contratto di Finanziamento Banca Intesa che mantengano in ogni momento il medesimo grado delle altre obbligazioni presenti fatta eccezione per quelle che risultino privilegiate per legge;
- (v). l'Emittente dovrà osservare la normativa con riferimento alle proprie attività, proprietà e beni, comunicando a Banca Intesa il ricorrere di qualunque circostanza che possa costituire la violazione di tali leggi compiendo ogni azione necessaria a regolarizzare la propria posizione;
- (vi). l'Emittente corrisponderà alle autorità competenti e alle rispettive scadenze tutte le imposte e tasse da essa dovute;
- (vii). mantenere in buono stato i propri immobili, macchinari ed attrezzature con la diligenza del buon padre di famiglia, nonché stipulare e mantenere in essere adeguate coperture assicurative con primarie compagnie di assicurazione in relazione ai medesimi;
- (viii). fare tutto quanto possibile per mantenere in vigore tutte le autorizzazioni, i permessi e le licenze necessari o opportuni per lo svolgimento della propria attività e per poter regolarmente adempiere alle proprie obbligazioni nascenti dal Contratto di Finanziamento Banca Intesa;
- (ix). comunicare prontamente a Banca Intesa qualsiasi cambiamento o evento di carattere tecnico, amministrativo, giuridico e/o societario, ancorché notorio, che possa modificare in senso pregiudizievole la propria situazione patrimoniale, economica, finanziaria o commerciale ovvero che comunque possa pregiudicare i diritti di Banca Intesa nascenti dal Contratto di Finanziamento Banca Intesa;
- (x). ripianare prontamente ogni eventuale perdita utilizzando a tal fine tutte le riserve disponibili, inclusi eventuali versamenti in conto futuri aumenti di capitale ricevuti dai propri soci;
- (xi). comunicare prontamente a Banca Intesa il verificarsi di qualsiasi caso di inadempimento ai sensi del Contratto di Finanziamento Banca Intesa o di circostanze in capo all'Emittente stesso che possano dare origine a casi di inadempimento; e
- (xii). rispettare i seguenti impegni economico-finanziari, calcolati annualmente sulla base delle risultanze dei bilanci di esercizio approvati dall'Emittente dall'esercizio 2014 all'esercizio 2023:
 - a. rapporto tra posizione finanziaria netta ed EBITDA (il “**Rapporto PFN/EBITDA**”):
 - 2014: <2
 - 2015: <2,25
 - 2016: <1,9
 - 2017: <1,8
 - 2018: <1,7
 - 2019: <1,7

- 2020: <1,35
- 2021: <1
- 2022: <1
- 2023: <1

b. rapporto tra posizione finanziaria netta e patrimonio netto (il “**Rapporto PFN/PN**”):

- 2014: <0,3
- 2015: <0,35
- 2016: <0,3
- 2017: <0,3
- 2018: <0,3
- 2019: <0,3
- 2020: <0,3
- 2021: <0,3
- 2022: <0,3
- 2023: <0,3

Alla Data del Documento di Registrazione tutti i *covenant* sono rispettati.

Il Contratto di Finanziamento Banca Intesa prevede inoltre che qualora la Società adotti i principi contabili internazionali IAS/IFRS gli impegni economici di cui al precedente punto (xii), originariamente calcolati sulla base dei principi contabili italiani, saranno rideterminati tra le parti per tener conto dei nuovi principi contabili adottati al fine di ottenere un risultato sostanziale quanto più simile possibile a quello utilizzato precedentemente all’adozione dei nuovi principi contabili.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento Banca Intesa avrà luogo la risoluzione ex art. 1456 c.c. sia in caso di inadempimento da parte dell’Emittente di pagare tutto quanto dovuto a Banca Intesa con le modalità e nei termini previsti dal Contratto di Finanziamento Banca Intesa, ovvero in caso di inadempimento di uno qualsiasi degli obblighi gravanti in capo all’Emittente ai sensi del Contratto di Finanziamento Banca Intesa.

Banca Intesa ha facoltà di recedere dal Contratto di Finanziamento al verificarsi di uno dei seguenti eventi riguardanti l’Emittente:

- (i). convocazione dell’assemblea per la messa in liquidazione;

- (ii). fusione, scissione, cessione o conferimento di azienda o di ramo di azienda non autorizzate previamente per iscritto da Banca Intesa;
- (iii). richiesta di ammissione, da parte propria o di terzi, a procedure concorsuali o a procedure anche stragiudiziali aventi medesimo effetto, o che comunque comportino il soddisfacimento dei debiti e delle obbligazioni in genere con modalità diverse da quelle normali, ivi inclusa la cessione dei beni ai creditori;
- (iv). esistenza di formalità che, seppur comunicate a Banca Intesa, possano risultare pregiudizievoli per la situazione legale, patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente (inclusa l'emissione di decreti ingiuntivi, sequestri);
- (v). inadempimento di obbligazioni di natura creditizia, finanziaria o di garanzia assunte nei confronti di qualsiasi soggetto (*cross default*);
- (vi). decadenza del beneficio del termine, risoluzione o recesso per fatto imputabile all'Emittente rispetto a qualsiasi terzo finanziatore e relativamente a qualsiasi contratto di finanziamento stipulato dalla stessa (*cross default*).

Inoltre, il Contratto di Finanziamento Banca Intesa stabilisce che costituirà causa di decadenza dell'Emittente dal beneficio del termine, senza che occorra pronuncia giudiziale, il verificarsi di una qualsiasi delle ipotesi previste ai sensi dell'art. 1186 codice civile (insolvenza del debitore, diminuzione delle garanzie prestate o mancata dazione delle garanzie promesse).

Nel caso in cui si verifichi la decadenza dell'Emittente dal beneficio del termine, la risoluzione del Contratto di Finanziamento Banca Intesa o il recesso da parte di Banca Intesa da detto contratto, la Società dovrà rimborsare entro due giorni lavorativi le somme a titolo di capitale e interessi dovute a quella data, ivi compresi eventuali interessi di mora oltre ad un importo pari alla differenza, se positiva, tra la somma dei valori attuali delle rate residue, comprensive della quota interessi, e il capitale residuo non ancora rimborsato.

22.5.4 Contratto di finanziamento tra l'Emittente e Banco Popolare Soc. Coop.

In data 2 luglio 2013, l'Emittente ha ottenuto da Banco Popolare Soc. Coop. ("BP"):

- (i) un affidamento di Euro 5.000.000 ad utilizzo promiscuo con validità a revoca utilizzabile sotto forma di apertura di credito in conto corrente e/o sotto forma di sovvenzioni denaro caldo e/o sotto forma di sovvenzioni a breve termine e/o sotto forma di apertura a credito a fronte di presentazioni all'incasso. Alla data del 31 marzo 2015 non utilizzato.
- (ii) un affidamento di Euro 500.000 per fidejussioni e avalli con validità a revoca parzialmente utilizzato al 31 marzo 2015 per un importo di Euro 1.500 (fideiussione a favore di Regione ER per pannello pubblicitario all'interno dell'aerostazione).

Il tasso di interesse applicato da BP è calcolato sulla base dell'Euribor a 3 mesi e di uno spread definiti in maniera specifica alla data dell'utilizzo.

Il fido è concesso fino a revoca, le somme oggetto di tale contratto sono utilizzabili per momentanee necessità di tesoreria, per le quali non è prevista una data di scadenza. In ogni momento ciascuna delle parti contraenti può recedere dal contratto dando un preavviso di tre giorni lavorativi. Ove sia BP a esercitare tale diritto, la Società sarà obbligata a rimborsare le somme utilizzate a quella data. BP ha inoltre la facoltà di sospendere o ridurre l'affidamento in conto corrente. Tale facoltà è esercitata mediante comunicazione scritta indirizzata all'Emittente.

Il contratto di finanziamento prevede inoltre la decadenza dal beneficio del termine nei seguenti casi:

- (i). procedure giudiziali, protesti, procedimenti conservativi ed esecutivi, confisca dei beni, iscrizioni di ipoteche legali o giudiziali sopravvenute a carico dell'Emittente che possano - a giudizio di BP - arrecare pregiudizio alla sicurezza del credito;
- (ii). assoggettamento della Società a procedure concorsuali, messa in liquidazione, cessione di beni ai creditori;
- (iii). prodursi di eventi tali da incidere negativamente sulla situazione patrimoniale, societaria, finanziaria o economica dell'Emittente o dei garanti in modo tale da porre in pericolo il soddisfacimento delle ragioni del credito di BP;
- (iv). mancato integrale e puntuale adempimento da parte della Società di obbligazioni di natura creditizia o finanziaria relativamente a altri rapporti in essere con BP (*cross default*).

22.5.5 Finanziamento tra TAG e Banca Agricola Mantovana

In data 30 marzo 2006, al fine di finanziare un progetto per la realizzazione di investimenti nell'area aeroportuale di Bologna (il "**Piano di Investimenti**"), è stato stipulato un contratto di finanziamento tra Banca Agricola Mantovana S.p.A. ("**BAM**") e TAG (il "**Contratto di Finanziamento BAM**"), ai sensi del quale BAM ha concesso a TAG un finanziamento per un ammontare massimo di Euro 8.000.000 (il "**Finanziamento BAM**") da utilizzare entro il 30 marzo 2010. Alla Data del Documento di Registrazione la somma erogata a favore di TAG ai sensi del contratto è pari a Euro 7.499.436.

Ai sensi del Contratto di Finanziamento BAM, TAG si è impegnata a rimborsare il Finanziamento BAM in 64 rate trimestrali posticipate, comprensive di interessi e della quota di ammortamento del capitale, con scadenza il 30 settembre, 30 dicembre, 30 marzo e 30 giugno di ogni anno, a partire dal 30 giugno 2010, l'ultima delle quali in scadenza il 30 marzo 2026.

Sul capitale finanziato verrà applicato il tasso di interesse nominale annuo nella misura dello 0,70% durante il periodo delle erogazioni rateali e dello 0,90% durante il periodo di ammortamento in aggiunta al valore risultante dalla media aritmetica delle quotazioni giornaliere del tasso Euribor a 3 mesi relative ai primi due mesi di ogni primo trimestre. In aggiunta a tali interessi, TAG ha riconosciuto a BAM una *management fee* nella misura dello 0,05% calcolata il 31 dicembre di ogni anno, solo durante il periodo di preammortamento, sul capitale erogato a quella data.

In caso di ritardato pagamento da parte di TAG di qualunque somma dovuta a BAM, saranno dovuti a quest'ultima gli interessi mora - calcolati sulla base di un anno di 365 giorni - dal giorno dell'inadempimento

fino a quello dell'effettivo pagamento, nella misura del 2% in più rispetto al tasso di interessi applicato a quella data.

Fermo restando il termine minimo di durata di 18 mesi ed un giorno, TAG ha la facoltà di rimborsare anticipatamente a BAM il Finanziamento BAM, in tutto o in parte, corrispondendo integralmente quanto dovuto a quest'ultima per capitale, interessi, commissioni, spese e accessori. In caso di rimborso anticipato, TAG dovrà corrispondere a BAM il seguente compenso omnicomprensivo come segue:

- (i). durante il periodo di preammortamento non dovrà essere corrisposto a BAM alcun compenso in aggiunta al rimborso per capitale, interessi, commissioni, spese ed accessori;
- (ii). durante il periodo di ammortamento, TAG dovrà corrispondere a BAM un compenso pari all'1% del capitale rimborsato in via anticipata.

Per tutta la durata del Contratto di Finanziamento BAM, TAG si è obbligata a:

- (i). canalizzare sulle casse di BAM tutti i pagamenti a fornitori relativi alla realizzazione del Piano di Investimenti;
- (ii). canalizzare sulle casse di BAM una quota significativa (compresa indicativamente tra il 40% e il 50%) degli incassi relativi alla gestione dell'attività di TAG;
- (iii). consegnare a BAM la documentazione relativa all'andamento dell'esercizio;
- (iv). copertura delle eventuali perdite di bilancio;
- (v). comunicare preventivamente a BAM qualsiasi operazione che comporti un ulteriore indebitamento di TAG nei confronti del sistema bancario;
- (vi). non rilasciare garanzie senza il preventivo consenso di BAM.

BAM avrà diritto di risolvere il Contratto di Finanziamento BAM ai sensi dell'art. 1456 c.c. qualora:

- (i). TAG non provveda al pagamento di anche una sola rata di rimborso;
- (ii). TAG non adempia gli obblighi posti a suo carico ai sensi del Contratto di Finanziamento BAM;
- (iii). TAG subisca protesti, procedimenti conservativi o esecutivi o ipoteche giudiziali, o vengano compiuti atti idonei a diminuire la capacità patrimoniale, economica o finanziaria di TAG.

Nel caso di risoluzione, BAM avrà diritto di esigere il rimborso immediato del Finanziamento BAM residuo.

Alla data del 31 marzo 2015 il debito residuo in linea capitale è pari a Euro 5.661.779.

22.6 Contratto di appalto tra RTI Carron Cav. Angelo S.p.A. - Fiorin Impianti S.r.l. (“Carron”) e l’Emittente

Il contratto di appalto tra Carron e l’Emittente (l’“**Appalto**”) è stato stipulato il 14 ottobre 2011 e ha a oggetto l’ampliamento del *terminal* dell’Aeroporto. Al fine di garantire l’adempimento degli obblighi derivanti dall’Appalto, Carron contestualmente alla stipula dell’accordo ha prestato garanzia nella forma di una fideiussione assicurativa a prima richiesta a favore dell’Emittente. Al fine di poter svolgere i lavori, inoltre, Carron ha stipulato una adeguata assicurazione a copertura di tutti i rischi derivanti dalla costruzione del *terminal* e dai lavori di realizzazione dello stesso. L’Appalto prevede inoltre una penale, da calcolarsi in percentuale al corrispettivo totale, da pagarsi per ogni giorno di ritardo nella consegna dei lavori.

I lavori sono stati completati nel novembre 2013. Il corrispettivo totale liquidato dall’Emittente alla Data del Documento di Registrazione è pari a circa Euro 20,2 milioni comprensivo di IVA.

23 INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI DICHIARAZIONI DI INTERESSE

23.1 Relazioni e pareri di esperti

Nel Documento di Registrazione non vi sono pareri o relazioni attribuiti a esperti, ad eccezione della relazione della Società di Revisione rilasciata sul Bilancio Consolidato per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014, indicato al Capitolo XX, Paragrafo 20.1, del Documento di Registrazione e della relazione limitata della Società di Revisione rilasciata sul Bilancio Consolidato Intermedio per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2015 indicato al Capitolo XX, Paragrafo 20.2 e accessibili al pubblico nei luoghi indicati nel Capitolo XXIV del Documento di Registrazione.

23.2 Informazioni provenienti da terzi

Le informazioni provenienti da terzi contenute nel Documento di Registrazione sono state riprodotte fedelmente e, per quanto a conoscenza dell'Emittente o sia in grado di accertare sulla base delle informazioni pubblicate dai terzi in questione, non sono stati omessi fatti che potrebbero rendere le informazioni riprodotte inesatte o ingannevoli. Le fonti delle informazioni, se del caso, sono riportate in nota alle parti rilevanti del presente Documento di Registrazione.

Le informazioni provenienti da terzi contenute nel Documento di Registrazione, di volta in volta citate, sono pubblicamente consultabili.

24 DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO

Per il periodo di validità del Documento di Registrazione, copia della seguente documentazione sarà a disposizione del pubblico per la consultazione presso la sede legale dell'Emittente (Via Triumvirato 84, località Borgo Panigale, Bologna), in orari di ufficio e durante i giorni lavorativi nonché sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it:

- (i) Statuto dell'Emittente;
- (ii) Bilancio Consolidato dell'Emittente, redatto secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, per il triennio chiuso al 31 dicembre 2014, corredato dalla relazione di Reconta Ernst Young S.p.A.;
- (iii) Bilancio Consolidato Intermedio, redatto secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, per il trimestre chiuso al 31 marzo 2015, corredato dalla relazione di Reconta Ernst Young S.p.A.;
- (iv) Documento di Registrazione;
- (v) Procedura per la gestione delle operazioni con parti correlate.

25 INFORMAZIONI SULLE PARTECIPAZIONI

Con riferimento alle informazioni riguardanti le società di cui l'Emittente detiene una quota del capitale tale da avere un'incidenza notevole sulla valutazione delle attività e passività, della situazione finanziaria o dei profitti e delle perdite dell'Emittente si rinvia al Capitolo VII, Paragrafo 7.2 del Documento di Registrazione.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

NOTA INFORMATIVA SUGLI STRUMENTI FINANZIARI

RELATIVA ALL'OFFERTA PUBBLICA DI VENDITA E SOTTOSCRIZIONE E ALL'AMMISSIONE ALLE NEGOZIAZIONI SUL MERCATO TELEMATICO AZIONARIO, SEGMENTO STAR, ORGANIZZATO E GESTITO DA BORSA ITALIANA S.P.A. DELLE AZIONI ORDINARIE DI

AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.P.A.



Azionisti Venditori

Comune di Bologna

Città Metropolitana di Bologna

Regione Emilia-Romagna

Coordinatore dell'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione, Joint Lead Manager e Joint Bookrunner del Collocamento Istituzionale, Responsabile del Collocamento e Specialista



Joint Lead Manager e Joint Bookrunner del Collocamento Istituzionale e Sponsor



L'Offerta Pubblica è parte di un'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione di azioni ordinarie di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A..

L'Offerta Globale di Vendita e Sottoscrizione comprende un'offerta pubblica rivolta al pubblico indistinto e una offerta istituzionale rivolta ad investitori qualificati in Italia ed istituzionali all'estero, ai sensi della *Regulation S* dello *United States Securities Act* del 1933, come successivamente modificato, con esclusione di Stati Uniti, Australia, Canada e Giappone, e di qualsiasi altro paese nel quale l'offerta di strumenti finanziari non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti attività, fatte salve eventuali esenzioni previste dalle leggi applicabili.

La presente nota informativa sugli strumenti finanziari (la "**Nota Informativa**") è stata depositata presso Consob in data 26 giugno 2015, a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'approvazione della Nota Informativa con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15

L'adempimento di pubblicazione della Nota Informativa non comporta alcun giudizio di Consob sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

La presente Nota Informativa deve essere letta congiuntamente al documento di registrazione di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. depositato presso la Consob in data 26 giugno 2015, a seguito di comunicazione del provvedimento di approvazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051771/15 (il "**Documento di Registrazione**"), contenente informazioni sull'Emittente, e alla nota di sintesi depositata presso la Consob in data 26 giugno 2015 a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15 (la "**Nota di Sintesi**"). L'informativa completa sull'Emittente, sull'offerta e sulla quotazione delle Azioni (come di seguito definite) dell'Emittente può essere ottenuta solo sulla base della consultazione congiunta del Documento di Registrazione, della Nota Informativa e della Nota di Sintesi.

Si veda inoltre il Capitolo "Fattori di Rischio" nel Documento di Registrazione e nella Nota Informativa per l'esame dei fattori di rischio che devono essere presi in considerazione prima di procedere all'investimento nelle Azioni.

Il Documento di Registrazione, la Nota Informativa e la Nota di Sintesi costituiscono congiuntamente il prospetto ai sensi e per gli effetti della Direttiva 2003/71/CE come successivamente integrata e modificata (il "**Prospetto**") ai fini dell'offerta delle Azioni e della contestuale quotazione delle azioni ordinarie dell'Emittente.

Borsa Italiana S.p.A. ha disposto l'ammissione a quotazione delle azioni ordinarie dell'Emittente presso il Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. con provvedimento n. 8078 del 25 giugno 2015.

Il Prospetto è disponibile presso la sede legale dell'Emittente in Bologna, località Borgo Panigale, via Trionvirato n. 84 e sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it. Una copia cartacea del Prospetto verrà consegnata gratuitamente ad ogni potenziale investitore che ne faccia richiesta.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

DEFINIZIONI

Si riporta di seguito un elenco delle definizioni e dei termini utilizzati all'interno della Nota Informativa. Tali definizioni e termini, salvo quanto diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato.

Altri Paesi	I Paesi in cui non è promossa, direttamente o indirettamente, l'Offerta Globale, inclusi gli Stati Uniti d'America o qualsiasi altro Paese nel quale tale tipologia di offerta di strumenti finanziari non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti autorità in conformità alle disposizioni di legge applicabili ovvero in deroga rispetto alle medesime disposizioni.
Bonus Share	L'azione che sarà attribuita, senza ulteriori esborsi e spese (nelle misure indicate nel Capitolo IV, Paragrafo 4.6 della Nota Informativa) ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto che avranno sottoscritto le Azioni rivenienti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale nell'ambito della Offerta Pubblica e che ne avranno mantenuta ininterrottamente la proprietà (in tutto o in parte) per tutta la durata del Termine di Fedeltà.
Aumento di Capitale	Aumento del capitale sociale a pagamento, scindibile, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'articolo 2441, comma 5, c.c., mediante emissione di massime n. 6.800.000 azioni ordinarie della Società, prive di valore nominale, in una o più <i>tranche</i> , a servizio dell'Offerta Globale e dell'emissione delle <i>Bonus Shares</i> , con efficacia subordinata al rilascio da parte di Borsa Italiana S.p.A. del provvedimento di ammissione delle azioni alle negoziazioni nel Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., deliberato dall'assemblea straordinaria della Società in data 20 maggio 2015.
Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale	Parte dell'Aumento di Capitale, per massime n. 6.500.000 azioni ordinarie della Società, prive di valore nominale, a servizio dell'Offerta Globale.
Azioni	Le azioni ordinarie della Società senza indicazione del valore nominale, nominative, indivisibili, con godimento regolare e in forma dematerializzata, oggetto dell'Offerta Globale.
Azionisti Venditori	Complessivamente, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e la Regione Emilia Romagna.
Azionisti Non Venditori	Complessivamente, Aeroporti Holding S.r.l., con sede in Caselle Torinese (TO), Strada San Maurizio n. 12, C.F., Partita Iva e iscrizione al Registro delle imprese di Torino: 08704390015 e Unicredit S.p.A., con sede in Roma, Via Alessandro Specchi n. 16, C.F., Partita Iva e iscrizione al Registro delle imprese di Roma 00348170101.

Banca IMI	Banca IMI S.p.A. con sede in Largo Mattioli n. 3, 20121, Milano.
Borsa Italiana	Borsa Italiana S.p.A., con sede in Milano, Piazza degli Affari n. 6.
Camera di Commercio di Bologna	La Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, con sede in Bologna, Piazza della Mercanzia n. 4., C.F. 80013970373, Partita IVA: 03030620375.
Città Metropolitana di Bologna	La Città Metropolitana di Bologna, con sede in Bologna, Via Zamboni n. 13, C.F. e Partita Iva 03428581205.
Claw-back	La facoltà di ripartizione delle Azioni nell'ambito dell'allocatione tra l'Offerta Pubblica e il Collocamento Istituzionale, come descritta nel Capitolo V, Paragrafo 5.2.3.2 della Nota Informativa.
Codice di Autodisciplina	Il Codice di Autodisciplina delle società quotate da ultimo approvato nel luglio 2014 dal Comitato per la <i>Corporate Governance</i> e promosso da Borsa Italiana S.p.A., ABI, Ania, Assogestioni, Assonime e Confindustria e disponibile all'indirizzo internet www.borsaitaliana.it .
Collocamento Istituzionale	Il collocamento di massime n. 11.942.476 Azioni, corrispondente all'85% delle Azioni oggetto dell'Offerta Globale, riservato a Investitori Istituzionali. Il Collocamento Istituzionale avrà luogo in Italia e all'estero ai sensi del <i>Regulation S</i> , con esclusione di Stati Uniti d'America, Australia, Canada e Giappone, fatte salve le eventuali esenzioni applicabili.
Collocatori	I soggetti partecipanti al Consorzio per l'Offerta Pubblica.
Comune di Bologna	Il Comune di Bologna, con sede in Bologna, Piazza Maggiore n. 6, C.F. e Partita Iva 01232710374.
CONSOB	La Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con sede in Roma, Via G.B. Martini n. 3.
Consorzio per il Collocamento Istituzionale	Il consorzio di collocamento e garanzia per il Collocamento Istituzionale.
Consorzio per l'Offerta Pubblica	Il consorzio di collocamento e garanzia per l'Offerta Pubblica.
Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica	Il contratto di collocamento e garanzia, che sarà stipulato prima dell'inizio dell'Offerta Pubblica, tra l'Emittente, gli Azionisti Venditori e Banca IMI, quest'ultima anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per l'Offerta Pubblica.

Coordinatore dell'Offerta Globale	Banca IMI.
Data del Prospetto	La data di approvazione del Prospetto da parte di CONSOB ai sensi dell'art. 94 del TUF.
Data della Nota Informativa	La data di approvazione della presente Nota Informativa da parte di CONSOB ai sensi dell'art. 94 del TUF.
Data di Inizio delle Negoziazioni	La data in cui le Azioni inizieranno a essere negoziate sul MTA.
Data di Pagamento	14 luglio 2015
Dipendenti del Gruppo	I dipendenti di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e delle società da essa controllate, direttamente o indirettamente ai sensi dell'art. 93 del TUF, residenti in Italia alla data del 31 maggio 2015 e in forza in pari data con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato o indeterminato, esclusi i lavoratori a tempo determinato stagionali.
DM 521/1997	Decreto Ministeriale n. 521 del 12 novembre 1997, regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti, all'epoca, anche in parte dallo Stato.
Documento di Registrazione	Il documento di registrazione contenente informazioni sull'Emittente, depositato presso la Consob in data 26 giugno 2015 a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051771/15.
Emittente, o Società o SAB	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., con sede legale in Bologna, località Borgo Panigale, Via Triumvirato, 84, codice fiscale, Partita IVA e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di Bologna: 03145140376.
ESMA	L'European Securities and Markets Authority, organismo istituito con Regolamento (UE) n. 1095/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, che, dal 1° gennaio 2011, ha sostituito il <i>Committee of European Securities Regulators</i> (CESR).

Flottante

Le azioni ripartite presso gli investitori - professionali e non - con partecipazione inferiore al 5% del capitale sociale. Ai fini del calcolo del flottante, ai sensi dell'art. 2.2.2 del Regolamento di Borsa:

- 1) non si tiene conto delle partecipazioni azionarie di controllo, di quelle vincolate da patti parasociali e di quelle soggette a vincoli alla trasferibilità delle azioni (*lock-up*) di durata superiore ai 6 mesi;
- 2) non si tiene conto delle partecipazioni azionarie superiori al 2%, salvo che Borsa Italiana, su istanza motivata dell'emittente, valutate la tipologia dell'investitore e le finalità del possesso, non accordi una deroga al riguardo. Il calcolo delle partecipazioni deve essere effettuato secondo i criteri indicati all'articolo 118 del Regolamento Consob 11971/99 con riferimento al numero delle azioni ordinarie e tenuto conto delle esenzioni di cui all'articolo 119-*bis* del Regolamento Consob 11971/99; nel caso di PMI, non si tiene conto delle partecipazioni azionarie superiori al 5%;
- 3) si tiene sempre conto di quelle possedute da organismi di investimento collettivo del risparmio, da fondi pensione e da enti previdenziali. Ai soli fini di tale disposizione, si ha riguardo anche agli OICR di diritto estero non autorizzati alla commercializzazione in Italia.

Gruppo

La Società e le società da essa direttamente e indirettamente controllate ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile e dell'art. 93 del Testo Unico.

Intermonte

Intermonte SIM S.p.A., con sede in Corso Vittorio Emanuele II, 9, 20122, Milano.

**Intervallo di
Valorizzazione
Indicativa**

L'intervallo di prezzo delle Azioni compreso tra un valore minimo, non vincolante ai fini della determinazione del Prezzo di Offerta, pari ad Euro 4,40 per Azione e un valore massimo, vincolante ai fini della determinazione del Prezzo di Offerta, pari ad Euro 5,20 per Azione.

Investitori Istituzionali

Congiuntamente gli Investitori Qualificati in Italia e gli investitori istituzionali esteri ai sensi della *Regulation S* dello *United Securities Act* del 1933, come successivamente modificato, con esclusione di Stati Uniti d'America, Australia, Canada e Giappone e di qualsiasi altro paese nel quale l'offerta di strumenti finanziari non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti autorità, fatte salve eventuali esenzioni previste dalle leggi applicabili.

Investitori Qualificati	Gli investitori qualificati come definiti all'art. 34-ter, comma 1, lett. (b), del Regolamento Emittenti, (fatta eccezione per: (i) le persone fisiche che siano clienti professionali su richiesta ai sensi dell'Allegato 3 del Regolamento Intermediari, (ii) le società di gestione autorizzate alla prestazione del servizio di gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi; (iii) gli intermediari autorizzati abilitati alla gestione dei portafogli individuali per conto terzi; e (iv) per le società fiduciarie che prestano servizi di gestione di portafogli di investimento, anche mediante intestazione fiduciaria, di cui art. all'art. 60, comma 4, del Decreto Legislativo 23 luglio 1996 n. 415).
Joint Bookrunner del Collocamento Istituzionale	Banca IMI e Intermonte
Lotto Minimo	Il quantitativo minimo, pari a n. 1.000 Azioni, richiedibile nell'ambito dell'Offerta Pubblica.
Lotto Minimo di Adesione Maggiorato	Il quantitativo minimo maggiorato, pari a n. 10.000 Azioni, richiedibile nell'ambito dell'Offerta Pubblica.
Lotto Minimo per i Residenti	Il quantitativo minimo, pari a n. 1.000 Azioni, richiedibile nell'ambito dell'Offerta ai Residenti.
Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti	Il quantitativo minimo, pari a n. 250 Azioni, richiedibile nell'ambito dell'Offerta ai Dipendenti.
Mercato Telematico Azionario o MTA	Il Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana.
Monte Titoli	Monte Titoli S.p.A., con sede legale in Milano, Piazza degli Affari, n. 6.
Nota di Sintesi	La nota di sintesi depositata presso la Consob in data 26 giugno 2015 a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15.
Nota Informativa	La presente nota informativa sugli strumenti finanziari redatta in conformità allo schema previsto dall'Allegato III del Regolamento 809/2004/CE.
Offering Circular	Il documento informativo in lingua inglese sulla base del quale sarà effettuato il Collocamento Istituzionale, contenente dati ed informazioni sostanzialmente coerenti con il Prospetto.
Offerta ai Dipendenti	La <i>tranche</i> dell'Offerta Pubblica riservata ai Dipendenti, per un quantitativo massimo di n. 228.000 Azioni.

Offerta ai Residenti	La <i>tranche</i> dell’Offerta Pubblica riservata ai Residenti, per un quantitativo massimo di n. 1.054.000 Azioni.
Offerta Globale	L’Offerta Pubblica e il Collocamento Istituzionale.
Offerta Pubblica	L’offerta pubblica di vendita e sottoscrizione di minimo n. 2.107.000 Azioni, rivolta al pubblico indistinto in Italia, con esclusione degli Investitori Istituzionali.
Opzione <i>Greenshoe</i> o <i>Greenshoe</i>	L’opzione concessa dalla Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell’Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, per l’acquisto, al Prezzo di Offerta, di massime n. 1.404.948 Azioni, pari al 10% del numero massimo di Azioni oggetto dell’Offerta Globale, da assegnare ai destinatari del Collocamento Istituzionale, come meglio specificato nel Capitolo V, Paragrafo 5.2.5.
Opzione di Sovra-Allocazione o Over-Allotment	L’opzione concessa dalla Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell’Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, di chiedere in prestito massime n. 1.404.948 Azioni, pari al 10% del numero massimo di Azioni oggetto dell’Offerta Globale.
Patto Parasociale	Il patto parasociale concluso in data 20 maggio 2015 e con effetto dalla Data di Inizio delle Negoziazioni tra i Soci Pubblici e avente a oggetto un sindacato di voto (a cui sono apportate e vincolate tutte le azioni ordinarie della Società post Data di Inizio delle Negoziazioni detenute in costanza del Patto Parasociale) e un sindacato di blocco, a cui sono apportate (i) tutte le azioni ordinarie detenute dalla Camera di Commercio di Bologna post Data di Inizio delle Negoziazioni, escluse quelle oggetto dell’opzione <i>greenshoe</i> (pari complessivamente, al massimo, al 37,56%, assumendo l’integrale sottoscrizione dell’aumento di capitale a servizio della ammissione a quotazione, l’integrale vendita delle Azioni poste in vendita dagli Azionisti Venditori e l’esercizio integrale della Opzione <i>Greenshoe</i>) e (ii) l’8,38% del capitale sociale dell’Emittente detenuto dagli altri Soci Pubblici post Data di Inizio delle Negoziazioni. Il Patto Parasociale è finalizzato, fermo il rispetto dei dettami fissati dalla Legge di Stabilità 2015 in tema di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie degli enti pubblici, ad assicurare, da un lato, il mantenimento, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni della misura minima della partecipazione al capitale sociale dei soci pubblici pari al 20%, così come prevede lo Statuto della Società in ottemperanza alla previsione di cui all’art. 4 del DM/521/1997, in proporzione alle percentuali di partecipazione al capitale sociale dell’Aeroporto detenute da ciascun ente e, dall’altro, di garantire unità e stabilità di indirizzo della Società.

Periodo di Offerta	Il periodo di tempo compreso tra le ore 9:00 del 29 giugno 2015 e le ore 13:30 del 8 luglio 2015 per quanto riguarda l'Offerta al Pubblico Indistinto e ai Residenti, salvo proroga o chiusura anticipata e tra le ore 9:00 del 29 giugno 2015 e le ore 13:30 del 7 luglio 2015 per quanto riguarda l'Offerta ai Dipendenti, salvo proroga o chiusura anticipata.
Prezzo di Offerta	Il prezzo definitivo unitario al quale verranno collocate tutte le Azioni.
Prezzo Massimo	Il valore massimo dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa, pari a Euro 5,20 per Azione.
Proponenti	L'Emittente e gli Azionisti Venditori.
Prospetto	Il prospetto di offerta e quotazione relativo alle Azioni composto dal Documento di Registrazione, dalla Nota Informativa e dalla Nota di Sintesi, ai sensi della Direttiva 2003/71/CE, come successivamente modificata e integrata.
Regione Emilia-Romagna	La Regione Emilia Romagna, con sede in Bologna, Viale Aldo Moro n. 52, C.F. e Partita Iva 80062590376.
Regolamento (CE) 809/2004	Il Regolamento 809/2004/CE della Commissione del 29 aprile 2004, come successivamente modificato e integrato, recante modalità di esecuzione della Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo come successivamente modificata e integrata, per quanto riguarda le informazioni contenute nei prospetti, il modello dei prospetti, l'inclusione delle informazioni mediante riferimento, la pubblicazione dei prospetti e la diffusione di messaggi pubblicitari, come successivamente modificato e integrato.
Regolamento di Borsa	Il Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana, vigente alla Data della Nota Informativa.
Regolamento Emittenti	Il regolamento di attuazione del TUF, approvato dalla CONSOB con Deliberazione n. 11971 in data 14 maggio 1999, come successivamente modificato e integrato, concernente la disciplina degli emittenti.
Regolamento Intermediari	Il regolamento di attuazione del TUF, approvato dalla CONSOB con Deliberazione n. 16190 in data 29 ottobre 2007, come successivamente modificato ed integrato, concernente la disciplina degli intermediari.
Residenti	I residenti, alla Data del Prospetto, nei Comuni facenti parte della Regione Emilia-Romagna.

Responsabile del Collocamento	Banca IMI, in qualità di responsabile del collocamento per l’Offerta Pubblica.
Segmento STAR	Segmento Titoli ad Alti Requisiti del Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana.
Società di Revisione	Reconta Ernst & Young S.p.A., con sede legale in Roma, Via Po n. 32, autorizzata e regolata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze e registrata presso l’albo speciale delle società di revisione tenuto da detto Ministero.
Specialista	Banca IMI.
Sponsor	Intermonte.
Statuto	Lo statuto sociale della Società, che entrerà in vigore a far data dalla Data di Inizio delle Negoziazioni.
Termine Fedeltà	Il termine di 365 giorni, decorrente dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, allo scadere del quale, i Dipendenti del Gruppo, i Residenti e il pubblico indistinto che avranno sottoscritto le Azioni nell’ambito dell’Offerta al Pubblico e che ne avranno detenuto ininterrottamente la proprietà (in tutto o in parte) dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, avranno diritto di ricevere le Bonus Share.
Testo Unico o TUF	Il D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 “ <i>Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria</i> ”, come successivamente modificato ed integrato.
Tranche Bonus Share	La <i>tranche</i> dell’Aumento di Capitale di massime n. 300.000 Azioni destinate a essere attribuite ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto secondo il meccanismo delle Bonus Share.
TUIR	Il Testo Unico Imposte sui Redditi, di cui al D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917, come successivamente modificato e integrato.

1 PERSONE RESPONSABILI

1.1 Persone responsabili della Nota Informativa

I soggetti di seguito elencati assumono la responsabilità – limitatamente alle parti di rispettiva competenza – della completezza e veridicità dei dati e delle notizie contenuti nel Prospetto.

Soggetto responsabile	Qualifica	Sede legale	Parti della Nota Informativa di competenza
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	Emittente	Bologna, Via Triumvirato, 84	Intera Nota Informativa.
Comune di Bologna	Azionista Venditore	Bologna, Piazza Maggiore n. 6	Informazioni a esso relative contenute nelle parti della Nota Informativa di sua competenza in qualità di azionista venditore.
Città Metropolitana di Bologna	Azionista Venditore	Bologna, Via Zamboni n. 13	Informazioni a esso relative contenute nelle parti della Nota Informativa di sua competenza in qualità di azionista venditore.
Regione Emilia-Romagna	Azionista Venditore	Bologna, Viale Aldo Moro n. 52	Informazioni a esso relative contenute nelle parti della Nota Informativa di sua competenza in qualità di azionista venditore.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

I soggetti elencati al precedente Paragrafo 1.1 della Nota Informativa dichiarano, ciascuno per le parti di rispettiva competenza che, avendo adottato tutta la ragionevole diligenza a tale scopo, le informazioni contenute nella Nota Informativa sono, per quanto a propria conoscenza, conformi ai fatti e non presentano omissioni tali da alterarne il senso.

La Nota Informativa è conforme al modello depositato presso la CONSOB in data 26 giugno 2015 a seguito della comunicazione del provvedimento di approvazione con nota del 26 giugno 2015, protocollo n. 0051774/15.

FATTORI DI RISCHIO

2 FATTORI DI RISCHIO

L'operazione di Offerta Pubblica e di ammissione a quotazione di Azioni della Società descritta nella Nota Informativa presenta elementi di rischio tipici di un investimento in titoli azionari quotati.

Per effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento, gli investitori sono invitati a leggere attentamente il presente Capitolo della Nota Informativa al fine di comprendere i fattori di rischio generali e specifici collegati alle Azioni e, pertanto, ad aderire all'Offerta Pubblica, solo qualora ne abbiano compreso la natura e il grado di rischio sotteso.

Nel prendere una decisione di investimento, gli investitori sono inoltre invitati a valutare gli specifici Fattori di Rischio relativi all'Emittente e alle società del Gruppo, al settore di attività in cui esse operano, nonché agli strumenti finanziari proposti. I fattori di rischio descritti nel presente Capitolo II della Nota Informativa devono essere letti congiuntamente agli ulteriori fattori di rischio nel Capitolo IV del Documento di Registrazione e unitamente alle altre informazioni ivi contenute, compresi i documenti messi a disposizione del pubblico.

2.1 FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'OFFERTA E AGLI ALTRI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI

2.1.1 *Rischi legati all'assetto azionario e alla contendibilità dell'Emittente*

Alla Data della Nota Informativa, il capitale della Società è detenuto per l'87,06% da soci pubblici (i "Soci Pubblici") e, segnatamente dalla Camera di Commercio di Bologna (per il 50,55%), dal Comune di Bologna (per il 16,75%), dalla Città Metropolitana di Bologna (per il 10,00%), dalla Regione Emilia-Romagna (per l'8,80%) e dalle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Ferrara, Reggio Emilia e Parma (per, rispettivamente, lo 0,36%, lo 0,27%, lo 0,19% e lo 0,14%). Pertanto, la Camera di Commercio di Bologna esercita il controllo di diritto sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del Testo Unico della Finanza.

Alla Data di Inizio delle Negoziazioni, assumendo l'integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale e l'integrale esercizio dell'Opzione *Greenshoe*, le partecipazioni dei Soci Pubblici saranno ridotte come di seguito indicato: (i) Camera di Commercio di Bologna: 37,56%; (ii) Comune di Bologna: 3,88%; (iii) Città Metropolitana di Bologna: 2,32%; (iv) Regione Emilia-Romagna: 2,04%; Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena: 0,30%; (v) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara: 0,22%; (vi) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia: 0,15%; (vii) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma: 0,11%.

Pertanto, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni nessuno dei Soci Pubblici avrà il controllo di diritto dell'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF. Il 20 maggio 2015, i Soci Pubblici hanno concluso il Patto Parasociale che entrerà in vigore alla Data di Inizio delle Negoziazioni e che sostituirà le precedenti pattuizioni e prevede - tra l'altro - un sindacato di voto in base al quale, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni, gli stessi si impegnano a presentare congiuntamente e a votare le liste per il rinnovo del Consiglio di Amministrazione designando complessivamente sei candidati sui nove previsti dallo Statuto che si applicherà successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni. Dei sei candidati, quattro saranno espressi dalla Camera di Commercio di Bologna, uno sarà designato congiuntamente dal Comune di Bologna e dalla

FATTORI DI RISCHIO

Città Metropolitana di Bologna e uno dalla Regione Emilia-Romagna. La Camera di Commercio di Bologna avrà anche il diritto di esprimere il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore delegato, che saranno eletti tra i candidati di propria designazione. Pertanto, successivamente alla Data di Inizio delle Negoziazioni nessuno dei Soci Pubblici avrà, da solo, il diritto di nominare la maggioranza del Consiglio di Amministrazione.

2.1.2 Rischi connessi al segmento di quotazione e ai requisiti STAR

Con provvedimento di ammissione a quotazione delle Azioni, Borsa Italiana, previa verifica della sussistenza dei requisiti di capitalizzazione e diffusione tra il pubblico, attribuirà all'Emittente la qualifica di STAR. Il Segmento STAR si caratterizza, rispetto al segmento ordinario del MTA, per i più alti requisiti di trasparenza informativa, governo societario e liquidità dei titoli ivi negoziati.

Si segnala, tuttavia, che, qualora dopo la conclusione dell'Offerta Globale la diffusione delle Azioni dell'Emittente presso il pubblico risultasse inferiore al minimo richiesto per l'ammissione sul Segmento STAR, le Azioni dell'Emittente potrebbero essere negoziate esclusivamente sul segmento ordinario del MTA, per il quale è richiesta una minore diffusione delle azioni presso il pubblico.

Per ulteriori informazioni al riguardo si veda il Capitolo VI della Nota Informativa.

2.1.3 Rischi connessi a problemi generali di liquidità dei mercati e alla possibile volatilità del prezzo delle Azioni dell'Emittente

Alla Data della Nota Informativa, non esiste un mercato delle Azioni dell'Emittente.

A seguito dell'Offerta Globale e dell'ammissione a quotazione, le Azioni dell'Emittente saranno negoziate sul MTA e i possessori di tali azioni potranno liquidare il proprio investimento mediante la vendita sul mercato.

Tuttavia, anche qualora Borsa Italiana disponesse l'inizio delle negoziazioni delle Azioni dell'Emittente sul MTA, non è possibile garantire che si formi o si mantenga un mercato liquido per le Azioni della Società. Pertanto, le Azioni della Società potrebbero essere soggette a fluttuazioni, anche significative, di prezzo o presentare problemi di liquidità comuni e generalizzati e le richieste di vendita potrebbero non trovare adeguate tempestive contropartite.

Inoltre, all'esito del perfezionamento del procedimento di ammissione a quotazione sul MTA, il prezzo di mercato delle Azioni della Società potrebbe fluttuare notevolmente in relazione a una serie di fattori, alcuni dei quali esulano dal controllo dell'Emittente e tale prezzo potrebbe, pertanto, non riflettere i reali risultati operativi del Gruppo.

Per maggiori informazioni in merito si rinvia ai Capitoli IV e VI della Nota Informativa.

2.1.4 Rischi connessi ai potenziali conflitti di interesse tra l'Emittente, il Coordinatore dell'Offerta Globale e lo Sponsor

Il Coordinatore dell'Offerta Globale e lo Sponsor si trovano in una situazione di potenziale conflitto di interessi in quanto percepiranno commissioni in relazione ai ruoli assunti nell'ambito dell'Offerta Globale. Inoltre i

FATTORI DI RISCHIO

rispettivi gruppi di appartenenza potrebbero prestare in futuro servizi di *lending*, *advisory*, *investment banking* e/o *corporate finance* in via continuativa a favore dell'Emittente e del Gruppo e/o degli Azionisti Venditori. In particolare:

- (a) Banca IMI S.p.A., società appartenente al gruppo bancario Intesa Sanpaolo, ricopre il ruolo di Coordinatore dell'Offerta Globale e Responsabile del Collocamento nell'ambito dell'Offerta Pubblica, *Joint Lead Manager* e *Joint Bookrunner* nell'ambito del Collocamento Istituzionale, e Specialista;
- (b) Banca IMI S.p.A. garantirà, insieme ad altri intermediari, il collocamento delle azioni oggetto dell'Offerta Globale;
- (c) Intesa Sanpaolo S.p.A., attraverso una o più società controllate o collegate:
 - i. detiene una partecipazione del 35,31% nel capitale di Aeroporti Holding S.r.l. che detiene, a sua volta, una partecipazione del 7,21% nell'Emittente;
 - ii. è uno dei principali finanziatori dell'Emittente e del suo gruppo di appartenenza;
 - iii. ha in essere rischi indiretti nei confronti dell'Emittente derivanti dal rilascio di garanzie da parte della stessa a supporto di finanziamenti erogati da una o più società del gruppo bancario Intesa Sanpaolo a favore di terzi;
- (d) Intermonte ricopre il ruolo di *Joint Lead Manager* e *Joint Bookrunner* del Collocamento Istituzionale e Sponsor dell'Emittente ai fini della quotazione delle Azioni sul MTA. Intermonte garantirà, insieme ad altri intermediari, il collocamento delle azioni oggetto del Collocamento Istituzionale.

Per ulteriori informazioni si rinvia al Capitolo III, Paragrafo 3.3 della Nota Informativa.

2.1.5 Dati connessi all'Offerta e alle altre informazioni che saranno comunicate successivamente alla Data della Nota Informativa

Il Prezzo di Offerta, determinato secondo i criteri di cui al Capitolo V, Paragrafo 5.3 della Nota Informativa, unitamente ai dati relativi all'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale, alla capitalizzazione della Società e al ricavato derivante dall'Offerta, al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e al controvalore del Lotto Minimo, del Lotto Minimo di Adesione Maggiorato, del Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti e del Lotto Minimo per i Residenti calcolati sulla base del Prezzo d'Offerta saranno comunicati al pubblico con le modalità indicate nel Capitolo V, Paragrafo 5.3.2 della Nota Informativa.

2.1.6 Rischi connessi agli impegni temporanei di inalienabilità delle azioni dell'Emittente

Nell'ambito degli impegni che saranno assunti nel contesto dell'Offerta Globale, gli Azionisti Venditori, gli Azionisti Non Venditori e la Camera di Commercio di Bologna assumeranno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta, dalla data di sottoscrizione dei relativi impegni e per un periodo di 180 giorni a decorrere dalla Data di Inizio delle Negoziazioni: (i) l'impegno a non emettere, offrire, vendere, trasferire o disporre in alcun modo delle Azioni, di strumenti finanziari della Società o di altri strumenti finanziari (anche derivati) che attribuiscono il diritto a ricevere Azioni e (ii) l'impegno a non effettuare alcuna modifica alla struttura e

FATTORI DI RISCHIO

composizione del capitale della Società, né effettuare né votare in sede assembleare, operazioni straordinarie quali, a titolo meramente esemplificativo, fusioni, scissioni, trasformazioni, salvo il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta, che non potrà essere irragionevolmente negato. Alla scadenza dei suddetti impegni di *lock-up*, non vi è alcuna garanzia che tali soggetti non procedano alla vendita delle rispettive Azioni con conseguente potenziale impatto negativo sull'andamento del prezzo delle Azioni stesse. Inoltre, per il periodo di validità dei predetti impegni tali soggetti non potranno votare favorevolmente all'effettuazione da parte della Società e delle sue controllate delle tipologie di operazioni di cui al precedente punto (ii).

Si precisa che per gli Azionisti Non Venditori il summenzionato impegno non troverà, tuttavia, applicazione qualora le azioni oggetto di *lock up* siano, in tutto o in parte, attribuite o trasferite (nell'accezione più ampia sopra contemplata) a soggetti che siano azionisti della Società alla data immediatamente precedente la Data di Inizio delle Negoziazioni o ai rispettivi soggetti direttamente o indirettamente controllanti o controllati, i quali abbiano preventivamente o contestualmente assunto i medesimi impegni di *lock up* con riferimento alle azioni oggetto di trasferimento.

Si segnala inoltre che ai sensi del Patto Parasociale i Soci Pubblici, di seguito indicati, si sono impegnati a non alienare per un periodo di tre anni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni il numero di Azioni corrispondenti alle percentuali di capitale sociale alla Data di Inizio delle Negoziazioni di seguito indicate: (i) Camera di Commercio di Bologna: 11,61%; (ii) Comune di Bologna: 3,85%; (iii) Città Metropolitana di Bologna: 2,30%; (iv) Regione Emilia-Romagna: 2,02%; Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena: 0,08%; (v) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara: 0,06%; (vi) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia: 0,04%; (vii) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma: 0,03%. In aggiunta si precisa che la Camera di Commercio di Bologna si è obbligata a vincolare al Patto Parasociale anche tutte le Azioni, ulteriori rispetto a quelle sopra indicate, di cui essa sarà titolare alla Data di Inizio delle Negoziazioni, fatta eccezione per le Azioni messe a disposizione per l'esercizio della *Greenshoe* che non risultassero vendute. Pertanto, considerando tali ulteriori Azioni, la Camera Commercio di Bologna potrà arrivare a conferire al Patto fino al massimo del 37,56% del capitale sociale, assumendo l'integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, l'integrale vendita delle Azioni poste in vendita dagli Azionisti Venditori e l'esercizio integrale della Opzione *Greenshoe*.

Per ulteriori informazioni si rinvia al Capitolo VII, Paragrafo 7.3 della Nota Informativa.

2.1.7 Rischi connessi all'attività di stabilizzazione

Nell'ambito dell'Offerta è previsto che Banca IMI possa svolgere, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per l'Offerta Pubblica, attività di stabilizzazione sulle Azioni in ottemperanza alla normativa vigente. Tale attività potrà essere svolta dalla data di inizio delle negoziazioni delle Azioni dell'Emittente e fino a 30 giorni successivi a tale data.

L'attività di stabilizzazione potrebbe determinare un prezzo di mercato superiore a quello che verrebbe altrimenti a prevalere.

Non vi sono garanzie che l'attività di stabilizzazione venga effettivamente svolta o che, quand'anche intrapresa, non possa essere interrotta in qualsiasi momento.

FATTORI DI RISCHIO

Per ulteriori informazioni si rinvia al Capitolo VI, Paragrafo 6.5 della Nota Informativa.

2.1.8 Impiego dei proventi dell’Offerta

L’Offerta Globale è funzionale alla diffusione delle Azioni dell’Emittente e alla quotazione delle stesse sul MTA e risponde alla volontà dell’Emittente di acquisire lo status di società quotata così da poter raggiungere una maggiore visibilità sul mercato di riferimento e accrescere la capacità di accesso ai mercati di capitale.

Si segnala inoltre che nell’ambito dell’Offerta Globale, i proventi derivanti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale saranno utilizzati per supportare la propria strategia, gli obiettivi di crescita e sviluppo dell’Emittente e più in generale per contribuire a rafforzare la struttura finanziaria e patrimoniale del Gruppo.

Per ulteriori informazioni si rinvia al Capitolo III, Paragrafo 3.4 della Nota Informativa.

2.1.9 Rischi connessi alle spese relative all’Offerta

Si stima che le spese relative al processo di quotazione della Società e all’Offerta Globale, comprese le spese di pubblicità ed escluse le commissioni riconosciute al Consorzio per l’Offerta Pubblica ed al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, ammontino a circa Euro 3 milioni. Tali spese saranno interamente a carico della Società.

Per ulteriori informazioni si rinvia al Capitolo VIII, Paragrafo 8.1 della Nota Informativa.

3 INFORMAZIONI FONDAMENTALI

3.1 Dichiarazione relativa al capitale circolante

Ai sensi del Regolamento 809/2004/CE e della definizione di capitale circolante – quale “mezzo mediante il quale l’Emittente ottiene le risorse liquide necessarie a soddisfare le obbligazioni che pervengono a scadenza” – contenuta nelle Raccomandazioni ESMA/2013/319, l’Emittente ritiene che alla Data della Nota Informativa, il Gruppo disponga di capitale circolante sufficiente per far fronte ai propri fabbisogni finanziari correnti, per tali intendendosi quelli relativi ai 12 mesi successivi alla Data della Nota Informativa.

Per ulteriori informazioni sulle risorse finanziarie si rinvia ai Capitoli IX e X del Documento di Registrazione.

3.2 Fondi propri e indebitamento

La seguente tabella riporta la composizione dei fondi propri e dell’indebitamento finanziario al 30 aprile 2015 secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319. Salvo quanto diversamente indicato per alcune voci, la seguente tabella è stata redatta sulla base di dati gestionali dell’Emittente al 30 aprile 2015 non sottoposti a revisione contabile.

in migliaia di Euro	al 30.04.2015
(F) Debiti finanziari correnti	1.050
(G) Parte corrente dell’indebitamento non corrente	6.562
(H) Altri debiti finanziari correnti	1.458
Totale Indebitamento finanziario corrente non garantito	9.070
(K) Debiti bancari non correnti	20.445
(L) Obbligazioni emesse	0
(M) Altri debiti non correnti	0
Totale Indebitamento finanziario non corrente non garantito	20.445
Totale indebitamento finanziario non garantito	29.515
Capitale Sociale	74.000
Riserve	51.546
Risultato dell’esercizio (*)	(314)
Patrimonio Netto (*)	125.232
Patrimonio Netto di Terzi (*)	355
Totale Patrimonio Netto (*)	125.587
Totale Fondi propri ed indebitamento non garantito	155.102

(*) Conformemente a quanto previsto al paragrafo 127 delle Raccomandazioni ESMA/2013/319, il risultato di esercizio, il patrimonio netto, il patrimonio netto di terzi, e il totale patrimonio netto si riferiscono ai dati rilevati al 31 marzo 2015 nel Bilancio Consolidato Intermedio, sottoposto a revisione contabile limitata. Non sono intervenute significative variazioni di tali voci dal 1 aprile 2015 al 30 aprile 2015.

La seguente tabella riporta la composizione della liquidità/indebitamento finanziario netto al 30 aprile 2015, secondo quanto previsto dalla Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2013/319. La seguente tabella è stata redatta sulla base di dati gestionali dell’Emittente al 30 aprile 2015 non sottoposti a revisione contabile.

In migliaia di Euro	Totale al 30 aprile 2015	di cui parti correlate
(A) Cassa	25	0
(B) Altre disponibilità liquide	7.859	0
(C) Titoli detenuti per la negoziazione	2.793	0
(D) Liquidità (A)+(B)+(C)	10.677	0
(E) Crediti finanziari correnti	1.021	913
(F) Debiti finanziari correnti	(1.050)	0
(G) Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(6.562)	0
(H) Altri debiti finanziari correnti	(1.458)	0
(I) Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	(9.070)	0
(J) Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I)	2.627	913
(K) Debiti bancari non correnti	(20.445)	0
(L) Obbligazioni emesse	0	0
(M) Altri debiti non correnti	0	0
(N) Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	(20.445)	0
(O) Indebitamento Finanziario Netto (J)+(N)	(17.817)	913

Si segnala che l'unico finanziamento a medio lungo termine soggetto al rispetto di *covenant* è quello contratto nell'esercizio 2014 dal Gruppo con Intesa Sanpaolo.

3.3 Interessi di persone fisiche e giuridiche partecipanti all'Offerta Globale

Si segnala che Banca IMI S.p.A., società appartenente al gruppo bancario Intesa Sanpaolo, ricopre il ruolo di Coordinatore dell'Offerta Globale, Responsabile del collocamento nell'ambito dell'Offerta Pubblica, *Joint Lead Manager* e *Joint Bookrunner* nell'ambito del Collocamento Istituzionale e Specialista.

Banca IMI S.p.A. garantirà, insieme ad altri intermediari, il collocamento delle Azioni oggetto dell'Offerta Globale.

Intesa Sanpaolo S.p.A., attraverso una o più società controllate o collegate:

- i. detiene una partecipazione del 35,31% nel capitale di Aeroporti Holding S.r.l. che detiene, a sua volta, una partecipazione del 7,21% nell'Emittente;
- ii. è uno dei principali finanziatori dell'Emittente e del suo gruppo di appartenenza;
- iii. ha in essere rischi indiretti nei confronti dell'Emittente derivanti dal rilascio di garanzie da parte della stessa, a supporto di finanziamenti erogati da una o più società del gruppo bancario Intesa Sanpaolo, a favore di terzi.

Intermonte ricopre il ruolo di *Joint Lead Manager* e *Joint Bookrunner* del Collocamento Istituzionale e Sponsor dell'Emittente ai fini della quotazione delle Azioni sul MTA. Intermonte garantirà, insieme ad altri intermediari, il collocamento delle azioni oggetto del Collocamento Istituzionale.

Per maggiori informazioni si rinvia al Capitolo V, Paragrafo 5.4.3 della Nota Informativa.

3.4 Ragioni dell’Offerta Globale e impiego dei proventi

L’Offerta Globale è finalizzata alla diffusione delle azioni ordinarie della Società e all’ammissione alla negoziazione delle stesse sul MTA.

Nell’ambito dell’Offerta Globale, i proventi derivanti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale saranno utilizzati per supportare gli obiettivi di crescita e sviluppo dell’Emittente e più in generale per contribuire a rafforzare la struttura finanziaria e patrimoniale del Gruppo.

In particolare, l’Emittente intende utilizzare i proventi derivanti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale principalmente per realizzare investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e al miglioramento dell’accessibilità e dell’intermodalità dello scalo.

Tra gli investimenti che l’Emittente intende finanziare con i proventi derivanti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale rientrano la pianificazione di un ulteriore ampliamento del *terminal* al fine di raccordarne la capacità con lo sviluppo di traffico atteso e di incrementare la superficie commerciale disponibile e il numero di posti auto. La Società ha avviato un progetto per la possibile riqualifica dell’area di accesso all’Aeroporto e dell’area antistante all’aerostazione passeggeri secondo una riconfigurazione ad oggi allo studio, con l’obiettivo di permettere il loro sfruttamento in termini di miglioramento dell’accessibilità, dell’intermodalità con altri mezzi di trasporto, di disponibilità di servizi accessori e di ulteriori parcheggi.

A supporto del miglioramento della connettività e dell’intermodalità dello scalo, la Società intende, infine, contribuire al finanziamento della realizzazione del collegamento su monorotaia previsto tra la Stazione Centrale di Bologna e l’Aeroporto di Bologna (c.d. People Mover).

Nelle more della realizzazione delle predette strategie e degli investimenti previsti, la Società intende impiegare i proventi derivanti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale nel mercato finanziario a breve termine in investimenti caratterizzati da elevata liquidabilità e basso profilo di rischio.

Con la quotazione, inoltre, la Società acquisirà uno status che tendenzialmente il mercato riconosce come idoneo a garantire la trasparenza dei meccanismi gestionali e che potrà rivelarsi altresì interessante per il possibile ampliamento delle opportunità di sviluppo e ulteriore valorizzazione della Società e del Gruppo. In aggiunta, la Tranche Bonus Share è stata deliberata con la specifica finalità di incentivare l’adesione all’Offerta Globale e promuovere la migliore realizzazione dell’Offerta Globale.

4 INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI STRUMENTI FINANZIARI DA AMMETTERE ALLA NEGOZIAZIONE

4.1 Descrizione delle Azioni

Le Azioni oggetto dell'Offerta Globale sono rappresentate da massime n. 14.049.476 azioni ordinarie della Società, senza indicazione del valore nominale, rivenienti in parte (ossia massime n. 6.500.000 Azioni) dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale deliberato dall'assemblea straordinaria dell'Emittente del 20 maggio 2015 e in parte (ossia massime n. 7.549.476 Azioni) messe a disposizione dagli Azionisti Venditori.

Nell'ambito dell'Offerta Globale, sono oggetto dell'Offerta Pubblica un minimo di n. 2.107.000 Azioni, pari ad un minimo del 15% delle Azioni offerte nell'ambito dell'Offerta Globale.

In caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale, ad esito dello stesso, la percentuale del capitale sociale rappresentata dalle Azioni oggetto dell'Offerta Globale sarà pari al 38,92%, esclusa l'Opzione *Greenshoe*.

È inoltre prevista la concessione da parte della Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell'Offerta Globale, dell'Opzione *Greenshoe*, da allocare presso i destinatari del Collocamento Istituzionale, in caso di *Over Allotment* (si veda il Capitolo V, Paragrafo 5.2.5 della Nota Informativa).

In caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale e in caso di integrale esercizio della *Greenshoe*, ad esito dell'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale, la percentuale del capitale sociale rappresentata dalle Azioni dell'Offerta Globale e della *Greenshoe* sarà pari al 42,81%.

La seguente tabella indica gli azionisti che, alla Data del Prospetto, secondo le risultanze del libro soci e le altre informazioni a disposizione dell'Emittente, detengono, direttamente o indirettamente, una partecipazione nel capitale sociale dell'Emittente superiore al 5%. Si riporta inoltre l'indicazione del numero di azioni e della relativa percentuale di capitale sociale in caso (i) di integrale collocamento del numero massimo di Azioni oggetto dell'Offerta Globale, e (ii) di integrale collocamento del numero massimo di Azioni oggetto della *Greenshoe*.

Azionisti	N. Azioni alla Data del Prospetto		N. Azioni offerte in vendita	N. Azioni rivenienti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale	N. Azioni post Offerta Globale e % sul capitale sociale		N. Azioni oggetto della <i>Greenshoe</i>	N. Azioni post Offerta Globale e <i>Greenshoe</i>	% sul capitale sociale
	Azioni	%			Azioni	Azioni			
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%			14.963.825	41,45%	1.404.948	13.558.877	37,56%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%	3.557.246		1.400.590	3,88%		1.400.590	3,88%
Città Metropolitana di Bologna ¹	2.960.000	10,00%	2.123.799		836.201	2,32%		836.201	2,32%
Regione Emilia Romagna	2.604.086	8,80%	1.868.431		735.655	2,04%		735.655	2,04%
Aeroporti Holding S.r.l.	2.134.614	7,21%			2.134.614	5,91%		2.134.614	5,91%
Azionisti inferiori al 5% ²	1.979.639	6,69%			1.979.639	5,48%		1.979.639	5,48%
Flottante		-			14.049.476	38,92%		15.454.424	42,81%
Totale	29.600.000	100,00%	7.549.476	6.500.000	36.100.000	100%	1.404.948	36.100.000	100%

¹ Precedentemente Provincia di Bologna.

² Rientrano in tale voce anche i Soci Pubblici diversi da quelli specificamente indicati.

Le Azioni hanno il codice ISIN IT0001006128.

Si segnala tuttavia che nell'ambito dell'Aumento di Capitale, l'Emittente ha deliberato la Tranche Bonus Share, riservata ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto che sottoscriveranno in sede di Offerta Pubblica Azioni rivenienti l'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale e che detengano la proprietà di tali Azioni (in tutto o in parte) alla scadenza del Termine di Fedeltà. Entro 30 giorni dalla scadenza del Termine di Fedeltà, ciascun avente diritto avrà la facoltà di richiedere l'assegnazione delle *Bonus Share* entro 30 giorni e le stesse potranno essere sottoscritte entro i 60 giorni successivi. Al verificarsi delle predette condizioni, ai Dipendenti del Gruppo sarà assegnata una Azione ogni 10 Azioni detenute per tutto il Termine di Fedeltà, mentre ai Residenti e al pubblico indistinto sarà assegnata una Azione ogni 20 Azioni detenute per tutto il Termine di Fedeltà.

Le Azioni assegnate ai Dipendenti del Gruppo che hanno sottoscritto l'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale in sede di Offerta Pubblica saranno identificate dal codice ISIN IT0005118085, mentre le Azioni assegnate ai Residenti e al pubblico indistinto che hanno sottoscritto l'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale in sede di Offerta Pubblica saranno identificate dal codice ISIN IT0005118093. Alle Azioni alienate in data antecedente allo scadere del Termine di Fedeltà o assegnate per effetto del meccanismo delle *Bonus Share*, sarà infine attribuito il codice ISIN IT0001006128.

4.2 Legislazione in base alla quale le Azioni sono emesse

Le Azioni sono emesse ai sensi della legge italiana.

4.3 Caratteristiche delle Azioni

Le Azioni sono nominative, liberamente trasferibili, hanno godimento regolare (1° gennaio 2015) e sono assoggettate al regime di circolazione delle azioni emesse da società italiane con azioni quotate previsto dalle vigenti disposizioni di legge e di regolamento, ivi incluse quelle riguardanti la dematerializzazione degli strumenti finanziari ai sensi del TUF e del Regolamento recante la “Disciplina dei servizi di gestione accentrata, di liquidazione, dei sistemi di garanzia e delle relative società di gestione”, adottato con provvedimento congiunto di Banca d’Italia e CONSOB in data 22 febbraio 2008 come da ultimo modificato con provvedimento congiunto Banca d’Italia – CONSOB del 22 ottobre 2013

Il servizio di gestione accentrata delle azioni e le attività connesse e strumentali sono svolti da Monte Titoli.

4.4 Valuta di emissione delle Azioni

Le Azioni oggetto dell’Offerta Globale sono denominate in Euro.

4.5 Descrizione dei diritti connessi alle Azioni e modalità per il loro esercizio

Tutte le azioni ordinarie della Società, incluse le Azioni oggetto dell’Offerta Globale, sono nominative, liberamente trasferibili ed indivisibili e ciascuna di esse dà diritto a un voto in tutte le assemblee ordinarie e straordinarie della Società, nonché agli altri diritti patrimoniali e amministrativi secondo le disposizioni di legge e di statuto applicabili.

Il Consiglio di Amministrazione può, durante il corso dell’esercizio, distribuire agli azionisti acconti sui dividendi. I dividendi non riscossi entro il quinquennio dal giorno in cui siano diventati esigibili si prescrivono a favore della Società con diretta loro imputazione a riserva.

In caso di scioglimento della Società, l’Assemblea determinerà le modalità della liquidazione e nominerà uno o più liquidatori, fissandone i poteri e i compensi.

Alla Data della Nota Informativa il capitale sociale dell’Emittente è rappresentato da n. 29.600.000 azioni senza indicazione del valore nominale.

Alla Data della Nota Informativa non esistono altre categorie di azioni.

4.6 Indicazione delle delibere, autorizzazioni e approvazioni in virtù delle quali le Azioni sono state o verranno emesse

Le Azioni di nuova emissione oggetto dell’Offerta Globale rivengono dall’Aumento di Capitale, deliberato in data 20 maggio 2015 dall’assemblea straordinaria della Società, con atto a rogito del notaio Dott. Federico Tassinari, iscritto al Collegio notarile del Distretto di Bologna iscritto nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Bologna in data 22 maggio 2015. Si segnala che l’Aumento di Capitale, per incentivare l’adesione all’Offerta al Pubblico e promuovere la migliore realizzazione dell’operazione di quotazione, include una *tranche* di n. 300.000 Azioni (le “*Bonus Shares*”) riservata ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto che sottoscriveranno l’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale in sede di Offerta Pubblica. Le Bonus Shares saranno attribuite solo a condizione che gli stessi mantengano la proprietà

(in tutto o in parte) delle Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica per un periodo di 365 giorni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni (il “**Termine Fedeltà**”) e comunichino, entro il trentesimo giorno successivo alla scadenza del Termine di Fedeltà, nelle modalità tecniche che saranno individuate dalla Società e comunicate agli investitori, che intendendo avvalersi del diritto di ricevere le *Bonus Share* (la “**Tranche Bonus Share**”).

Il rapporto di sottoscrizione delle *Bonus Shares* sarà pari a: (i) n. 1 (una) *Bonus Share* per ogni n. 10 (dieci) Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica e mantenute in proprietà per tutto il Termine di Fedeltà, qualora il sottoscrittore sia un Dipendente del Gruppo, senza computo di eventuali resti nel caso in cui le Azioni mantenute fino alla scadenza del Termine di Fedeltà non siano un multiplo di 10 (dieci); e (ii) n. 1 (una) *Bonus Share* per ogni n. 20 (venti) Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica e mantenute in proprietà per tutto il Termine di Fedeltà, qualora il sottoscrittore sia un Residente o il pubblico indistinto, senza computo di eventuali resti nel caso in cui le Azioni mantenute fino alla scadenza del Termine di Fedeltà non siano un multiplo di 20 (venti).

Il prezzo di emissione delle *Bonus Shares* sarà pari a Euro 4,18 per ogni *Bonus Share*, pari al valore del patrimonio netto per azione della Società alla data del 31 dicembre 2014. I fondi necessari al pagamento della *Bonus Shares* deriveranno dal sovrapprezzo pagato dagli aventi diritto al momento della sottoscrizione dell’Aumento di Capitale in sede di offerta Pubblica, senza ulteriori esborsi. In particolare, tale sovrapprezzo (pari alla differenza tra il prezzo di sottoscrizione delle Azioni in sede di Offerta Pubblica e la parità contabile dell’Aumento di Capitale) sarà ripartito come segue: (i) per un ammontare pari al prezzo di emissione complessivo massimo delle *Bonus Shares* attribuibili agli aderenti all’Offerta Pubblica (pari a Euro 4,18 moltiplicato per detto numero massimo delle *Bonus Shares*), a una riserva vincolata; (ii) per la parte residua, a riserva sovrapprezzo. Nel momento in cui sarà data esecuzione alla Tranche Bonus Share, l’ammontare del precedente punto (i) sarà utilizzato, per quanto necessario, a servizio della liberazione delle *Bonus Shares* (determinando l’incremento del capitale sociale per pari importo), mentre l’eventuale eccedenza (ovvero l’intera componente in caso di mancata sottoscrizione della Tranche Bonus Share) sarà definitivamente imputata a riserva sovrapprezzo, senza possibilità alcuna per i sottoscrittori di richiedere la restituzione.

Il termine finale per la sottoscrizione della Tranche Bonus Share sarà il sessantesimo giorno successivo alla scadenza del Termine Fedeltà.

La presentazione della domanda di ammissione alle negoziazioni delle Azioni sul MTA è stata deliberata dalla assemblea ordinaria della Società il 13 aprile 2015. Il 20 maggio 2015, l’assemblea straordinaria della Società ha altresì deliberato l’Aumento di Capitale. Il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e la Regione Emilia-Romagna hanno deliberato di vendere le proprie Azioni nell’ambito dell’Offerta Globale, rispettivamente, l’8 maggio 2015, il 13 maggio 2015 e il 27 aprile 2015.

Borsa Italiana ha disposto con provvedimento n. 8078 del 25 giugno 2015 l’ammissione alle negoziazioni delle Azioni sul MTA.

4.7 Data di emissione e messa a disposizione delle Azioni

Contestualmente al pagamento del prezzo, le Azioni assegnate nell’ambito dell’Offerta Globale verranno messe a disposizione degli aventi diritto, in forma dematerializzata, mediante contabilizzazione sui conti di deposito intrattenuti dai Collocatori presso Monte Titoli.

4.8 Limitazioni alla libera trasferibilità delle Azioni

Salvo quanto indicato nel Capitolo VII, Paragrafo 7.3 della Nota Informativa in merito all'assunzione di impegni di *lock-up*, le Azioni e di ogni altro diritto reale su di esse sono liberamente trasferibili.

4.9 Indicazione dell'esistenza di eventuali norme in materia di obbligo di offerta al pubblico di acquisto e/o offerta di acquisto residuali in relazione alle Azioni

A far data dal momento in cui le Azioni saranno ammesse alla negoziazione sul MTA - Segmento STAR, l'Emittente sarà assoggettato alle norme in materia di offerte pubbliche di acquisto e di scambio previste dal TUF e dai relativi regolamenti attuativi, incluse le disposizioni in tema di offerta pubblica d'acquisto obbligatoria (artt. 105 e seguenti del TUF), di obbligo di acquisto (art. 108 del TUF), e di diritto di acquisto (art. 111 del TUF).

4.10 Offerte pubbliche di acquisto effettuate da terzi sulle Azioni dell'Emittente nel corso dell'ultimo esercizio e nell'esercizio in corso

Le Azioni non sono mai state oggetto di alcuna offerta pubblica di acquisto o di scambio, né la Società ha mai assunto la qualifica di offerente nell'ambito di tali operazioni.

4.11 Regime fiscale

Le informazioni riportate qui di seguito sintetizzano alcuni aspetti del regime fiscale proprio dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Azioni ai sensi della legislazione tributaria italiana vigente alla Data della Nota Informativa e relativamente a specifiche categorie di investitori, fermo restando che la stessa potrebbe essere soggetta a modifiche, anche con effetto retroattivo.

In particolare, potrebbero intervenire dei provvedimenti aventi ad oggetto la revisione delle aliquote delle ritenute sui redditi di capitale e dei redditi diversi di natura finanziaria o delle misure delle imposte sostitutive afferenti i medesimi redditi. L'approvazione di tali provvedimenti legislativi modificativi della disciplina attualmente in vigore potrebbe, pertanto, incidere sul regime fiscale quale descritto nei seguenti paragrafi.

Allorché si verifichi una tale eventualità, non si provvederà ad aggiornare la Nota Informativa per dare conto delle modifiche intervenute anche qualora, a seguito di tali modifiche, le informazioni ivi contenute non risultassero più valide.

Quanto segue non intende essere un'analisi esaustiva di tutte le conseguenze fiscali dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Azioni.

Gli investitori sono tenuti a consultare i propri consulenti in merito al regime fiscale dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Azioni e a verificare la natura e l'origine delle somme percepite come distribuzione sulle Azioni della Società (dividendi o riserve).

A) Definizioni

Ai fini del presente Paragrafo, i termini definiti hanno il significato di seguito riportato:

- “Partecipazioni Qualificate”: le partecipazioni sociali in società quotate sui mercati regolamentati costituite dal possesso di partecipazioni al capitale (diverse dalle azioni di risparmio) o al patrimonio, diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite le predette partecipazioni, che rappresentino complessivamente una percentuale di diritti di voto esercitabili nell’assemblea ordinaria superiore al 2% ovvero una partecipazione al capitale o al patrimonio superiore al 5%;
- “Partecipazioni Non Qualificate”: le partecipazioni sociali in società quotate sui mercati regolamentati diverse dalle Partecipazioni Qualificate;
- “Cessione di Partecipazioni Qualificate”: cessione a titolo oneroso di azioni, diverse dalle azioni di risparmio, diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite azioni, che eccedano, nell’arco di un periodo di dodici mesi, i limiti per la qualifica di Partecipazione Qualificata. Il termine di dodici mesi decorre dal momento in cui i titoli ed i diritti posseduti rappresentano una percentuale di diritti di voto o di partecipazione superiore ai limiti predetti. Per i diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite partecipazioni si tiene conto delle percentuali di diritti di voto o di partecipazione al capitale potenzialmente ricollegabili alle predette partecipazioni;
- “Cessione di Partecipazioni Non Qualificate”: cessione a titolo oneroso di azioni, diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite azioni, diverse dalle Cessioni di Partecipazione Qualificate.

B) Dividendi percepiti da soggetti residenti

I dividendi corrisposti saranno soggetti al regime fiscale ordinariamente applicabile ai dividendi corrisposti da società fiscalmente residenti in Italia. In particolare, sono previste le seguenti diverse modalità di tassazione dei dividendi a seconda dalla natura del soggetto percettore:

(i) *Persone fisiche fiscalmente residenti in Italia non esercenti attività di impresa*

I dividendi percepiti da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia su azioni, possedute al di fuori dell’esercizio d’impresa e del regime del risparmio gestito e costituenti Partecipazioni Non Qualificate, immesse nel sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli (quali le Azioni della Società oggetto della presente Offerta), sono soggetti ad una imposta sostitutiva delle imposte sui redditi con aliquota del 26%, con obbligo di rivalsa, ai sensi dell’art. 27-ter D.P.R. 600/1973 e dell’art. 3, comma 1, Decreto Legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con Legge 23 giugno 2014, n. 89; non sussiste l’obbligo da parte delle menzionate persone fisiche di indicare i dividendi incassati nella propria dichiarazione dei redditi.

Questa imposta sostitutiva è applicata dai soggetti fiscalmente residenti in Italia presso i quali i titoli sono depositati (da intendersi come soggetti abilitati alla tenuta dei conti sui quali sono registrati gli strumenti finanziari e i relativi trasferimenti secondo la definizione di cui all’art. 79-quater del TUF) aderenti al sistema di deposito accentrato gestito dalla Monte Titoli, oppure, mediante un rappresentante fiscale nominato in Italia (in particolare, una banca o una SIM residente in Italia, una stabile organizzazione in Italia di banche o di imprese di investimento non residenti, oppure una società di gestione accentrata di strumenti finanziari

autorizzata ai sensi dell'art. 80 del TUF), dai soggetti (depositari) fiscalmente non residenti in Italia che aderiscono al sistema Monte Titoli o a sistemi esteri di deposito accentrato aderenti al sistema Monte Titoli.

Tale modalità di tassazione costituisce il regime ordinariamente applicabile ai dividendi relativi ad azioni di società italiane negoziate in mercati regolamentati italiani, quali le Azioni della Società oggetto della presente Offerta.

I dividendi percepiti da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia su azioni, possedute al di fuori dell'esercizio d'impresa e costituenti Partecipazioni Qualificate, non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva a condizione che gli aventi diritto, all'atto della percezione, dichiarino che gli utili riscossi sono relativi a Partecipazioni Qualificate. Tali dividendi concorrono parzialmente alla formazione del reddito imponibile complessivo del socio. Il Decreto Ministeriale 2 aprile 2008, in attuazione dell'art. 1, comma 38, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 (la "**Legge Finanziaria 2008**"), ha rideterminato la percentuale di concorso alla formazione del reddito di tali dividendi nella misura del 49,72%. Tale percentuale si applica ai dividendi formati con utili prodotti dalla società distributrice a partire dall'esercizio successivo a quello in corso al 31 dicembre 2007. Resta ferma l'applicazione della precedente percentuale di concorso alla formazione del reddito, pari al 40%, per i dividendi formati con utili prodotti dalla società distributrice fino all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007. Inoltre, a partire dalle delibere di distribuzione successive a quella avente ad oggetto l'utile dell'esercizio in corso al 31 dicembre 2007, agli effetti della tassazione del percettore, i dividendi distribuiti si considerano prioritariamente formati con utili prodotti dalla società fino a tale esercizio.

(ii) Persone fisiche fiscalmente residenti in Italia non esercenti attività di impresa che detengono partecipazioni non qualificate nell'ambito del regime del risparmio gestito

I dividendi percepiti da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia su azioni, possedute al di fuori dell'esercizio d'impresa e costituenti Partecipazioni Non Qualificate, immesse in un rapporto di gestione patrimoniale intrattenuto con un intermediario autorizzato, in relazione al quale sia esercitata l'opzione per il regime del risparmio gestito di cui all'art. 7 del Decreto Legislativo 21 novembre 1997 n. 461 (il "**Decreto Legislativo 461/1997**"), non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva e concorrono alla formazione del risultato annuo di gestione maturato, da assoggettare ad imposta sostitutiva del 26%.

(iii) Persone fisiche fiscalmente residenti in Italia esercenti attività di impresa

I dividendi percepiti da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia su azioni relative all'impresa non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva a condizione che gli aventi diritto, all'atto della percezione, dichiarino che i dividendi riscossi sono relativi a partecipazioni attinenti all'attività d'impresa. Tali dividendi concorrono alla formazione del reddito imponibile complessivo del socio in misura pari al 49,72% del loro ammontare. In caso di concorso alla formazione del reddito imponibile di dividendi formati con utili prodotti dalla società distributrice fino all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007, gli stessi concorrono alla formazione del reddito imponibile del percettore in misura pari al 40%. A partire dalle delibere di distribuzione successive a quella avente ad oggetto l'utile dell'esercizio in corso al 31 dicembre 2007, agli effetti della tassazione del percettore, i dividendi distribuiti si considerano prioritariamente formati con utili prodotti dalla società distributrice fino a tale esercizio.

(iv) Società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'art. 5 del TUIR, società ed enti di cui all'art. 73, comma primo, lettere a) e b), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia

I dividendi percepiti da società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate (escluse le società semplici) di cui all'art. 5 del TUIR, da società ed enti di cui all'art. 73, comma primo, lett. a) e b), del TUIR - incluse, tra l'altro, le società per azioni e in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative e le società di mutua assicurazione, nonché le società europee di cui al regolamento (CE) n. 2157/2001 e le società cooperative europee di cui al regolamento (CE) n. 1435/2003 - fiscalmente residenti nel territorio dello Stato e dagli enti pubblici e privati diversi dalle società, nonché dai *trust*, fiscalmente residenti nel territorio dello Stato, che hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali (c.d. enti commerciali), non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva in Italia e concorrono alla formazione del reddito imponibile complessivo del percipiente, da assoggettare a tassazione secondo le regole ordinarie, con le seguenti modalità:

- (a) le distribuzioni a favore di soggetti passivi IRPEF (ad esempio, società in nome collettivo, società in accomandita semplice) concorrono alla formazione del reddito imponibile complessivo del percipiente in misura pari al 49,72% del loro ammontare; i dividendi formati con utili prodotti dalla società distributrice fino all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007 concorrono alla formazione del reddito imponibile del percettore in misura pari al 40%; a partire dalle delibere di distribuzione successive a quella avente ad oggetto l'utile dell'esercizio in corso al 31 dicembre 2007, agli effetti della tassazione del percettore, i dividendi distribuiti si considerano prioritariamente formati con utili prodotti dalla società distributrice fino a tale esercizio;
- (b) le distribuzioni a favore di soggetti passivi IRES (ad esempio, società per azioni, società a responsabilità limitata, società in accomandita per azioni, enti commerciali) concorrono a formare il reddito imponibile complessivo del percipiente limitatamente al 5% del loro ammontare, oppure per l'intero ammontare se trattasi di distribuzioni relative a titoli detenuti per la negoziazione da soggetti che applicano i principi contabili internazionali IAS/IFRS.

Per alcuni tipi di società ed a certe condizioni, i dividendi conseguiti concorrono a formare anche il relativo valore netto della produzione, soggetto ad imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).

(v) Enti di cui all'art. 73, comma primo, lett. c), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia

I dividendi percepiti dagli enti di cui all'art. 73, comma primo, lett. c), del TUIR, ovvero sia dagli enti pubblici e privati fiscalmente residenti in Italia, diversi dalle società, nonché dai *trust*, che non hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali e quelli percepiti dagli organismi di investimento collettivo del risparmio diversi da quelli di cui all'art. 73, comma 5-*quinquies*, del TUIR, residenti nel territorio dello Stato, non sono soggetti ad alcuna ritenuta alla fonte o imposta sostitutiva in Italia e concorrono a formare il reddito complessivo da assoggettare ad IRES limitatamente al 77,74% del loro ammontare.

(vi) Soggetti esenti residenti in Italia

Per le azioni, quali le Azioni della Società oggetto della presente Offerta, immesse nel sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli, i dividendi percepiti da soggetti residenti in Italia esenti dall'imposta sul reddito delle società (IRES) sono soggetti ad una imposta sostitutiva con aliquota del 26% applicata dal

soggetto residente aderente al sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli presso il quale le azioni sono depositate (da intendersi come soggetto abilitato alla tenuta dei conti sui quali sono registrati gli strumenti finanziari e i relativi trasferimenti secondo la definizione di cui all'art. 79-quater del TUF), oppure, mediante un rappresentante fiscale nominato in Italia, dal soggetto (depositario) non residente che aderisca al sistema Monte Titoli o a sistemi esteri di deposito accentrato aderenti al sistema Monte Titoli.

(vii) Fondi pensione italiani ed O.I.C.R. italiani (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare)

I dividendi percepiti da fondi pensione italiani soggetti al regime di cui al Decreto Legislativo 252/2005 e O.I.C.R. italiani (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare) non sono soggetti a ritenuta alla fonte né ad imposta sostitutiva.

In capo ai suddetti fondi pensione, tali dividendi concorrono secondo le regole ordinarie alla formazione del risultato complessivo annuo di gestione maturato, soggetto ad imposta sostitutiva con aliquota del 20%.

I dividendi percepiti da O.I.C.R. istituiti in Italia (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare e dagli organismi di investimento collettivo del risparmio residenti nel territorio dello Stato di cui alla lettera c), comma 1 dell'art. 73 del TUIR non aventi i requisiti dettati dal comma 5—*quinquies* del medesimo articolo) non scontano, invece, alcuna imposizione in capo a tali organismi di investimento.

(viii) Fondi comuni di investimento immobiliare italiani

Ai sensi del Decreto Legge 25 settembre 2001 n. 351, convertito con modificazioni dalla Legge 23 novembre 2001 n. 410, come attualmente in vigore a seguito delle modifiche apportate, i dividendi percepiti dai fondi comuni di investimento immobiliare italiani, istituiti ai sensi dell'art. 37 del TUF ovvero dell'art. 14-*bis* della Legge 25 gennaio 1994 n. 86, non sono soggetti a ritenuta d'imposta né a imposta sostitutiva e non scontano alcuna imposizione in capo a tali fondi, che non sono soggetti in Italia alle imposte sui redditi e all'imposta regionale sulle attività produttive.

In alcuni casi, i redditi conseguiti da un fondo comune di investimento immobiliare italiano non partecipato esclusivamente da "investitori istituzionali" (come definiti dall'articolo 32, comma 3, del Decreto Legge 31 maggio 2010, n. 78 convertito con Legge 30 luglio 2010, n. 122) sono imputati per trasparenza agli (e concorrono dunque alla formazione del reddito imponibile in Italia degli) investitori non istituzionali che detengono una partecipazione superiore al 5% del patrimonio del fondo.

(ix) Soggetti fiscalmente non residenti in Italia che detengono le azioni per il tramite di una stabile organizzazione nel territorio dello Stato

I dividendi percepiti da soggetti non residenti in Italia che detengono la partecipazione in relazione alla quale i dividendi sono distribuiti attraverso una stabile organizzazione in Italia a cui tale partecipazione è effettivamente connessa, non sono soggetti ad alcuna ritenuta in Italia né ad imposta sostitutiva e concorrono a formare il reddito complessivo della stabile organizzazione da assoggettare ad imposizione in Italia secondo le regole ordinarie nella misura del 5% del loro ammontare, oppure per l'intero ammontare se trattasi di distribuzioni relative a titoli detenuti per la negoziazione da soggetti che applicano i principi contabili internazionali IAS/IFRS.

Per alcuni tipi di stabili organizzazioni ed a certe condizioni, i dividendi conseguiti concorrono a formare anche il relativo valore netto della produzione, soggetto ad imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).

Per il caso in cui le distribuzioni siano riconducibili a una partecipazione non connessa a una stabile organizzazione in Italia del soggetto percettore non residente, si faccia riferimento a quanto esposto al paragrafo che segue.

(x) Soggetti fiscalmente non residenti in Italia che non detengono le azioni per il tramite di una stabile organizzazione nel territorio dello Stato

I dividendi, derivanti da azioni o titoli simili immessi nel sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli (quali le Azioni della Società oggetto della presente Offerta), percepiti da soggetti fiscalmente non residenti in Italia, privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato cui la partecipazione sia riferibile, sono in linea di principio, soggetti ad una imposta sostitutiva del 26%, ai sensi dell'art. 27-ter del D.P.R. 600/1973 e dell'art. 3, comma 1, Decreto Legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con Legge 23 giugno 2014, n. 89.

Tale imposta sostitutiva è applicata dai soggetti residenti presso i quali i titoli sono depositati (da intendersi come soggetti abilitati alla tenuta dei conti sui quali sono registrati gli strumenti finanziari e i relativi trasferimenti secondo la definizione di cui all'art. 79-quater del TUF) aderenti al sistema di deposito accentrato gestito dalla Monte Titoli, oppure, mediante un rappresentante fiscale nominato in Italia (in particolare, una banca o una SIM residente in Italia, una stabile organizzazione in Italia di banche o di imprese di investimento non residenti, oppure una società di gestione accentrata di strumenti finanziari autorizzata ai sensi dell'art. 80 del TUF), dai soggetti non residenti che aderiscono al sistema Monte Titoli o a sistemi esteri di deposito accentrato aderenti al sistema Monte Titoli.

Gli azionisti fiscalmente non residenti in Italia che scontano la suddetta imposta sostitutiva del 26% sui dividendi, diversi dagli azionisti di risparmio, dai fondi pensione di cui al secondo periodo del comma 3, dell'art. 27 del D.P.R. n. 600/1973 e dalle società ed enti indicati nel comma 3-ter dell'art. 27 del D.P.R. n. 600/1973, hanno diritto, a fronte di un'istanza di rimborso da presentare secondo le condizioni e nei termini di legge, al rimborso, fino a concorrenza degli undici ventiseiesimi di tale imposta sostitutiva, dell'imposta che dimostrino di aver pagato all'estero in via definitiva sugli stessi utili, previa esibizione alle competenti autorità fiscali italiane della relativa certificazione dell'ufficio fiscale dello Stato estero.

Alternativamente al suddetto rimborso, i soggetti residenti in Stati con i quali l'Italia abbia stipulato una convenzione per evitare la doppia imposizione sui redditi possono chiedere l'applicazione dell'imposta sostitutiva sui dividendi nella misura (ridotta) prevista dalla convenzione di volta in volta applicabile. Al fine di poter beneficiare dall'aliquota ridotta, il percettore dei dividendi è tenuto ad utilizzare il modello di approvato con Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate n. 2013/84404 del 10 luglio 2013.

A tal fine i soggetti presso cui le azioni sono depositate, aderenti al sistema di deposito accentrato gestito da Monte Titoli, debbono acquisire tempestivamente:

- ➔ una dichiarazione del soggetto non residente effettivo beneficiario degli utili, dalla quale risultino i dati identificativi del soggetto medesimo, la sussistenza di tutte le condizioni alle quali è subordinata

l'applicazione del regime convenzionale e gli eventuali elementi necessari a determinare la misura dell'aliquota applicabile ai sensi della convenzione;

- un'attestazione dell'autorità fiscale competente dello Stato ove l'effettivo beneficiario degli utili ha la residenza, dalla quale risulti la residenza nello Stato medesimo ai sensi della convenzione. Questa attestazione produce effetti fino al 31 marzo dell'anno successivo a quello di presentazione.

L'Amministrazione finanziaria italiana ha peraltro concordato con le amministrazioni finanziarie di alcuni Stati esteri un'apposita modulistica volta a garantire un più efficiente e agevole rimborso o esonero totale o parziale del prelievo alla fonte applicabile in Italia. Se la documentazione non è presentata al soggetto depositario precedentemente alla messa in pagamento dei dividendi, l'imposta sostitutiva è applicata con aliquota del 26%. In tal caso, il beneficiario effettivo dei dividendi può comunque richiedere all'amministrazione finanziaria italiana il rimborso della differenza tra l'imposta sostitutiva applicata e quella applicabile ai sensi della convenzione tramite apposita istanza di rimborso, corredata dalla documentazione di cui sopra, da presentare secondo le condizioni e nei termini di legge.

Nel caso in cui i soggetti percettori e beneficiari dei dividendi siano società o enti (i) fiscalmente residenti in uno degli Stati membri dell'Unione Europea oppure in uno degli Stati aderenti all'Accordo sullo Spazio Economico Europeo che sono inclusi nella lista di cui al Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze da emanare ai sensi dell'art. 168—*bis* del TUIR ed (ii) ivi soggetti ad un'imposta sul reddito delle società, tali soggetti potranno beneficiare dell'applicazione di una imposta sostitutiva sui dividendi nella misura ridotta dell'1,375% del relativo ammontare. Fino all'emanazione del suddetto decreto ministeriale, gli Stati membri dell'Unione Europea ovvero gli Stati aderenti all'Accordo sullo Spazio Economico Europeo che rilevano ai fini dell'applicazione dell'imposta nella citata misura dell'1,375% sono quelli inclusi nella lista di cui al Decreto del Ministro delle Finanze del 4 settembre 1996 e successive modifiche. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sostitutiva nella misura dell'1,375%, i beneficiari non residenti dovranno tempestivamente formulare specifica richiesta al soggetto depositario delle azioni obbligato all'applicazione dell'imposta sostitutiva, corredata da idonea certificazione di residenza e di *status* fiscale rilasciata dalle competenti autorità dello Stato di appartenenza.

Nel caso in cui i soggetti percettori e beneficiari dei dividendi siano fondi pensione istituiti in uno degli Stati membri dell'Unione Europea oppure in uno degli Stati aderenti all'Accordo sullo Spazio Economico Europeo che sono inclusi nella lista di cui al Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze da emanare ai sensi dell'art. 168-*bis* del TUIR, tali soggetti potranno beneficiare dell'applicazione di una imposta sostitutiva sui dividendi nella misura ridotta dell'11% del relativo ammontare. Fino all'emanazione del suddetto Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, gli Stati membri dell'Unione Europea ovvero gli Stati aderenti all'Accordo sullo Spazio Economico Europeo che rilevano ai fini dell'applicazione dell'imposta nella citata misura dell'11% sono quelli inclusi nella lista di cui al Decreto del Ministro delle Finanze del 4 settembre 1996 e successive modifiche. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sostitutiva della misura dell'11%, i fondi pensione non residenti dovranno tempestivamente formulare specifica richiesta al soggetto depositario delle azioni tenuto al prelievo dell'imposta sostitutiva, corredata da idonea documentazione.

Ai sensi dell'art. 27-*bis* del D.P.R. 600/1973, approvato in attuazione della Direttiva n. 435/90/CEE del 23 luglio 1990, poi rifiuta nella Direttiva n. 2011/96/UE del 30 novembre 2011, nel caso in cui i dividendi siano percepiti da una società (a) che riveste una delle forme previste nell'allegato alla stessa Direttiva n.

2011/96/UE, (b) che è fiscalmente residente in uno Stato membro dell'Unione Europea, senza essere considerata, ai sensi di una convenzione in materia di doppia imposizione sui redditi con uno Stato terzo, residente al di fuori dell'Unione Europea, (c) che è soggetta, nello Stato di residenza, senza fruire di regimi di opzione o di esonero che non siano territorialmente o temporalmente limitati, ad una delle imposte indicate nell'allegato alla predetta Direttiva e (d) che detiene una partecipazione diretta nella Società non inferiore al 10% del capitale sociale per un periodo ininterrotto di almeno un anno, tale società ha diritto a richiedere alle autorità fiscali italiane il rimborso dell'imposta sostitutiva applicata sui dividendi da essa percepiti. A tal fine, la società non residente deve produrre (x) una certificazione, rilasciata dalle competenti autorità fiscali dello Stato estero, che attesti che la società non residente soddisfa i requisiti indicati alle lettere (a), (b) e (c), nonché (y) la dichiarazione che attesti la sussistenza del requisito indicato alla lettera (d). Inoltre, secondo quanto chiarito dalle autorità fiscali italiane, al verificarsi delle predette condizioni e in alternativa alla presentazione di una richiesta di rimborso successivamente alla distribuzione del dividendo, purché il periodo minimo annuale di detenzione della partecipazione nella Società sia già trascorso al momento della distribuzione del dividendo medesimo, la società non residente può direttamente richiedere all'intermediario depositario delle azioni la non applicazione dell'imposta sostitutiva presentando tempestivamente all'intermediario in questione la stessa documentazione sopra indicata. In relazione alle società non residenti che risultano direttamente o indirettamente controllate da uno o più soggetti non residenti in Stati della Unione Europea, il suddetto regime di rimborso o di non applicazione dell'imposta sostitutiva può essere invocato soltanto a condizione che le medesime società dimostrino di non detenere la partecipazione nella Società allo scopo esclusivo o principale di beneficiare del regime in questione.

I dividendi di pertinenza di enti o organismi internazionali che godono dell'esenzione dalle imposte in Italia per effetto di leggi o di accordi internazionali resi esecutivi in Italia non sono soggetti all'imposta sostitutiva.

C) Distribuzione di riserve di cui all'art. 47, comma 5, del TUIR

Le informazioni fornite in questo paragrafo sintetizzano il regime fiscale applicabile alla distribuzione da parte della Società – in un'occasione diversa dai casi di riduzione del capitale, di recesso, di esclusione, di riscatto o di liquidazione – delle riserve di capitale di cui all'art. 47, comma 5, del TUIR, ovvero, tra l'altro, delle riserve o altri fondi costituiti con sovrapprezzi di emissione azioni o con interessi di conguaglio versati dai sottoscrittori di nuove azioni, con versamenti fatti dai soci a fondo perduto o i/n conto capitale e con saldi di rivalutazione monetaria esenti da imposta (di seguito anche "**Riserve di Capitale**").

(i) Persone fisiche non esercenti attività d'impresa fiscalmente residenti in Italia

Indipendentemente dalla delibera assembleare, le somme percepite da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia a seguito e per effetto della distribuzione di Riserve di Capitale costituiscono per esse utili nei limiti e nella misura in cui sussistano, in capo alla società distributrice, utili di esercizio e/o riserve di utili (senza considerare la quota di tali utili che è stata accantonata in sospensione di imposta). Le somme qualificate come utili sono soggette, a seconda che si tratti o meno di Partecipazioni Non Qualificate e/o non relative all'impresa, al regime fiscale, più sopra descritto, applicabile ai dividendi.

Le somme percepite da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia a seguito e per effetto della distribuzione di Riserve di Capitale, al netto di quelle eventualmente qualificabili come utili sulla base di quanto appena indicato, riducono di pari ammontare il costo fiscalmente riconosciuto delle azioni possedute dal percettore.

Ne consegue che, in sede di successiva cessione di tali azioni, la plusvalenza imponibile o la minusvalenza sono calcolate per differenza fra il prezzo di vendita e il costo fiscalmente riconosciuto delle azioni ridotto di un ammontare pari alle somme percepite a titolo di distribuzione di Riserve di Capitale (al netto di quelle eventualmente qualificabili come utili). Secondo l'interpretazione fatta propria dall'amministrazione finanziaria le somme percepite a titolo di distribuzione di Riserve di Capitale, per la parte di esse che eccede il costo fiscalmente riconosciuto delle azioni possedute dal percettore, costituiscono utili, da assoggettare al regime descritto sopra per i dividendi. Regole particolari potrebbero applicarsi in relazione alle partecipazioni per cui la persona fisica abbia optato per il regime cosiddetto del "risparmio gestito" di cui all'art. 7 del Decreto Legislativo 461/1997.

(ii) Società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'art. 5 del TUIR, società ed enti di cui all'art. 73, comma primo, lett. a) e b), del TUIR e persone fisiche esercenti attività d'impresa, fiscalmente residenti in Italia

In capo alle persone fisiche che detengono azioni nell'esercizio dell'attività d'impresa, alle società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate (escluse le società semplici) di cui all'art. 5 del TUIR, ed alle società ed enti di cui all'art. 73, comma primo, lett. a) e b), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia, le somme percepite a seguito e per effetto di distribuzione di Riserve di Capitale costituiscono utili nei limiti e nella misura in cui sussistano, in capo alla società distributrice, utili di esercizio e riserve di utili (senza considerare la quota di tali utili che è stata accantonata in sospensione di imposta). Le somme qualificate come utili sono soggette al regime fiscale, più sopra descritto, applicabile ai dividendi.

Le somme percepite da persone fisiche che detengono azioni nell'esercizio dell'attività d'impresa, da società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate (escluse le società semplici) di cui all'art. 5 del TUIR, e da società ed enti di cui all'art. 73, comma primo, lett. a) e b), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia a seguito e per effetto di distribuzione di Riserve di Capitale (al netto di quelle eventualmente qualificabili come utili) riducono di pari ammontare il costo fiscalmente riconosciuto delle azioni possedute. Le somme percepite a titolo di distribuzione di Riserve di Capitale, per la parte di esse che eccede il costo fiscalmente riconosciuto delle azioni possedute, costituiscono plusvalenze e, come tali, assoggettate al regime evidenziato al successivo paragrafo "Plusvalenze derivanti dalla cessioni di azioni".

(iii) Fondi pensione italiani e O.I.C.R. (quali fondi comuni di investimento, SICAV e SICAF) italiani (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare)

In base ad una interpretazione sistematica delle norme, le somme percepite da fondi pensione italiani soggetti al regime di cui all'art. 17 del Decreto Legislativo 252/2005, a seguito e per effetto della distribuzione di Riserve di Capitale, dovrebbero concorrere a formare il risultato netto di gestione maturato relativo al periodo d'imposta in cui è avvenuta la distribuzione, soggetto ad un'imposta sostitutiva del 20%. Anche il valore delle azioni alla fine dello stesso periodo d'imposta deve essere incluso nel calcolo del risultato annuo di gestione dei suddetti fondi pensione. Le somme percepite da O.I.C.R. istituiti in Italia (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare e dagli organismi di investimento collettivo del risparmio residenti nel territorio dello Stato di cui alla lettera c), comma 1 dell'art. 73 del TUIR non aventi i requisiti dettati dal comma 5-*quinquies* del medesimo articolo) a titolo di distribuzione di Riserve di Capitale non dovrebbero, invece, scontare alcuna imposizione in capo a tali organismi di investimento.

(iv) *Soggetti fiscalmente non residenti in Italia privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato*

In capo ai soggetti fiscalmente non residenti in Italia (siano essi persone fisiche, società di persone o società di capitali), privi di stabile organizzazione in Italia cui le azioni siano riferibili, la natura fiscale delle somme percepite a seguito e per effetto della distribuzione di Riserve di Capitale è la medesima di quella evidenziata per le persone fisiche fiscalmente residenti in Italia.

(v) *Soggetti fiscalmente non residenti in Italia dotati di stabile organizzazione nel territorio dello Stato*

Con riferimento ai soggetti fiscalmente non residenti in Italia che detengono le azioni attraverso una stabile organizzazione in Italia a cui tali azioni sono effettivamente connesse, le somme percepite a titolo di distribuzione di Riserve di Capitale sono assoggettate, in capo alla stabile organizzazione, al medesimo regime fiscale previsto per le società ed enti di cui all'art. 73, comma 1, lett. a) e b), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia, indicato al precedente paragrafo *sub* (C(ii)).

Per il caso in cui la distribuzione di Riserve di Capitale derivi da una partecipazione non connessa ad una stabile organizzazione in Italia del soggetto percettore non residente, si faccia riferimento a quanto esposto al precedente paragrafo *sub* (C(iv)).

D) *Plusvalenze derivanti dalla cessione di azioni*

(i) *Persone fisiche fiscalmente residenti in Italia non esercenti attività di impresa*

Le plusvalenze, diverse da quelle conseguite nell'esercizio di imprese commerciali, realizzate da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia mediante cessione a titolo oneroso di partecipazioni sociali, nonché di titoli o diritti attraverso cui possono essere acquisite le predette partecipazioni, sono soggette ad un diverso regime fiscale a seconda che si tratti di una Cessione di Partecipazioni Qualificate ovvero di una Cessione di Partecipazioni Non Qualificate.

(a) Cessione di Partecipazioni Non Qualificate

Le plusvalenze, al netto delle relative minusvalenze, derivanti da Cessioni di Partecipazioni Non Qualificate sono assoggettate all'imposta sostitutiva sulle plusvalenze azionarie, prelevata con l'aliquota del 26%, in base ad una delle seguenti modalità di tassazione:

- ➔ c.d. "regime della dichiarazione": nella dichiarazione vanno indicate le plusvalenze e minusvalenze realizzate nell'anno. L'imposta sostitutiva del 26% è determinata in tale sede sulle plusvalenze al netto delle relative minusvalenze ed è versata entro i termini previsti per il versamento delle imposte sui redditi dovute a saldo in base alla dichiarazione. Le minusvalenze eccedenti possono essere portate in deduzione, fino a concorrenza, delle relative plusvalenze della stessa natura realizzate nei periodi di imposta successivi, ma non oltre il quarto (a condizione che tali minusvalenze siano indicate nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta nel quale sono state realizzate). Il criterio della dichiarazione è obbligatorio nell'ipotesi in cui il soggetto non scelga uno dei due regimi di seguito indicati;
- ➔ c.d. "regime del risparmio amministrato". Tale regime può trovare applicazione a condizione che (i) le azioni, diritti o titoli siano depositati presso banche o società di intermediazione mobiliare residenti o altri

intermediari residenti individuati con appositi decreti ministeriali e (ii) l'azionista opti (con comunicazione sottoscritta inviata all'intermediario) per l'applicazione del regime del risparmio amministrato di cui all'art. 6 del Decreto Legislativo 461/1997. Nel caso in cui il soggetto opti per tale regime, l'imposta sostitutiva con l'aliquota del 26% è determinata e versata all'atto della singola cessione dall'intermediario presso il quale le azioni, diritti o titoli sono depositati in custodia o in amministrazione, su ciascuna plusvalenza realizzata. Le eventuali minusvalenze possono essere compensate nell'ambito del medesimo rapporto computando l'importo delle minusvalenze in diminuzione, fino a concorrenza, delle plusvalenze della stessa natura realizzate nelle successive operazioni poste in essere nello stesso periodo d'imposta o nei periodi di imposta successivi, ma non oltre il quarto. Qualora sia revocata l'opzione o sia chiuso il rapporto di custodia, amministrazione o deposito, le minusvalenze (risultanti da apposita certificazione rilasciata dall'intermediario) possono essere portate in deduzione, non oltre il quarto periodo d'imposta successivo a quello del realizzo, dalle plusvalenze, proventi e differenziali positivi realizzati nell'ambito di altro rapporto assoggettato al c.d. regime amministrato, intestato agli stessi soggetti intestatari del rapporto o deposito di provenienza, oppure possono essere portate in deduzione in sede di dichiarazione dei redditi. Nel caso di opzione per il regime del risparmio amministrato, il contribuente non è tenuto ad includere le suddette plusvalenze e/o minusvalenze nella propria dichiarazione dei redditi;

- c.d. "regime del risparmio gestito". Presupposto per la scelta di tale regime (di cui all'art. 7 del Decreto Legislativo 461/1997) è il conferimento di un incarico di gestione patrimoniale a un intermediario autorizzato. In tale regime, un'imposta sostitutiva del 26% è applicata dall'intermediario al termine di ciascun periodo d'imposta sull'incremento del valore del patrimonio gestito maturato nel periodo d'imposta, anche se non percepito, al netto, tra l'altro, dei redditi assoggettati a ritenuta, dei redditi esenti o comunque non soggetti ad imposte, dei redditi che concorrono a formare il reddito complessivo del contribuente. Nel regime del risparmio gestito, le plusvalenze relative a Partecipazioni Non Qualificate concorrono a formare l'incremento del patrimonio gestito maturato nel periodo d'imposta, soggetto ad imposta sostitutiva del 26%. Il risultato negativo della gestione conseguito in un periodo d'imposta può essere computato in diminuzione del risultato della gestione dei quattro periodi d'imposta successivi per l'intero importo che trova capienza in ciascuno di essi. In caso di chiusura del rapporto di gestione, i risultati negativi di gestione maturati (risultanti da apposita certificazione rilasciata dal soggetto gestore) possono essere portati in deduzione, non oltre il quarto periodo d'imposta successivo a quello di maturazione, dalle plusvalenze realizzate nell'ambito di un altro rapporto cui sia applicabile il regime del risparmio amministrato, ovvero utilizzati (per l'importo che trova capienza in esso) nell'ambito di un altro rapporto per il quale sia stata effettuata l'opzione per il regime del risparmio gestito, purché il rapporto o deposito in questione sia intestato agli stessi soggetti intestatari del rapporto o deposito di provenienza, ovvero possono essere portate in deduzione dai medesimi soggetti in sede di dichiarazione dei redditi, secondo le medesime regole applicabili alle minusvalenze eccedenti di cui al precedente punto (a). Nel caso di opzione per il regime del risparmio gestito, il contribuente non è tenuto ad includere le plusvalenze e/o minusvalenze nella propria dichiarazione dei redditi.

Ai sensi delle disposizioni recate dal Decreto Legge 66/2014, le minusvalenze, le perdite e i differenziali negativi di cui all'art. 67, comma 1, lettere da *c-bis*) a *c-quater*), del D.P.R. n. 917/1986 sono portati in deduzione dalle plusvalenze e dagli altri redditi diversi di cui all'art. 67, comma 1, lettere da *c-bis*) a *c-*

quinquies), del medesimo testo unico, realizzati successivamente alla data del 30 giugno 2014, con le seguenti modalità:

- ➔ per una quota pari al 48,08%, se tali minusvalenze, perdite e differenziali negativi sono stati realizzati prima del 31 dicembre 2011;
- ➔ per una quota pari al 76,92%, se tali minusvalenze, perdite e differenziali negativi sono stati realizzati dal 1° gennaio 2012 al 30 giugno 2014.

Per le gestioni individuali di portafoglio di cui all'art. 7 del Decreto Legislativo n. 461/1997 il Decreto Legge 66/2014, prevede che dai risultati di gestione maturati a decorrere dal 1° luglio 2014 sono portati in deduzione i risultati negativi di gestione rilevati alla data del 31 dicembre 2011 e non compensati alla data del 30 giugno 2014, per una quota pari al 48,08% del loro ammontare, e quelli rilevati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2012 e il 30 giugno 2014, non compensati alla data del 30 giugno 2014, per una quota pari al 76,92% del loro ammontare.

(b) Cessione di Partecipazioni Qualificate

Le plusvalenze, al netto delle relative minusvalenze, derivanti da Cessioni di Partecipazioni Qualificate conseguite da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia al di fuori dell'esercizio di imprese commerciali concorrono alla formazione del reddito imponibile ai fini dell'IRPEF limitatamente al 49,72% del loro ammontare.

La tassazione delle plusvalenze realizzate mediante Cessioni di Partecipazioni Qualificate avviene esclusivamente in sede di dichiarazione annuale dei redditi.

Le minusvalenze sono portate in diminuzione dalle plusvalenze per uno stesso ammontare e, se in eccesso rispetto alle plusvalenze realizzate in un determinato periodo di imposta, possono essere portate in deduzione, fino a concorrenza, dalle plusvalenze realizzate in periodi di imposta successivi, ma non oltre il quarto, a condizione che siano indicate nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta nel quale le minusvalenze sono state realizzate.

(ii) *Persone fisiche esercenti attività d'impresa, società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'art. 5 del TUIR, fiscalmente residenti in Italia*

Le plusvalenze realizzate da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia nell'esercizio di impresa, nonché da società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 917/1986, escluse le società semplici, mediante cessione a titolo oneroso di partecipazioni, concorrono a formare il reddito d'impresa imponibile per il loro intero ammontare nell'esercizio in cui sono state realizzate oppure, per le partecipazioni iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie negli ultimi tre bilanci, su opzione, in quote costanti nell'esercizio stesso e nei successivi, ma non oltre il quarto. Secondo quanto chiarito dall'amministrazione finanziaria, gli elementi negativi di reddito realizzati da persone fisiche nell'esercizio di impresa, società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'art. 5 del TUIR fiscalmente residenti in Italia mediante cessione a titolo oneroso delle partecipazioni sarebbero integralmente deducibili dal reddito imponibile del soggetto cedente.

Tuttavia, laddove siano soddisfatte le condizioni evidenziate ai punti (a), (b), (c) e (d) del successivo paragrafo, le plusvalenze realizzate da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia nell'esercizio di impresa, nonché da società in nome collettivo, in accomandita semplice ed equiparate di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 917/1986, escluse le società semplici, mediante cessione a titolo oneroso di partecipazioni, concorrono alla formazione del reddito d'impresa imponibile in misura pari al 49,72%. Le minusvalenze realizzate relative a partecipazioni con i requisiti di cui ai punti (a), (b), (c) e (d) del successivo paragrafo sono deducibili nella stessa misura percentuale in cui concorrono alla formazione del reddito le plusvalenze.

(iii) Società ed enti di cui all'art. 73, comma 1, lett. a) e b) del TUIR

Le plusvalenze realizzate dalle società e dagli enti di cui all'art. 73, comma 1, lett. a) e b), del TUIR, incluse le società per azioni e in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative e le società di mutua assicurazione, nonché le società europee di cui al regolamento (CE) n. 2157/2001 e le società cooperative europee di cui al regolamento (CE) n. 1435/2003 residenti nel territorio dello Stato, gli enti pubblici e privati diversi dalle società, nonché i *trust*, residenti nel territorio dello Stato, che hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali, fiscalmente residenti in Italia, mediante cessione a titolo oneroso di partecipazioni concorrono a formare il reddito d'impresa imponibile per il loro intero ammontare nell'esercizio in cui sono state realizzate oppure, per le partecipazioni iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie negli ultimi tre bilanci, su opzione, in quote costanti nell'esercizio stesso e nei successivi, ma non oltre il quarto.

Tuttavia, ai sensi dell'art. 87 del TUIR (recante il regime c.d. di *participation exemption*), le plusvalenze realizzate relativamente ad azioni in società ed enti indicati nell'art. 73 del TUIR non concorrono alla formazione del reddito imponibile in quanto esenti nella misura del 95% del loro ammontare, se le suddette azioni presentano i seguenti requisiti:

- (a) ininterrotto possesso dal primo giorno del dodicesimo mese precedente quello dell'avvenuta cessione, considerando cedute per prime le azioni o quote acquisite in data più recente;
- (b) classificazione nella categoria delle immobilizzazioni finanziarie nel primo bilancio chiuso durante il periodo di possesso;
- (c) residenza fiscale della società partecipata in uno Stato o territorio di cui al Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze emanato ai sensi dell'art. 168-*bis* del TUIR, o, alternativamente, avvenuta dimostrazione, a seguito dell'esercizio dell'interpello secondo le modalità di cui al comma 5, lettera b), dell'art. 167 del TUIR, che dalle partecipazioni non è stato conseguito, sin dall'inizio del periodo di possesso, l'effetto di localizzare i redditi in Stati o territori diversi da quelli individuati nel medesimo decreto di cui all'art. 168-*bis* del TUIR (fino all'emanazione del suddetto decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, a questi fini occorre fare riferimento agli Stati o territori diversi da quelli c.d. a regime fiscale privilegiato);
- (d) la società partecipata esercita un'impresa commerciale secondo la definizione di cui all'art. 55 del TUIR; tuttavia la sussistenza di questo requisito non è necessaria per le partecipazioni in società i cui titoli sono negoziati nei mercati regolamentati.

Per i soggetti che applicano i principi contabili internazionali IAS/IFRS la riclassificazione delle azioni dal comparto dei titoli detenuti per la negoziazione ad altro comparto rileva ai fini dei requisiti di cui alle lettere (a) e (b) nel senso che ai fini della lettera (b) tale riclassificazione rileva come prima iscrizione nel nuovo “comparto immobilizzato” e ai fini della lettera (a) non viene computato il periodo di possesso decorso prima di tale riclassificazione.

I requisiti di cui alle lettere (c) e (d) devono sussistere ininterrottamente, al momento del realizzo delle plusvalenze, almeno dall’inizio del terzo periodo di imposta antecedente quello in cui si verifica il realizzo stesso. Le cessioni delle azioni o quote appartenenti alla categoria delle immobilizzazioni finanziarie e di quelle appartenenti alla categoria dell’attivo circolante vanno considerate separatamente con riferimento a ciascuna categoria. In presenza dei requisiti menzionati, le minusvalenze realizzate dalla cessione di partecipazioni sono indeducibili dal reddito d’impresa. L’esonero si applica nella misura dell’84% fino a concorrenza delle svalutazioni dedotte ai fini fiscali nei periodi d’imposta antecedenti quello in corso al 1° gennaio 2004.

Le minusvalenze e le differenze negative tra i ricavi e i costi relative ad azioni che non possiedono i requisiti per l’esonero non rilevano fino a concorrenza dell’importo non imponibile dei dividendi, ovvero dei loro acconti, percepiti nei 36 mesi precedenti il loro realizzo/conseguimento. Tale disposizione: (i) si applica con riferimento alle azioni acquisite nei 36 mesi precedenti il realizzo/conseguimento che soddisfano le condizioni di cui alle precedenti lettere (c) e (d), ma (ii) non si applica ai soggetti che redigono il bilancio in base ai principi contabili internazionali IAS/IFRS.

In relazione alle minusvalenze e alle differenze negative tra ricavi e costi derivanti da operazioni su azioni negoziate in mercati regolamentati italiani o esteri e deducibili dal reddito di impresa - ai sensi dell’art. 5-*quiquies*, comma 3, del Decreto Legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248 - qualora il loro ammontare sia superiore a Euro 50 mila, anche a seguito di più operazioni, il contribuente dovrà comunicare all’Agenzia delle Entrate i dati e le notizie relativi all’operazione. Il dettaglio delle notizie che dovranno formare oggetto di comunicazione, oltre ai termini ed alle modalità procedurali di detta comunicazione, sono contenute nel provvedimento dell’Agenzia delle Entrate del 29 marzo 2007 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 13 aprile 2007, n. 86). Inoltre, ai sensi dell’art. 1, comma 4, del Decreto Legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito con modificazioni dalla Legge 22 novembre 2002, n. 265, relativamente alle minusvalenze di ammontare complessivo superiore a Euro 5 milioni, derivanti da cessioni di partecipazioni che costituiscono immobilizzazioni finanziarie, realizzate anche a seguito di più atti di disposizione, il contribuente dovrà comunicare all’Agenzia delle entrate i dati e le notizie necessari. Quest’ultimo obbligo non si applica, tuttavia, ai soggetti che redigono il bilancio in base ai principi contabili internazionali IAS/IFRS.

Per alcuni tipi di società ed a certe condizioni, le plusvalenze realizzate dai suddetti soggetti mediante cessione di azioni concorrono a formare anche il relativo valore netto della produzione, soggetto ad imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).

(iv) Enti di cui all’art. 73, comma 1, lett. c), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia

Le plusvalenze realizzate, al di fuori dell’attività d’impresa, da enti non commerciali residenti, da trust che non hanno per oggetto esclusivo o principale l’esercizio di attività commerciale nonché dagli organismi di investimento collettivo del risparmio (diversi da quelli di cui all’art. 73, comma 5—*quiquies*, del TUIR),

residenti nel territorio dello Stato, sono assoggettate a tassazione con le stesse regole previste per le plusvalenze realizzate da persone fisiche fiscalmente residenti in Italia su partecipazioni non detenute in regime d'impresa.

(v) Fondi pensione italiani e O.I.C.R. italiani (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare)

Le plusvalenze relative a partecipazioni detenute da fondi pensione italiani di cui al Decreto Legislativo 252/2005 sono incluse nel calcolo del risultato annuo di gestione maturato soggetto ad imposta sostitutiva con aliquota del 20%. Le plusvalenze relative a partecipazioni detenute da O.I.C.R. istituiti in Italia (diversi dai fondi comuni di investimento immobiliare e dagli organismi di investimento collettivo del risparmio residenti nel territorio dello Stato di cui alla lettera c), comma 1 dell'art. 73 del TUIR non aventi i requisiti dettati dal comma 5-*quinquies* del medesimo articolo) non scontano invece alcuna imposizione in capo a tali organismi di investimento.

(vi) Fondi comuni di investimento immobiliare italiani

Ai sensi del Decreto Legge 351/2001, come attualmente in vigore a seguito delle modifiche apportate, le plusvalenze relative a partecipazioni detenute da fondi comuni di investimento immobiliare italiani istituiti ai sensi dell'art. 37 del TUF ovvero dell'art. 14-*bis* della Legge 25 gennaio 1994 n. 86, non scontano alcuna imposizione in capo a tali fondi, che non sono soggetti in Italia alle imposte sui redditi e all'imposta regionale sulle attività produttive.

In alcuni casi i redditi conseguiti da un fondo comune di investimento immobiliare italiano non partecipato esclusivamente da "investitori istituzionali" (come definiti dall'articolo 32, comma 3, del Decreto Legge 31 maggio 2010, n. 78 convertito con Legge 30 luglio 2010, n.122) sono imputati per trasparenza agli (e concorrono dunque alla formazione del reddito imponibile in Italia degli) investitori non istituzionali che detengono una partecipazione superiore al 5% del patrimonio del fondo.

(vii) Soggetti fiscalmente non residenti in Italia, dotati di stabile organizzazione nel territorio dello Stato

Relativamente ai soggetti non residenti che detengono la partecipazione attraverso una stabile organizzazione in Italia a cui la partecipazione è effettivamente connessa, le plusvalenze realizzate mediante cessione della partecipazione concorrono alla formazione del reddito della stabile organizzazione secondo il regime impositivo previsto per le plusvalenze realizzate da società ed enti di cui all'art. 73, comma 1, lett. a) e b), del TUIR, fiscalmente residenti in Italia. Qualora la partecipazione non sia connessa ad una stabile organizzazione in Italia del soggetto non residente, si faccia riferimento a quanto esposto al successivo paragrafo.

(viii) Soggetti fiscalmente non residenti in Italia, privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato

Partecipazioni Non Qualificate

Le plusvalenze realizzate da soggetti fiscalmente non residenti in Italia e privi di una stabile organizzazione in Italia (attraverso cui siano detenute le partecipazioni), derivanti da una cessione a titolo oneroso di partecipazioni, che non si qualificano quale Cessione di Partecipazioni Qualificate, in società fiscalmente residenti in Italia e negoziate in mercati regolamentati (come la Società), non sono soggette a tassazione in Italia, anche se le partecipazioni sono ivi detenute. Al fine di beneficiare di tale esenzione da imposizione in Italia, agli azionisti fiscalmente non residenti in Italia cui si applichi il regime del risparmio amministrato di

cui all'articolo 6 del Decreto Legislativo 461/1997 oppure che abbiano optato per il regime del risparmio gestito di cui all'art. 7 del Decreto Legislativo 461/1997, l'intermediario italiano potrebbe richiedere la presentazione di un'autocertificazione attestante la non residenza fiscale in Italia.

Partecipazioni Qualificate

Le plusvalenze realizzate da soggetti fiscalmente non residenti in Italia e privi di una stabile organizzazione in Italia (attraverso cui siano detenute le partecipazioni), derivanti da una Cessione di Partecipazioni Qualificate concorrono alla formazione del reddito imponibile in Italia del soggetto cedente secondo le stesse regole previste per le persone fisiche residenti in Italia non esercenti attività d'impresa. Tali plusvalenze sono assoggettate a tassazione unicamente in sede di dichiarazione annuale dei redditi, poiché le stesse non possono essere soggette né al regime del risparmio amministrato, né al regime del risparmio gestito. Resta comunque ferma, ove applicabile, l'applicazione delle disposizioni previste dalle convenzioni internazionali contro le doppie imposizioni, se più favorevoli.

E) Tassa sui contratti di borsa

Ai sensi dell'art. 37 del Decreto Legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito nella Legge del 28 febbraio 2008 n. 31, la tassa sui contratti di borsa di cui al Regio Decreto 30 dicembre 1923 n. 3278 è stata abrogata.

A seguito dell'abrogazione della tassa sui contratti di borsa, secondo la normativa vigente alla Data della Nota Informativa, gli atti aventi ad oggetto la negoziazione di titoli scontano l'imposta di registro come segue: (i) gli atti pubblici e le scritture private autenticate scontano l'imposta di registro in misura fissa pari a Euro 200; (ii) le scritture private non autenticate scontano l'imposta di registro in misura fissa pari a Euro 200 solo in "caso d'uso" o a seguito di registrazione volontaria.

F) Imposta sulle transazioni finanziarie

Titoli azionari e similari

Ai sensi dell'art. 1, comma 491, della Legge 24 dicembre 2012 n. 228 (la "**Legge 228/2012**"), i trasferimenti della proprietà di azioni negoziate in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione emesse da società fiscalmente residenti nel territorio dello Stato, la cui capitalizzazione media nel mese di novembre dell'anno precedente a quello in cui avviene il trasferimento di proprietà sia uguale o superiore a Euro 500 milioni, di altri strumenti finanziari partecipativi (emessi da società residenti nel territorio dello Stato), negoziati o non negoziati in mercati regolamentati e sistemi multilaterali di negoziazione, nonché dei titoli rappresentativi dei predetti strumenti (indipendentemente dalla residenza del soggetto emittente), negoziati o non negoziati in mercati regolamentati e sistemi multilaterali di negoziazione, sono soggetti ad un'imposta sulle transazioni finanziarie. L'imposta sulle transazioni finanziarie non si applica qualora il trasferimento della proprietà avvenga per successione o donazione.

L'imposta si determina nella misura:

- ➔ dello 0,10% del valore della transazione che avvenga in mercati regolamentati o mediante sistemi multilaterali di negoziazione (anche nel caso di acquisto di azioni, strumenti finanziari partecipativi e titoli rappresentativi tramite l'intervento di un intermediario finanziario che si interponga tra le parti della

transazione acquistando i predetti strumenti su un mercato regolamentato o un sistema multilaterale di negoziazione, sempre che tra le transazioni di acquisto e di vendita vi sia coincidenza di prezzo, quantità complessiva e data di regolamento);

- dello 0,20% del valore delle transazioni altrimenti realizzate al di fuori dei mercati regolamentati o dei sistemi multilaterali di negoziazione.

Qualora il trasferimento delle azioni, degli strumenti finanziari partecipativi e dei titoli rappresentativi dei predetti strumenti avvenga a seguito del regolamento di un contratto derivato o di derivati cartolarizzati (che preveda la consegna fisica dell'azione o dello strumento finanziario) l'aliquota da applicare è sempre pari allo 0,20% (sia che l'operazione avvenga in mercati regolamentati o al di fuori di essi).

L'imposta è dovuta dai soggetti in favore dei quali avviene il trasferimento della proprietà delle azioni, degli strumenti partecipativi e dei titoli rappresentativi emessi da società italiane a prescindere dal Paese in cui vengono concluse le transazioni e dalla residenza dei contraenti.

Sono previsti casi di esclusione ed esenzione dall'imposta in esame.

(a) *Strumenti finanziari derivati*

Ai sensi dell'art. 1, comma 492, della Legge 228/2012:

- le operazioni su strumenti finanziari derivati di cui all'art. 1, comma 3, del TUF, che abbiano come sottostante prevalentemente uno o più strumenti finanziari di cui all'art. 1, comma 491, della Legge 228/2012, o il cui valore dipenda prevalentemente da uno o più degli strumenti finanziari di cui al medesimo comma, e
- le operazioni sui valori mobiliari di cui all'art. 1, comma 1-bis, lettere c) e d), del TUF, che permettano di acquisire o di vendere prevalentemente uno o più strumenti finanziari di cui all'art. 1, comma 491, della Legge 228/2012 o che comportino un regolamento in contanti determinato con riferimento prevalentemente a uno o più strumenti finanziari indicati al citato comma 491, inclusi *warrants*, *covered warrants* e *certificates*,

sono soggette, al momento della conclusione, ad imposta in misura fissa, determinata con riferimento alla tipologia di strumento e al valore del contratto, secondo la tabella 3 allegata alla Legge 228/2012. L'imposta è dovuta indipendentemente dal luogo di conclusione della transazione e dello Stato di residenza delle parti contraenti. L'imposta è ridotta a 1/5 per le transazioni che avvengano su mercati regolamentati e su sistemi multilaterali di negoziazione.

Gli strumenti finanziari derivati ed i derivati cartolarizzati come descritti nel presente paragrafo sono soggetti ad imposta a condizione che:

- alla data della loro emissione (se gli strumenti finanziari sono negoziati); ovvero
- alla data della conclusione dell'operazione (se gli strumenti non sono negoziati)

il sottostante o il valore di riferimento sia composto per più del 50% dal valore di mercato delle azioni, strumenti finanziari partecipativi e titoli rappresentativi dei predetti strumenti.

L'imposta è dovuta da ciascuna delle controparti delle operazioni su strumenti finanziari derivati (con sottostante azioni e strumenti finanziari partecipativi) e derivati cartolarizzati, indipendentemente dalla residenza delle controparti e dal luogo di conclusione delle operazioni.

Sono previsti casi di esclusione ed esenzione dall'imposta in esame.

(b) Negoziazioni ad alta frequenza

Ai sensi dell'art. 1, comma 495, della Legge 228/2012 le operazioni effettuate sul mercato finanziario italiano sono soggette ad un'imposta sulle negoziazioni ad alta frequenza relative agli strumenti finanziari di cui all'art. 1, commi 491 e 492, della Legge 228/2012.

Si considera attività di negoziazione ad alta frequenza quella generata da un algoritmo informatico che determina in maniera automatica le decisioni relative all'invio, alla modifica o alla cancellazione degli ordini e dei relativi parametri, laddove l'invio, la modifica o la cancellazione degli ordini su strumenti finanziari della medesima specie sono effettuati con un intervallo minimo inferiore al valore stabilito con il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 21 febbraio 2013.

L'imposta si applica con un'aliquota dello 0,02% sul controvalore degli ordini annullati o modificati che in una giornata di borsa superino la soglia numerica stabilita con il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 21 febbraio 2013. Tale soglia non può in ogni caso essere inferiore al 60 per cento degli ordini trasmessi.

L'imposta è dovuta dal soggetto che, attraverso gli algoritmi indicati all'art. 12 del Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 21 febbraio 2013, immette gli ordini di acquisto e vendita e le connesse modifiche e cancellazioni di cui all'art. 11 del medesimo Decreto ministeriale.

G) Imposta di successione e donazione

I trasferimenti di partecipazioni o titoli per successione a causa di morte, per donazione o a titolo gratuito rientrano generalmente nell'ambito di applicazione della vigente imposta italiana sulle successioni e donazioni. L'imposta si applica anche sulla costituzione di vincoli di destinazione.

Per i soggetti residenti in Italia l'imposta di successione e donazione viene generalmente applicata su tutti i beni e i diritti trasferiti, ovunque esistenti (salve alcune eccezioni). Per i soggetti non residenti, l'imposta di successione e donazione viene applicata esclusivamente sui beni e i diritti esistenti nel territorio italiano. Si considerano in ogni caso esistenti nel territorio italiano le azioni in società che hanno in Italia la sede legale o la sede dell'amministrazione o l'oggetto principale.

a) Imposta sulle successioni

Ai sensi dell'art. 2, comma 48, del Decreto Legge 3 ottobre 2006 n. 262 ("**Decreto Legge 262/2006**" convertito con modifiche dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286) i trasferimenti di beni e diritti per causa di morte sono

soggetti all'imposta sulle successioni, con le seguenti aliquote, da applicarsi sul valore complessivo netto dei beni:

- (i) per i beni e i diritti devoluti a favore del coniuge e dei parenti in linea retta, l'aliquota è del 4%, con una franchigia di Euro 1 milione per ciascun beneficiario;
- (ii) per i beni e i diritti devoluti a favore degli altri parenti fino al quarto grado e degli affini in linea retta, nonché degli affini in linea collaterale fino al terzo grado, l'aliquota è del 6% (con franchigia pari a Euro 100.000 per ciascun beneficiario, per i soli fratelli e sorelle);
- (iii) per i beni ed i diritti devoluti a favore di altri soggetti, l'aliquota è dell'8% (senza alcuna franchigia).

Se il beneficiario è un portatore di handicap riconosciuto grave ai sensi della Legge 5 febbraio 1992 n. 104, l'imposta sulle successioni si applica esclusivamente sulla parte del valore della quota o del legato che supera l'ammontare di Euro 1,5 milioni.

b) Imposta sulle donazioni

Ai sensi dell'art. 2, comma 49, del Decreto Legge 262/2006, per le donazioni e gli atti di trasferimento a titolo gratuito di beni e diritti e la costituzione di vincoli di destinazione di beni, l'imposta sulle donazioni è determinata dall'applicazione delle seguenti aliquote al valore globale dei beni e dei diritti al netto degli oneri da cui è gravato il beneficiario, ovvero, se la donazione è fatta congiuntamente a favore di più soggetti o se in uno stesso atto sono compresi più atti di disposizione a favore di soggetti diversi, al valore delle quote dei beni o diritti attribuibili:

- (i) in caso di donazione o di trasferimento a titolo gratuito a favore del coniuge e dei parenti in linea retta, l'imposta sulle donazioni si applica con un'aliquota del 4% con una franchigia di Euro 1 milione per ciascun beneficiario;
- (ii) in caso di donazione o di trasferimento a titolo gratuito a favore degli altri parenti fino al quarto grado e degli affini in linea retta, nonché degli affini in linea collaterale fino al terzo grado, l'imposta sulle donazioni si applica con un'aliquota del 6% (con franchigia pari a Euro 100.000 per ciascun beneficiario, per i soli fratelli e sorelle);
- (iii) in caso di donazione o di trasferimento a titolo gratuito a favore di altri soggetti, l'imposta sulle donazioni si applica con un'aliquota dell'8% (senza alcuna franchigia).

Se il beneficiario è un portatore di handicap riconosciuto grave ai sensi della Legge 5 febbraio 1992, n. 104, l'imposta sulle donazioni si applica esclusivamente sulla parte del valore che supera l'ammontare di Euro 1,5 milioni.

H) Imposta di bollo

L'art. 19 del Decreto Legge 6 dicembre 2011 (“Decreto Legge 201/2011” convertito con modifiche dalla Legge 22 dicembre 2011 n. 214) ha modificato – a decorrere dal 1° gennaio 2012 – l'aliquota dell'imposta di bollo sulle comunicazioni relative a depositi di titoli e, al contempo, ampliando la base imponibile su cui insiste

l'imposta al fine di includervi anche i "prodotti finanziari" non soggetti all'obbligo di deposito. A decorrere dal 1° gennaio 2014 l'imposta di bollo è applicata nella misura proporzionale del 2 per mille sulle comunicazioni periodiche alla clientela relative a prodotti finanziari, anche non soggetti ad obblighi di deposito. Per i soggetti diversi dalle persone fisiche l'imposta di bollo in questione non può eccedere l'importo annuo di Euro 14.000,00.

I) Imposta di bollo per le attività finanziarie detenute all'estero

Sulla scorta delle disposizioni recate dall'art. 19 del Decreto Legge 201/2011 a decorrere dal 2012 è istituita un'imposta sul valore delle attività finanziarie detenute all'estero dalle persone fisiche residenti nel territorio dello Stato. L'imposta, dovuta proporzionalmente alla quota e al periodo di detenzione, è stabilita, a decorrere dal 2014, nella misura del 2 per mille del valore delle attività finanziarie.

5 CONDIZIONI DELL’OFFERTA GLOBALE

5.1 Condizioni, statistiche relative all’Offerta Globale, calendario previsto e modalità di sottoscrizione dell’Offerta Globale

5.1.1 Condizioni alle quali è subordinata l’Offerta Globale

L’Offerta Globale non è subordinata ad alcuna condizione, fatto salvo il provvedimento di inizio delle negoziazioni di Borsa Italiana (per ulteriori informazioni, si veda il Capitolo VI, Paragrafo 6.1 della Nota Informativa).

5.1.2 Ammontare totale dell’Offerta Globale

L’Offerta Globale, finalizzata all’ammissione alle negoziazioni delle Azioni sul Mercato Telematico Azionario - Segmento STAR ha per oggetto massime n. 14.049.476 Azioni (corrispondenti al 38,92% del capitale sociale dell’Emittente post-Offerta Globale assumendo l’integrale sottoscrizione dell’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale), in parte (massime n. 6.500.000 Azioni) rivenienti dall’Aumento di Capitale a Servizio dell’Offerta Globale e, in parte (massime n. 7.549.476 Azioni) poste in vendita dagli Azionisti Venditori, e si compone del Collocamento Istituzionale e dell’Offerta Pubblica (si veda il Capitolo V, Paragrafo 5.2 della Nota Informativa).

Fermo restando quanto previsto al successivo Paragrafo 5.1.4, i Proponenti si riservano, d’intesa con il Coordinatore dell’Offerta Globale, sentito l’altro *Joint Bookrunner*, di non collocare integralmente le Azioni oggetto dell’Offerta Globale, dandone comunicazione al pubblico nell’avviso integrativo relativo al Prezzo di Offerta. Tale circostanza determinerebbe una riduzione del numero delle Azioni collocate nell’ambito dell’Offerta Globale, procedendosi dapprima alla riduzione del numero di Azioni poste in vendita dagli Azionisti Venditori secondo le modalità comunicate nell’avviso di cui al precedente capoverso.

5.1.3 Periodo di validità dell’Offerta Globale e modalità di sottoscrizione

L’Offerta Pubblica avrà inizio alle ore 9:00 del giorno 29 giugno 2015 e terminerà alle ore 13:30 del giorno 8 luglio 2015, salvo proroga o chiusura anticipata.

L’Offerta ai Dipendenti del Gruppo (come di seguito definita) avrà inizio alle ore 9:00 del giorno 29 giugno 2015 e terminerà alle ore 13:30 del giorno 7 luglio 2015, salvo proroga o chiusura anticipata.

L’Offerta ai Residenti (come di seguito definita) avrà inizio alle ore 9:00 del giorno 29 giugno 2015 e terminerà alle ore 13:30 del giorno 8 luglio 2015, salvo proroga o chiusura anticipata.

Il Collocamento Istituzionale avrà inizio il giorno 29 giugno 2015 e terminerà il giorno 8 luglio 2015.

Non saranno ricevibili, né valide, le schede che perverranno ai Collocatori dal pubblico indistinto in Italia e dai Residenti prima delle ore 9:00 del giorno 29 giugno 2015 e dopo le ore 13:30 del giorno 8 luglio 2015, salvo proroga o chiusura anticipata.

Non saranno ricevibili, né valide, le domande di adesione che perverranno dai Dipendenti del Gruppo ai Collocatori prima delle ore 9:00 del giorno 29 giugno 2015 e dopo le ore 13:30 del giorno 7 luglio 2015, salvo proroga o chiusura anticipata.

Si rende noto che il calendario dell'operazione è indicativo e potrebbe subire modifiche al verificarsi di eventi e circostanze indipendenti dalla volontà della Società, ivi inclusi particolari condizioni di volatilità dei mercati finanziari, che potrebbero pregiudicare il buon esito dell'Offerta Globale. Eventuali modifiche del Periodo di Offerta saranno comunicate al pubblico con apposito avviso da pubblicarsi con le stesse modalità di diffusione del Prospetto prima dell'inizio dell'Offerta Globale. Resta comunque inteso che l'inizio dell'Offerta Pubblica avverrà entro e non oltre un mese dalla data di rilascio del provvedimento di approvazione del Prospetto da parte della CONSOB.

I Proponenti si riservano la facoltà, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale, di posticipare o prorogare il Periodo di Offerta dandone tempestiva comunicazione alla CONSOB e al pubblico mediante avviso da pubblicarsi su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale. Nell'ipotesi di posticipo del Periodo di Offerta la pubblicazione del suddetto avviso avverrà prima dell'inizio del Periodo di Offerta; nell'ipotesi di proroga, la pubblicazione avverrà entro l'ultimo giorno del Periodo di Offerta.

I Proponenti si riservano la facoltà, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale, sentito l'altro *Joint Bookrunner*, di disporre la chiusura anticipata dell'Offerta Globale qualora, prima della chiusura del Periodo di Offerta, l'ammontare delle Azioni oggetto dell'Offerta Globale sia interamente collocato, dandone in ogni caso tempestiva comunicazione a CONSOB e al pubblico mediante avviso da pubblicarsi su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it entro l'ultimo giorno del Periodo di Offerta.

La chiusura anticipata avrà efficacia a partire dal giorno successivo a quello di pubblicazione del suddetto avviso e riguarderà anche le adesioni effettuate fuori sede ovvero per via telematica.

Copia cartacea del Prospetto sarà gratuitamente a disposizione di chiunque ne faccia richiesta a partire dalla data di inizio dell'Offerta Pubblica, presso i Collocatori e presso la sede legale dell'Emittente. La Società pubblicherà il Prospetto sul proprio sito internet www.bologna-airport.it area Investor Relation successivamente al deposito presso CONSOB e alla sua pubblicazione ai sensi di legge.

(A) Adesioni da parte del pubblico indistinto

Le domande di adesione all'Offerta Pubblica da parte del pubblico indistinto dovranno essere presentate mediante sottoscrizione dell'apposito modulo di adesione (il "**Modulo A**"), che sarà disponibile presso i Collocatori e sul sito internet dell'Emittente www.bologna-airport.it area Investor Relation. Il Modulo A, debitamente compilato e sottoscritto dal richiedente o dal suo mandatario speciale, dovrà essere presentato presso un Collocatore.

Sul sito *internet* dell'Emittente www.bologna-airport.it area Investor Relation sarà attiva un'apposita finestra attraverso la quale l'aderente potrà stampare il Prospetto e il Modulo A che dovrà essere presentato presso un Collocatore.

Qualora l'aderente non intrattenga alcun rapporto di clientela con il Collocatore presso il quale viene presentata la richiesta di adesione, potrà essergli richiesta l'apertura di un conto deposito titoli e di un conto corrente ovvero il versamento di un deposito temporaneo infruttifero per un importo almeno pari al controvalore delle Azioni richieste calcolato sulla base del Prezzo Massimo. Tale versamento verrà restituito all'aderente, senza aggravio di commissioni o spese, qualora la richiesta di adesione presentata dallo stesso non venisse soddisfatta.

Le società fiduciarie che prestano servizi di gestione di portafogli di investimento, anche mediante intestazione fiduciaria, di cui all'art. 60, comma 4, del D.Lgs. 23 luglio 1996, n. 415, che potranno aderire esclusivamente all'Offerta Pubblica, dovranno compilare, per ciascun cliente, il relativo modulo di adesione indicando nell'apposito spazio il solo codice fiscale del cliente, lasciando in bianco il nome e il cognome (denominazione o ragione sociale) dello stesso e inserendo nello spazio riservato all'intestazione delle Azioni la denominazione, il codice fiscale e tutti gli altri dati identificativi della società fiduciaria.

Le domande di adesione del pubblico indistinto all'Offerta Pubblica potranno pervenire anche tramite soggetti autorizzati all'attività di gestione individuale di portafogli di investimento ai sensi del TUF e relative disposizioni di attuazione, purché gli stessi sottoscrivano l'apposito modulo in nome e per conto dell'aderente, e tramite soggetti autorizzati, ai sensi del medesimo Testo Unico e relative disposizioni di attuazione, all'attività di ricezione e trasmissione ordini, alle condizioni indicate nel Regolamento Intermediari.

Peraltro, i clienti dei Collocatori che operano *online* potranno aderire all'Offerta Pubblica per via telematica, mediante l'utilizzo di strumenti elettronici via internet, in sostituzione del tradizionale metodo cartaceo.

Tale adesione potrà avvenire mediante accesso, attraverso l'utilizzo di una password individuale, ad un'area riservata ai collocamenti, situata all'interno dell'area riservata ai clienti del singolo Collocatore online, ove, sempre con modalità telematiche e previo utilizzo della password individuale, gli stessi potranno fornire tutti i dati personali e finanziari richiesti per l'adesione in forma cartacea senza alcuna differenziazione.

Una volta confermato l'inserimento di tali dati, il riepilogo degli stessi verrà visualizzato sullo schermo del cliente, il quale sarà tenuto a confermare nuovamente la loro correttezza. Solo al momento di questa seconda conferma tali dati assumeranno valore di domanda di adesione.

Si precisa, peraltro, che tale modalità di adesione non modifica né altera in alcun modo il rapporto tra i Collocatori online ed il Responsabile del Collocamento, rispetto ai rapporti tra il Responsabile del Collocamento e gli altri Collocatori.

I Collocatori che utilizzano il sistema di collocamento per via telematica garantiranno al Responsabile del Collocamento l'adeguatezza delle loro procedure informatiche ai fini dell'adesione online dei loro clienti. Inoltre, gli stessi Collocatori si impegneranno ad effettuare le comunicazioni previste dalle disposizioni applicabili alle banche che operano per via telematica e renderanno disponibile, per la consultazione e la stampa, il Prospetto presso il proprio sito internet.

(B) Adesioni da parte dei Dipendenti del Gruppo

Le domande di adesione dei Dipendenti del Gruppo a valere sulla tranche dell'Offerta Pubblica ad essi destinata saranno raccolte con le medesime modalità sopra indicate al punto (A) che precede.

Le domande di adesione dovranno essere presentate mediante la sottoscrizione dell'apposito modulo di adesione (Modulo B) che sarà disponibile presso i Collocatori e sul sito *internet* della Società (www.bologna-airport.it area Investor Relation), debitamente compilato e sottoscritto dall'aderente o da un suo mandatario speciale e presentato presso un Collocatore.

Sul medesimo sito *internet* della Società sarà attiva un'apposita finestra attraverso la quale l'aderente potrà stampare il Prospetto e il Modulo B che dovrà essere presentato presso un Collocatore.

I Dipendenti del Gruppo dovranno dichiarare, mediante autocertificazione, la propria qualifica compilando l'apposito spazio inserito nel Modulo B.

(C) Adesioni da parte dei Residenti

Con le medesime modalità sopra indicate al punto (A) che precede saranno raccolte le domande di adesione dei Residenti a valere sulla tranche dell'Offerta Pubblica ad essi destinata. Le domande di adesione dovranno essere presentate presso i Collocatori mediante la sottoscrizione dell'apposito modulo di adesione (Modulo C) che sarà disponibile presso i Collocatori e sul sito *internet* della Società (www.bologna-airport.it area Investor Relation), debitamente compilato e sottoscritto dall'aderente o da un suo mandatario speciale.

I Residenti dovranno dichiarare, mediante autocertificazione, di risiedere, alla Data del Prospetto, nei Comuni facenti parte della Regione Emilia-Romagna, compilando l'apposito spazio inserito nel Modulo C.

Sul sito *internet* www.bologna-airport.it area Investor Relation sarà attiva un'apposita finestra attraverso la quale l'aderente potrà stampare il Prospetto e il Modulo C che dovrà poi essere presentato presso i Collocatori.

* * *

Ciascuna delle categorie indicate alle precedenti lettere (B) e (C) (ovvero i Dipendenti e i Residenti) potrà inoltre aderire anche all'Offerta Pubblica destinata al pubblico indistinto alle medesime condizioni e modalità previste per la stessa; in tal caso, i Dipendenti e i Residenti, a seconda del caso, dovranno presentare un ulteriore modulo di adesione (Modulo A).

Inoltre, fermo restando quanto sopra indicato, (i) i Dipendenti del Gruppo, se Residenti, potranno aderire anche all'Offerta ai Residenti alle medesime condizioni e modalità previste per la stessa, presentando un ulteriore modulo di adesione (Modulo C); (ii) i Residenti, se Dipendenti del Gruppo, potranno aderire anche all'Offerta ai Dipendenti del Gruppo alle medesime condizioni e modalità previste per la stessa presentando un ulteriore modulo di adesione (Modulo B).

* * *

I Collocatori autorizzati che intendono collocare fuori sede le Azioni ai sensi dell'art. 30 del TUF provvederanno alla raccolta delle domande di adesione all'Offerta Pubblica sia direttamente presso i propri sportelli o uffici, sia avvalendosi di promotori finanziari di cui all'art. 31 del TUF.

Ai sensi dell'art. 30, comma 8, del TUF, alle offerte pubbliche di vendita o di sottoscrizione di azioni con diritto di voto negoziate in mercati regolamentati nonché, secondo l'orientamento CONSOB, di azioni

ammesse a quotazione, ancorché non ancora negoziate, non si applica il disposto del sesto comma del medesimo art., in virtù del quale l'efficacia dei contratti conclusi fuori sede per il tramite di promotori finanziari è sospesa per la durata di sette giorni decorrenti dalla data di sottoscrizione degli stessi da parte dell'investitore.

Ai sensi dell'art. 32, comma 1, del TUF, per tecniche di comunicazione a distanza si intendono le tecniche di contatto con la clientela, diverse dalla pubblicità, che non comportano la presenza fisica e simultanea del cliente e del soggetto offerente o di un suo incaricato. Alla promozione e al collocamento a distanza si applicano le disposizioni di cui agli artt. 79 e ss. del Regolamento adottato da CONSOB con delibera n. 16190 del 29 ottobre 2007.

Fatto salvo quanto previsto dall'art. 95-bis, comma 2, del Testo Unico della Finanza, le domande di adesione di cui ai precedenti punti (A), (B) e (C) sono irrevocabili e non possono essere soggette ad alcuna condizione.

Il Responsabile del Collocamento, sulla base dei dati che ciascun Collocatore avrà fornito, si riserva di verificare la regolarità delle adesioni all'Offerta Pubblica, avuto riguardo alle modalità e condizioni stabilite per la stessa, ferme restando le eventuali comunicazioni previste dalla legge e dai regolamenti applicabili.

5.1.4 Informazioni circa la sospensione o revoca dell'Offerta Globale

Qualora tra la Data del Prospetto e il giorno antecedente l'inizio dell'Offerta Pubblica dovessero verificarsi circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale quali, tra l'altro, eventi eccezionali, mutamenti negativi nella situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale o internazionale o altri eventi che incidano o possano incidere negativamente sulla situazione finanziaria, patrimoniale reddituale o manageriale o le prospettive della Società e/o delle sue controllate o comunque accadimenti di rilievo relativi al Gruppo che siano tali, a giudizio del Coordinatore dell'Offerta Globale, previa consultazione con i Proponenti e sentito l'altro *Joint Bookrunner*, da pregiudicare il buon esito e/o rendere sconsigliabile l'effettuazione dell'Offerta Globale, ovvero qualora non si dovesse addivenire alla stipula del, ovvero venisse meno il, contratto di collocamento e garanzia relativo all'Offerta Pubblica di cui al successivo Paragrafo 5.4.3 del presente Capitolo V (il "**Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica**"), il Coordinatore dell'Offerta Globale, previa consultazione con i Proponenti e sentito l'altro *Joint Bookrunner*, potrà decidere di non dare inizio all'Offerta Pubblica e la stessa dovrà ritenersi annullata. Di tale decisione sarà data tempestiva comunicazione alla CONSOB e al pubblico mediante avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet della Società non oltre il giorno previsto per l'inizio del Periodo di Offerta.

I Proponenti, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale, sentito l'altro *Joint Bookrunner*, si riservano la facoltà di ritirare, in tutto o in parte, l'Offerta Pubblica e/o il Collocamento Istituzionale, previa tempestiva comunicazione alla CONSOB e al pubblico con avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet della Società www.bologna-airport.it area Investor Relation entro la Data di Pagamento (come definita al successivo Paragrafo 5.1.8 del presente Capitolo V) qualora al termine del Periodo di Offerta le adesioni pervenute risultassero inferiori al quantitativo offerto nell'ambito della stessa.

L'Offerta Globale sarà comunque ritirata, entro la Data di Pagamento qualora (i) Borsa Italiana non deliberi l'inizio delle negoziazioni e/o revochi il provvedimento di ammissione a quotazione ai sensi dell'art. 2.4.3,

comma 7, del Regolamento di Borsa, previa tempestiva comunicazione a CONSOB e successivamente al pubblico con avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale ovvero (ii) il Collocamento Istituzionale venisse meno, in tutto o in parte, per mancata assunzione, in tutto o in parte, o per cessazione di efficacia dell'impegno di collocamento e/o garanzia relativo alle Azioni oggetto del Collocamento Istituzionale ovvero (ii) nel caso venisse meno, in tutto o in parte, l'impegno di collocamento e/o garanzia previsto nel Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica.

5.1.5 Riduzione della sottoscrizione e modalità di rimborso

Non è prevista la possibilità per gli aderenti all'Offerta Pubblica di ridurre la propria sottoscrizione.

5.1.6 Ammontare della sottoscrizione

Le domande di adesione all'Offerta Pubblica da parte del pubblico indistinto dovranno essere presentate esclusivamente presso i Collocatori per quantitativi minimi di n. 1.000 Azioni (il "**Lotto Minimo**") o suoi multipli, ovvero per quantitativi minimi di n. 10.000 Azioni (il "**Lotto Minimo di Adesione Maggiore**") o suoi multipli, fatti salvi i criteri di riparto di cui al successivo Paragrafo 5.2.3 del presente Capitolo V. L'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiore o suoi multipli così come l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiore o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli, anche mediante l'utilizzo del medesimo modulo di adesione.

Le domande di adesione da parte dei Dipendenti dovranno essere presentate presso i Collocatori, per quantitativi minimi di n. 250 Azioni o suoi multipli (il "**Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti**"), fatti salvi i criteri di riparto di cui al successivo Paragrafo 5.2.3 del presente Capitolo. L'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli e/o al Lotto Minimo di Adesione Maggiore o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata al pubblico indistinto né l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata ai Residenti.

Le domande di adesione da parte dei Residenti dovranno essere presentate esclusivamente presso i Collocatori per quantitativi minimi di n. 1.000 Azioni o suoi multipli (il "**Lotto Minimo per i Residenti**"), fatti salvi i criteri di riparto di cui al successivo Paragrafo 5.2.3 del presente Capitolo.

L'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo per i Residenti o suoi multipli non esclude l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli e/o al Lotto Minimo di Adesione Maggiore o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata al pubblico indistinto, né l'adesione per quantitativi pari al Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti o suoi multipli nell'ambito della tranche riservata ai Dipendenti.

5.1.7 Possibilità di ritirare e/o revocare la sottoscrizione

Salvo quanto previsto dall'art. 95-bis, comma 2 del TUF, le domande di adesione sono irrevocabili e non possono essere soggette a condizioni e/o termini.

5.1.8 Modalità e termini per il pagamento e la consegna delle Azioni

Il pagamento integrale delle Azioni assegnate dovrà essere effettuato il 14 luglio 2015 (la “**Data di Pagamento**”) presso il Collocatore che ha ricevuto l’adesione, senza aggravio di commissioni o spese a carico dell’aderente.

In caso di posticipo, proroga o chiusura anticipata dell’Offerta Pubblica le eventuali variazioni della Data di Pagamento saranno comunicate con il medesimo avviso con il quale sarà reso pubblico detto avvenimento.

Contestualmente al pagamento del relativo prezzo, le Azioni assegnate nell’ambito dell’Offerta Pubblica verranno messe a disposizione degli aventi diritto, in forma dematerializzata, mediante contabilizzazione sui conti di deposito intrattenuti dai Collocatori presso Monte Titoli.

5.1.9 Risultati dell’Offerta Pubblica e dell’Offerta Globale

L’Emittente comunicherà entro i cinque giorni lavorativi successivi alla chiusura dell’Offerta Pubblica i risultati della stessa e i risultati riepilogativi dell’Offerta Globale mediante apposito avviso da pubblicarsi su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet dell’Emittente www.bologna-airport.it area Investor Relation. Copia di tale avviso verrà contestualmente trasmessa a CONSOB e a Borsa Italiana, ai sensi dell’art. 13, comma 2 del Regolamento Emittenti.

Entro due mesi dalla chiusura dell’Offerta Pubblica, il Responsabile del Collocamento comunicherà a CONSOB, ai sensi dell’art. 13, comma 3 del Regolamento Emittenti, gli esiti delle verifiche sulla regolarità delle operazioni di collocamento e dell’eventuale riparto nonché i risultati riepilogativi dell’Offerta Globale.

5.1.10 Procedura per l’esercizio del diritto di prelazione, per la negoziabilità dei diritti di opzione e per il trattamento dei diritti di opzione non esercitati

L’assemblea straordinaria della Società ha deliberato in data 20 maggio 2015 di escludere l’esercizio del diritto di opzione ai sensi dell’art. 2441, quinto comma, cod. civ., relativo all’Aumento di Capitale. Nell’ambito dell’Offerta Pubblica, pertanto, non è previsto l’esercizio di alcun diritto di opzione in relazione alle Azioni di nuova emissione, né alcuna procedura per il trattamento dei diritti di sottoscrizione non esercitati.

Per ulteriori informazioni, si rinvia al successivo Paragrafo 5.3.3.

5.2 Piano di ripartizione e di assegnazione

5.2.1 Categorie di investitori potenziali ai quali le Azioni sono offerte e mercati

L’Offerta Pubblica, parte dell’Offerta Globale, è indirizzata esclusivamente al pubblico indistinto in Italia, ai Dipendenti del Gruppo e ai Residenti.

Per “**Dipendenti del Gruppo**” si intendono i dipendenti di Aeroporto di Bologna S.p.A. e delle società da essa controllate, direttamente o indirettamente ai sensi dell’art. 93 del TUF, residenti in Italia alla data del 31 maggio 2015 e in forza in pari data con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato o indeterminato, esclusi i lavoratori a tempo determinato stagionali.

Per “**Residenti**” si intendono i residenti, alla Data del Prospetto, nei Comuni facenti parte della Regione Emilia-Romagna.

Non possono aderire all’Offerta Pubblica gli investitori qualificati, di cui all’art. 34- ter, comma 1, lett. (b), del Regolamento Emittenti (fatta eccezione per (i) le persone fisiche che siano clienti professionali su richiesta ai sensi dell’Allegato 3 del Regolamento Intermediari (ii) le società di gestione autorizzate alla prestazione del servizio di gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi, (iii) gli intermediari autorizzati abilitati alla gestione dei portafogli individuali per conto terzi e (iv) le società fiduciarie che prestano servizi di gestione di portafogli di investimento, anche mediante intestazione fiduciaria, di cui all’art. 60, comma 4, del D. Lgs. 23 luglio 1996 n. 415) (gli “**Investitori Qualificati**”), e gli investitori istituzionali all’estero (congiuntamente agli Investitori Qualificati, gli “**Investitori Istituzionali**”) i quali possono invece aderire al Collocamento Istituzionale.

Non possono comunque aderire all’Offerta Pubblica coloro che, al momento dell’adesione, pur essendo residenti in Italia, possano essere considerati ai sensi della normativa statunitense in materia di strumenti finanziari e di altre normative locali applicabili in materia, residenti negli Stati Uniti d’America o in qualsiasi altro Paese nel quale l’offerta di strumenti finanziari non sia consentita in assenza di autorizzazioni da parte delle competenti autorità ovvero in deroga rispetto alle medesime disposizioni (gli “**Altri Paesi**”). Nessuno strumento finanziario può essere offerto o negoziato negli Stati Uniti d’America o negli Altri Paesi, in assenza di specifica autorizzazione in conformità alle disposizioni di legge applicabili in ciascuno di tali Paesi, ovvero di deroga rispetto alle medesime disposizioni. Le Azioni non sono state, né saranno registrate ai sensi dello *United States Securities Act* del 1933 e successive modificazioni (il “**Securities Act**”) ovvero ai sensi delle corrispondenti normative in vigore negli Altri Paesi. Esse non potranno conseguentemente essere offerte o comunque consegnate direttamente o indirettamente negli Stati Uniti d’America o negli Altri Paesi.

Qualora il Responsabile del Collocamento dovesse riscontrare che l’adesione all’Offerta Pubblica da parte di residenti in Italia sia tuttavia avvenuta in violazione delle disposizioni vigenti in materia negli Stati Uniti d’America ovvero negli Altri Paesi, lo stesso si riserva il diritto di adottare gli opportuni provvedimenti.

L’Offerta Pubblica avrà luogo esclusivamente in Italia e sarà effettuata tramite il Consorzio per l’Offerta Pubblica, coordinato e diretto da Banca IMI in qualità di Responsabile del Collocamento per l’Offerta Pubblica.

Il Collocamento Istituzionale, coordinato e diretto da Banca IMI e da Intermonte in qualità di *Joint Lead Managers* e *Joint Bookrunners*, è rivolto ad Investitori Istituzionali in Italia e all’estero, ai sensi del *Regulation S* del *Securities Act*, con esclusione di Stati Uniti, Australia, Canada e Giappone, Giappone, fatte salve le eventuali esenzioni previste dalle leggi applicabili.

I soggetti residenti nei Paesi esteri al di fuori dell’Italia, non potranno partecipare all’Offerta Globale, salvo che nei limiti consentiti dalle leggi e dai regolamenti del Paese rilevante.

Il Collocamento Istituzionale sarà effettuato sulla base di un documento di offerta in lingua inglese (c.d. “*Offering Circular*”), contenente dati ed informazioni coerenti con quelli forniti nel Prospetto.

5.2.2 *Principali azionisti, membri del Consiglio di Amministrazione o componenti del Collegio Sindacale dell’Emittente che intendono aderire all’Offerta Pubblica e persone che intendono aderire all’Offerta Pubblica per più del 5%*

Per quanto a conoscenza della Società i principali azionisti dell’Emittente non intendono aderire all’Offerta Pubblica. Tuttavia i membri del Consiglio di Amministrazione e i componenti del Collegio Sindacale dell’Emittente potrebbero aderire all’Offerta Pubblica anche in quanto destinatari dell’Offerta ai Residenti e, limitatamente al Direttore Generale, in quanto destinatario dell’Offerta ai Dipendenti.

Per quanto a conoscenza della Società, non esistono soggetti che intendono aderire per più del 5% dell’Offerta Pubblica.

5.2.3 *Informazioni da comunicare prima dell’assegnazione*

5.2.3.1 *Divisione dell’Offerta Globale in tranche*

L’Offerta Globale consiste in:

- ➔ un’Offerta Pubblica di un minimo di n. 2.107.000 Azioni, pari al 15% delle Azioni oggetto dell’Offerta Globale rivolta al pubblico indistinto in Italia, ai Residenti e ai Dipendenti. Non possono aderire all’Offerta Pubblica gli Investitori Istituzionali, i quali potranno aderire esclusivamente al Collocamento Istituzionale di cui al punto successivo; e
- ➔ un contestuale Collocamento Istituzionale di massime n. 11.942.476 Azioni pari all’85% delle Azioni oggetto dell’Offerta Globale riservato a Investitori Istituzionali. Il Collocamento Istituzionale avrà luogo in Italia e all’estero ai sensi del *Regulation S*, con esclusione di Stati Uniti d’America, Australia, Canada e Giappone, fatte salve le eventuali esenzioni applicabili.

L’Offerta Pubblica comprende:

- ➔ una *tranche* rivolta al pubblico indistinto, per un quantitativo massimo di n. 825.000 Azioni. Delle Azioni effettivamente assegnate al pubblico indistinto, una quota non superiore al 50% sarà destinata al soddisfacimento delle adesioni pervenute dal pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli (per ulteriori informazioni, cfr. Capitolo V, Paragrafo 5.1.6 della Nota Informativa);
- ➔ una *tranche* riservata ai Dipendenti del Gruppo, per un quantitativo massimo di n. 228.000 Azioni (l’**“Offerta ai Dipendenti”**);
- ➔ una *tranche* riservata ai Residenti, per un quantitativo massimo di n. 1.054.000 Azioni (l’**“Offerta ai Residenti”**);

5.2.3.2 *Claw-back*

Una quota minima di n. 2.107.000 Azioni, pari al 15% delle Azioni oggetto dell’Offerta Globale, sarà riservata alle adesioni pervenute nell’ambito dell’Offerta Pubblica.

Nell'ambito dell'Offerta Pubblica, massime n. 228.000 Azioni saranno riservate all'Offerta ai Dipendenti e massime n. 1.054.000 Azioni saranno riservate all'Offerta ai Residenti.

La rimanente parte delle Azioni oggetto dell'Offerta Globale sarà ripartita a discrezione del Coordinatore dell'Offerta Globale, sentiti i Proponenti, tra il Consorzio per l'Offerta Pubblica (come di seguito definito) e il Consorzio per il Collocamento Istituzionale (come di seguito definito), tenuto conto della quantità delle accettazioni pervenute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e della quantità e qualità delle accettazioni pervenute al Consorzio per il Collocamento Istituzionale.

Nel caso di adesioni complessive all'Offerta Pubblica inferiori al predetto quantitativo minimo di Azioni destinate alla stessa, le Azioni dell'Offerta Pubblica che residueranno potranno confluire nel Collocamento Istituzionale, a condizione che la domanda generata nel Collocamento Istituzionale sia in grado di assorbire tali Azioni.

Nel caso di adesioni complessive al Collocamento Istituzionale inferiori al predetto quantitativo massimo le Azioni residue potranno confluire nell'Offerta Pubblica, a condizione che la domanda generata nell'Offerta Pubblica sia in grado di assorbire tali Azioni e nei limiti di disponibilità del numero massimo di azioni stabilito dal Consiglio di Amministrazione, in esecuzione della deliberazione di Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale, con esclusione del diritto d'opzione, ai sensi dell'art. 2441, comma 5, del codice civile, assunta dall'assemblea straordinaria della Società in data 20 maggio 2015.

Nell'ambito della quota complessivamente destinata al Consorzio per l'Offerta Pubblica, si procederà ad assegnare le Azioni, rispettivamente, al pubblico indistinto, ai Dipendenti del Gruppo e ai Residenti, secondo i criteri successivamente indicati con l'avvertenza che:

- qualora le adesioni complessivamente pervenute dai Dipendenti del Gruppo fossero inferiori al numero di Azioni ad essi destinate, le Azioni residue potranno confluire nella quota destinata ai Residenti anche oltre il limite massimo stabilito ovvero nella quota riservata al pubblico indistinto, a condizione che la domanda generata delle medesime *tranche* sia in grado di assorbire tali Azioni;
- qualora le adesioni complessivamente pervenute dai Residenti fossero inferiori al numero di Azioni ad essi destinate, le Azioni residue potranno confluire nella quota destinata al pubblico indistinto, a condizione che la domanda generata nella medesima *tranche* sia in grado di assorbire tali Azioni;
- qualora le adesioni complessivamente pervenute dal pubblico indistinto fossero inferiori al numero di Azioni ad esso destinate, le Azioni residue potranno confluire nella quota destinata ai Residenti anche oltre il limite massimo stabilito, a condizione che la domanda generata nella medesima *tranche* sia in grado di assorbire tali Azioni.

Delle Azioni effettivamente assegnate al pubblico indistinto, una quota non superiore al 50% sarà destinata al soddisfacimento delle adesioni pervenute dal pubblico indistinto, per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli. Nel caso di accettazioni pervenute per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli inferiori al quantitativo loro riservato, le Azioni residue potranno confluire per il soddisfacimento delle adesioni pervenute dal pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli ovvero delle adesioni pervenute dai Residenti per quantitativi pari al Lotto Minimo per i Residenti o suoi multipli. Nel caso di accettazioni pervenute per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi

multipli ovvero pari al Lotto Minimo per i Residenti o suoi multipli, a seconda del caso, inferiori al rispettivo quantitativo loro riservato, le Azioni residue potranno confluire per il soddisfacimento delle adesioni pervenute dal pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli anche oltre tale limite massimo.

5.2.3.3 Metodi di assegnazione

Nell'ambito della quota complessivamente destinata al Consorzio per l'Offerta Pubblica, si procederà ad assegnare le Azioni al pubblico indistinto, ai Dipendenti del Gruppo e ai Residenti secondo i criteri di seguito indicati.

(A) Adesioni per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli

A.1. Adesioni per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli. Qualora le adesioni pervenute ai Collocatori da parte del pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli risultino superiori alla quota ad esso destinata nell'ambito dell'Offerta Pubblica, a ciascun richiedente sarà assegnato un quantitativo di Azioni pari al Lotto Minimo.

Nel caso in cui, dopo l'assegnazione del Lotto Minimo, residuino Azioni, a tutti coloro che ne abbiano fatto richiesta verrà assegnato un secondo Lotto Minimo e successivamente un terzo, e così di seguito fino al completo soddisfacimento della domanda del pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi multipli, ovvero fino ad esaurimento delle Azioni relative alla quota ad essi riservata, ovvero fino a che il quantitativo di titoli a disposizione, dedotti i Lotti Minimi già assegnati, sia insufficiente ad assegnare a tutti i richiedenti un ulteriore Lotto Minimo. In quest'ultimo caso il Responsabile del Collocamento provvederà ad assegnarli singolarmente ai richiedenti che abbiano partecipato al riparto proporzionale di cui sopra, mediante estrazione a sorte. L'estrazione a sorte sarà effettuata, in ogni caso, con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento. Ove il quantitativo offerto risulti insufficiente all'assegnazione di un Lotto Minimo a ciascun richiedente, i Lotti Minimi saranno singolarmente attribuiti dal Responsabile del Collocamento ai richiedenti mediante estrazione a sorte, da effettuarsi con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

Inoltre, qualora le adesioni pervenute ai Collocatori da parte del pubblico indistinto risultino superiori alla quota ad essi destinata nell'ambito dell'Offerta Pubblica, i Proponenti si riservano la facoltà, sentito il Responsabile del Collocamento, di ridurre il quantitativo di Azioni costituenti il Lotto Minimo da n. 1.000 Azioni a n. 500 Azioni, dandone comunicazione nell'avviso relativo sul Prezzo di Offerta, ferma restando l'eventuale applicazione dei criteri di riparto sopra descritti al Lotto Minimo come sopra ridotto.

Adesioni per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli

Qualora le adesioni pervenute ai Collocatori da parte del pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli risultino superiori alla quota ad esso destinata nell'ambito dell'Offerta Pubblica, a ciascun richiedente sarà assegnato un quantitativo di Azioni pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato.

Nel caso in cui, dopo l'assegnazione del Lotto Minimo di Adesione Maggiorato, residuino Azioni, a tutti coloro che ne abbiano fatta richiesta verrà assegnato un secondo Lotto Minimo di Adesione Maggiorato e successivamente un terzo, e così di seguito fino al completo soddisfacimento della domanda del pubblico indistinto per quantitativi pari al Lotto Minimo di Adesione Maggiorato o suoi multipli, ovvero fino ad esaurimento delle Azioni relative alla quota ad essi riservata, ovvero fino a che il quantitativo di titoli a disposizione, dedotti i Lotti Minimi di Adesione Maggiorati già assegnati, sia insufficiente ad assegnare a tutti i richiedenti un ulteriore Lotto Minimo di Adesione Maggiorato. In quest'ultimo caso il Responsabile del Collocamento provvederà ad assegnarli singolarmente ai richiedenti che abbiano partecipato al riparto proporzionale di cui sopra, mediante estrazione a sorte. L'estrazione a sorte sarà effettuata, in ogni caso, con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

Ove il quantitativo offerto risulti insufficiente all'assegnazione di un Lotto Minimo di Adesione Maggiorato a ciascun richiedente, i Lotti Minimi di Adesione Maggiorati saranno singolarmente attribuiti dal Responsabile del Collocamento ai richiedenti mediante estrazione a sorte, da effettuarsi con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

Inoltre, qualora le adesioni pervenute ai Collocatori da parte del pubblico indistinto risultino superiori alla quota ad essi destinata nell'ambito dell'Offerta Pubblica, i Proponenti si riservano la facoltà, sentito il Responsabile del Collocamento, di ridurre il quantitativo di Azioni costituenti il Lotto Minimo Maggiorato da n. 10.000 Azioni a n. 5.000 Azioni, dandone comunicazione nell'avviso relativo sul Prezzo di Offerta, ferma restando l'eventuale applicazione dei criteri di riparto sopra descritti al Lotto Minimo come sopra ridotto.

(B) Adesioni da parte dei Dipendenti del Gruppo.

A ciascun richiedente saranno garantiti 2 (due) Lotti Minimi Ridotti per i Dipendenti corrispondenti a n. 500 Azioni.

Ove dalla assegnazione dei Lotti Minimi Ridotti per i Dipendenti garantiti residuino ulteriori Azioni, a tutti coloro che ne abbiano fatto richiesta verrà assegnato un ulteriore Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti ed eventualmente un ulteriore ancora, e così fino ad esaurimento delle Azioni relative alla quota ad essi riservata, ovvero fino a che il quantitativo di Azioni a disposizione, dedotti i Lotti Minimi Ridotti per i Dipendenti già assegnati, siano insufficienti ad assegnare a tutti i richiedenti un ulteriore Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti. In quest'ultimo caso, si procederà al riparto mediante estrazione a sorte. L'estrazione a sorte sarà effettuata, in ogni caso, con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

(C) Adesioni da parte dei Residenti.

Qualora le adesioni pervenute ai Collocatori da parte dei Residenti per quantitativi pari al Lotto Minimo per i Residenti o suoi multipli risultino superiori alla quota ad essi destinata nell'ambito dell'Offerta Pubblica, a ciascun richiedente sarà assegnato un quantitativo di Azioni pari al Lotto Minimo per i Residenti.

Nel caso in cui, dopo l'assegnazione del Lotto Minimo per i Residenti, residuino Azioni, a tutti coloro che ne abbiano fatto richiesta verrà assegnato un secondo Lotto Minimo per i Residenti e successivamente un terzo, e così di seguito fino al completo soddisfacimento della domanda dei Residenti per quantitativi pari al Lotto

Minimo per i Residenti o suoi multipli, ovvero fino ad esaurimento delle Azioni relative alla quota ad essi riservata, ovvero fino a che il quantitativo di Azioni a disposizione, dedotti i Lotti Minimi per i Residenti già assegnati, sia insufficiente ad assegnare a tutti i richiedenti un ulteriore Lotto Minimo per i Residenti. In quest'ultimo caso il Responsabile del Collocamento provvederà ad assegnarli singolarmente ai richiedenti che abbiano partecipato al riparto proporzionale di cui sopra, mediante estrazione a sorte. L'estrazione a sorte sarà effettuata, in ogni caso, con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

Ove il quantitativo offerto risulti insufficiente all'assegnazione di un Lotto Minimo per i Residenti a ciascun richiedente, i Lotti Minimi per i Residenti saranno singolarmente attribuiti dal Responsabile del Collocamento ai richiedenti mediante estrazione a sorte, da effettuarsi con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

Inoltre, qualora le adesioni pervenute ai Collocatori da parte dei Residenti risultino superiori alla quota ad essi destinata nell'ambito dell'Offerta Pubblica, i Proponenti si riservano la facoltà, sentito il Responsabile del Collocamento, di ridurre il quantitativo di Azioni costituenti il Lotto Minimo per i Residenti da n. 1.000 Azioni a n. 500 Azioni, dandone comunicazione nell'avviso relativo sul Prezzo di Offerta, ferma restando l'eventuale applicazione dei criteri di riparto sopra descritti al Lotto Minimo per i Residenti come sopra ridotto.

5.2.3.4 Trattamento preferenziale

I trattamenti preferenziali nell'ambito dell'Offerta Pubblica sono di seguito descritti.

(A) Incentivi per il pubblico indistinto, Residenti e Dipendenti del Gruppo

Bonus Share. Una *tranche* dell'Aumento di Capitale di massime n. 300.000 Azioni ("**Bonus Shares**") è riservata ai Dipendenti del Gruppo, ai Residenti e al pubblico indistinto che sottoscriveranno le Azioni nell'ambito delle *tranche* loro riservate nell'Offerta Pubblica. Le *Bonus Shares* saranno attribuite solo a condizione che i Dipendenti del Gruppo, i Residenti ovvero il pubblico indistinto (i) mantengano la proprietà (in tutto o in parte) delle Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica per un periodo di 365 giorni dalla Data di Inizio delle Negoziazioni (il "**Termine di Fedeltà**") e (ii) comunichino, entro il trentesimo giorno successivo alla scadenza del Termine di Fedeltà, nelle modalità tecniche che saranno individuate dalla Società e comunicate agli investitori, che intendendo avvalersi della diritto di ricevere le *Bonus Share* (la "**Tranche Bonus Share**").

Il rapporto di sottoscrizione delle *Bonus Shares* sarà pari a: (i) n. 1 (una) *Bonus Share* per ogni n. 10 (dieci) Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica e detenute in proprietà per tutto il Termine di Fedeltà, qualora il sottoscrittore sia un Dipendente del Gruppo, senza computo di eventuali resti in caso di sottoscrizione di un numero di Azioni che non sia multiplo di 10 (dieci); e (ii) n. 1 (una) *Bonus Share* per ogni n. 20 (venti) Azioni sottoscritte in sede di Offerta Pubblica e mantenute per tutto il Termine di Fedeltà, qualora il sottoscrittore sia un Residente o il pubblico indistinto, senza computo di eventuali resti in caso di sottoscrizione di un numero di Azioni che non sia multiplo di 20 (venti).

Il prezzo di emissione delle *Bonus Shares* sarà pari a Euro 4,18 per ogni *Bonus Share*, pari al valore del patrimonio netto per azione della Società alla data del 31 dicembre 2014. I fondi necessari al pagamento della *Bonus Shares* deriveranno da una riduzione del prezzo versato in sede di Offerta Pubblica da parte dei

sottoscrittori che intenderanno avvalersi della facoltà di sottoscrivere dette *Bonus Shares*; in particolare, il prezzo di sottoscrizione delle Azioni versato in sede di Offerta Pubblica dal relativo sottoscrittore si intenderà ridotto in misura corrispondente al prezzo delle *Bonus Shares* ad esso spettanti, con maturazione del relativo credito al sottoscrittore, credito che sarà immediatamente estinto per compensazione tramite l'attribuzione delle *Bonus Share*; la liberazione della sottoscrizione della Tranche Bonus Share sarà così effettuata tramite compensazione di tale credito verso la Società.

A esito della sottoscrizione delle Azioni in sede di Offerta Pubblica, la differenza tra la complessiva somma versata dai sottoscrittori e l'importo complessivo della parità contabile dell'Aumento di Capitale sarà ripartita come segue: (i) per un ammontare pari al controvalore complessivo massimo delle *Bonus Shares* attribuibili agli aderenti all'Offerta Pubblica, a una componente vincolata alla successiva eventuale riduzione del prezzo necessaria alla sottoscrizione delle *Bonus Shares*; (ii) per la parte residua, a riserva sovrapprezzo. Nel momento in cui sarà data esecuzione alla Tranche Bonus Share, l'ammontare del precedente punto (i) sarà utilizzato, per quanto necessario, a servizio della liberazione delle *Bonus Shares*, mentre l'eventuale eccedenza (ovvero l'intera componente in caso di mancata sottoscrizione della Tranche Bonus Share) sarà definitivamente imputata a riserva sovrapprezzo, senza possibilità alcuna per i sottoscrittori di richiedere la restituzione.

Il termine finale per la sottoscrizione della Tranche Bonus Share sarà il sessantesimo giorno successivo alla scadenza del Termine Fedeltà.

Le *Bonus Share* avranno il medesimo godimento e attribuiranno i medesimi diritti delle azioni ordinarie della Società in circolazione al momento della loro emissione (cfr. Capitolo IV, Paragrafo 4.5 della Nota Informativa).

(B) Ulteriori incentivi per i Dipendenti del Gruppo

Assegnazione garantita ai Dipendenti del Gruppo. A ciascun Dipendente del Gruppo verrà garantita l'assegnazione di un quantitativo di Azioni pari a due Lotti Minimi Ridotti per i Dipendenti.

5.2.3.5 *Trattamento delle sottoscrizioni o delle offerte di sottoscrizione nell'ambito dell'assegnazione*

Non è previsto alcun trattamento delle sottoscrizioni o delle offerte di sottoscrizione nell'ambito dell'assegnazione determinato in funzione del Collocatore attraverso il quale o dal quale sono effettuate.

5.2.3.6 *Obiettivo minimo di assegnazione*

Non è previsto alcun obiettivo minimo di assegnazione per quanto riguarda la *tranche* riservata all'Offerta Pubblica.

5.2.3.7 *Condizioni di chiusura dell'Offerta Pubblica e durata minima del Periodo di Offerta*

Fermo restando quanto previsto nel precedente Paragrafo 5.1.3 del presente Capitolo V, i Proponenti si riservano la facoltà, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale, di disporre la chiusura anticipata dell'Offerta Pubblica (che comunque non potrà essere effettuata prima del secondo giorno del Periodo di Offerta) qualora, prima della chiusura del Periodo di Offerta, l'ammontare delle Azioni oggetto dell'Offerta Pubblica sia interamente collocato, dandone in ogni caso tempestiva comunicazione a CONSOB e al pubblico

mediante avviso da pubblicarsi su almeno un quotidiano economico finanziario a diffusione nazionale e sul sito internet della Società entro l'ultimo giorno del Periodo di Offerta. La chiusura anticipata avrà efficacia a partire dal giorno successivo a quello di pubblicazione del suddetto avviso e riguarderà anche le adesioni effettuate fuori sede ovvero per via telematica.

Fermo restando quanto previsto dall'art. 63, comma 4, del Regolamento Emittenti, il Periodo di Offerta non può avere durata inferiore a due giorni.

5.2.3.8 Sottoscrizioni multiple

Sono ammesse sottoscrizioni multiple presso un medesimo o più Collocatori da parte degli aderenti all'Offerta Pubblica.

5.2.3.9 Procedura per la comunicazione ai sottoscrittori delle assegnazioni

Ciascun Collocatore provvederà a dare comunicazione ai richiedenti dei quantitativi loro assegnati immediatamente dopo l'avvenuta comunicazione del riparto da parte del Responsabile del Collocamento.

5.2.4 Over-allotment e Greenshoe

Nell'ambito degli accordi che saranno stipulati per l'Offerta Globale è prevista la concessione da parte della Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale di un'opzione di chiedere in prestito ulteriori massime n. 1.404.948 Azioni, corrispondenti ad una quota pari al 10% del numero di Azioni oggetto dell'Offerta Globale ai fini di un Over Allotment nell'ambito del Collocamento Istituzionale (l'**“Opzione di Over Allotment”**). In caso di Over Allotment, il Coordinatore dell'Offerta Globale potrà esercitare tale opzione, in tutto o in parte, e collocare le Azioni così prese a prestito nell'ambito del Collocamento Istituzionale.

Le Azioni eventualmente prese in prestito sulla base dell'Opzione di Over Allotment saranno restituite alla Camera di Commercio di Bologna, entro 30 giorni dall'inizio delle negoziazioni delle azioni ordinarie della Società utilizzando (i) le azioni ordinarie della Società rivenienti dall'esercizio dell'Opzione *Greenshoe* e/o (ii) le azioni ordinarie della Società eventualmente acquistate nell'ambito delle attività di stabilizzazione di cui al Capitolo VI, Paragrafo 6.5.

È inoltre prevista la concessione, da parte della Camera di Commercio di Bologna al Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, di un'opzione per l'acquisto, al Prezzo d'Offerta, di massime n. 1.404.948 Azioni, corrispondenti ad una quota pari al 10% del numero di Azioni oggetto dell'Offerta Globale (l'**“Opzione *Greenshoe*”**).

Le opzioni sopra menzionate potranno essere esercitate, in tutto o in parte, fino ai 30 giorni successivi alla Data di Inizio delle Negoziazioni.

5.3 Fissazione del Prezzo di Offerta

5.3.1 Prezzo di Offerta e spese a carico dei sottoscrittori

La determinazione del Prezzo di Offerta delle Azioni avverrà al termine dell'Offerta Globale.

Detta determinazione terrà conto, tra l'altro: (i) delle condizioni del mercato mobiliare domestico ed internazionale; (ii) della quantità e qualità delle manifestazioni di interesse ricevute dagli Investitori Istituzionali; e (iii) della quantità della domanda ricevuta nell'ambito dell'Offerta Pubblica.

Intervallo di Valorizzazione Indicativa e Prezzo Massimo

I Proponenti, anche sulla base di analisi svolte dal Coordinatore dell'Offerta Globale e dall'altro *Joint Bookrunner*, al fine esclusivo di consentire la raccolta di manifestazioni di interesse da parte degli Investitori Istituzionali nell'ambito del Collocamento Istituzionale, hanno individuato, d'intesa con il Coordinatore dell'Offerta Globale e l'altro *Joint Bookrunner*, un intervallo di valorizzazione indicativa del capitale economico della Società ante Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale, compreso tra un minimo non vincolante ai fini della determinazione del Prezzo di Offerta, di Euro 130.240.000 e un massimo vincolante di Euro 153.920.000, pari ad un minimo non vincolante di Euro 4,40 per Azione e un massimo vincolante di Euro 5,20 per Azione, quest'ultimo pari al Prezzo Massimo (l'**Intervallo di Valorizzazione Indicativa**).

Alla determinazione del suddetto Intervallo di Valorizzazione Indicativa e del Prezzo Massimo si è pervenuti considerando i risultati, le prospettive di sviluppo dell'esercizio in corso e di quelli successivi della Società e del gruppo di società ad essa facenti capo, tenendo conto delle condizioni di mercato ed applicando le metodologie di valutazione più comunemente riconosciute dalla dottrina e dalla pratica professionale a livello nazionale e internazionale, nonché delle risultanze dell'attività di *pre-marketing* effettuata presso investitori professionali di elevato *standing* internazionale. In particolare, ai fini valutativi sono state considerate le risultanze derivanti dall'applicazione sia del metodo dei multipli di mercato, che prevede la comparazione della Società con alcune società quotate di riferimento, sulla base di indici e moltiplicatori di grandezze economico, finanziarie e patrimoniali significative e confrontabili, sia del metodo finanziario di valutazione dei flussi di cassa (cosiddetto *Discounted Cash Flow*) basato sulla attualizzazione dei flussi di cassa prospettici.

La seguente tabella rappresenta, a fini meramente indicativi, i moltiplicatori EV/EBITDA e P/E relativi alla Società calcolati sulla base dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa, dei dati patrimoniali consolidati al 31 dicembre 2014, nonché dei dati economici consolidati relativi all'esercizio 2014.

Multiplo calcolato su	EV/EBITDA⁽¹⁾	P/E⁽²⁾
Valore minimo dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa	7,2 volte	18,9 volte
Valore massimo dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa	8,3 volte	22,4 volte

⁽¹⁾ Il moltiplicatore EV/EBITDA è calcolato come rapporto tra l'*Enterprise Value* (EV) e l'EBITDA (tratto dai dati economici consolidati relativi all'esercizio 2014). L'*Enterprise Value* (EV) è calcolato come valore dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa (rispettivamente minimo e massimo) della Società, incrementato dell'Indebitamento finanziario netto consolidato, del Patrimonio netto di terzi, del TFR e altri fondi relativi al personale e al netto delle Partecipazioni in società non consolidate integralmente o proporzionalmente. L'EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxation Depreciation and Amortization*), è definito dal management come risultato prima delle imposte dell'esercizio, dei proventi e oneri finanziari, dei proventi e oneri da partecipazione, degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni. Si precisa che l'EBITDA non è identificato come misura contabile nell'ambito degli IFRS, pertanto deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo. Poiché la determinazione di tale misura non è regolamentata dai principi contabili di riferimento per la predisposizione dei bilanci consolidati del Gruppo, il criterio applicato per la relativa determinazione e misurazione potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi e pertanto tale dato potrebbe non essere comparabile con quello presentato da tali gruppi.

⁽²⁾ Il multiplo P/E (Price/Earnings) è calcolato come rapporto tra il valore dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa (minimo e massimo) e l'utile di competenza del Gruppo risultante dal bilancio consolidato della Società. Si evidenzia che l'utile netto relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è impattato dal rilascio di alcuni accantonamenti effettuati negli anni precedenti al fondo per rischi su crediti e al fondo per rischi ed oneri.

A fini meramente indicativi, e senza che questi abbiano alcun valore relativamente alla determinazione del Prezzo di Offerta, si riportano alcuni moltiplicatori relativi a società europee quotate che operano

principalmente nell'ambito del settore aeroportuale, calcolati sulla base della capitalizzazione di mercato al 22 giugno 2015 (fonte: FactSet), dei dati patrimoniali consolidati al 31 dicembre 2014 e dei dati economici consolidati relativi all'esercizio 2014, pubblicamente disponibili.

Società	EV/EBITDA ⁽¹⁾	P/E ⁽²⁾
ADP – Aéroports de Paris	11,3 volte	26,0 volte
Aena	13,5 volte	30,1 volte
Flughafen Wien	8,4 volte	20,2 volte
Flughafen Zurich	10,0 volte	22,1 volte
Fraport	10,4 volte	22,7 volte
SAVE	11,7 volte	23,9 volte
<i>Media dei moltiplicatori</i>	<i>10,9 volte</i>	<i>24,2 volte</i>

⁽¹⁾ Il moltiplicatore EV/EBITDA è calcolato come rapporto tra l'Enterprise Value (EV) e l'EBITDA riportato dalle società indicate. L'Enterprise Value (EV) è calcolato sommando alla capitalizzazione di mercato (al netto delle eventuali azioni proprie) l'indebitamento finanziario netto consolidato, il patrimonio netto di terzi, le obbligazioni previdenziali (per le società italiane il TFR), e sottraendo infine le eventuali partecipazioni non consolidate integralmente o proporzionalmente. I dati economico-finanziari delle società indicate utilizzati per il calcolo dei moltiplicatori si riferiscono ai bilanci consolidati chiusi al 31 dicembre 2014, disponibili sui siti internet di ciascuna società.

⁽²⁾ I multipli P/E (*Price/Earnings*) sono calcolati come rapporto tra la capitalizzazione di mercato (al netto delle eventuali azioni proprie) e l'utile netto consolidato di competenza del gruppo di dette società. I dati economico-finanziari delle società indicate utilizzati per il calcolo dei moltiplicatori si riferiscono ai bilanci consolidati chiusi al 31 dicembre 2014, disponibili sui siti internet di ciascuna società.

Tali moltiplicatori sono stati elaborati in base a dati storici ed informazioni pubblicamente disponibili nonché in base a parametri e presupposti soggettivi determinati secondo metodologie di comune applicazione e sono riportati, per ulteriore informazione ed illustrazione e a titolo puramente indicativo, senza alcuna pretesa di completezza. I dati si riferiscono a società selezionate dall'Emittente, in collaborazione con il Coordinatore Globale e l'altro *Joint Bookrunner*, ritenute potenzialmente comparabili, e in alcuni casi solo parzialmente comparabili.

In particolare, le società selezionate possono essere considerate potenzialmente paragonabili all'Emittente in quanto le stesse sono attive nel settore aeroportuale ed operano nei Paesi europei maggiormente sviluppati dal punto di vista economico. Peraltro, tali società hanno dimensioni ed operano in ambiti geografici e regolamentari parzialmente differenti. Pertanto tali dati potrebbero risultare non rilevanti e non rappresentativi ove considerati in relazione alla specifica situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società o al contesto economico e normativo di riferimento. Non può infine escludersi che vi siano altre società che, con metodologie diverse da quelle adottate in buona fede nella Nota Informativa, potrebbero essere ritenute comparabili.

Si rappresenta altresì che i moltiplicatori sono stati redatti esclusivamente ai fini dell'inserimento nella Nota Informativa e potrebbero non essere i medesimi in operazioni diverse, seppur analoghe; la sussistenza di diverse condizioni di mercato, potrebbero condurre inoltre, in buona fede, ad analisi e valutazioni, in tutto o in parte, differenti da quelle rappresentate. Tali dati non devono costituire il fondamento unico della decisione di investire nelle Azioni della Società e pertanto, al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento proposto, qualsiasi decisione deve basarsi sull'esame completo da parte dell'investitore del Prospetto nella sua interezza.

Di seguito una descrizione sintetica dell'ambito operativo delle suddette società, con evidenza del Paese, del mercato di quotazione e della capitalizzazione alla data del 22 giugno 2015 (il cui valore, ove espresso in valuta differente dall'Euro, è stato convertito in Euro secondo il tasso di cambio alla data del 22 giugno 2015)¹⁰²:

- ➔ ADP – Aéroports de Paris (Francia), società quotata sulla Borsa di Parigi, capitalizzazione di Euro 10.445 milioni: possiede e gestisce gli aeroporti di Paris-Charles de Gaulle, Paris- Orly e Paris-Le Bourget a cui si aggiungono altri scali. L'attività è articolata nelle seguenti aree: *Aviation*, Servizi e *Retail*, *Real Estate*, *International* e Sviluppo Aeroportuale (che include partecipazioni in altri aeroporti) e Altre Attività (sicurezza e telefonia);
- ➔ Aena (Spagna), società quotata sulla Borsa di Madrid, capitalizzazione di Euro 14.385 milioni: gestisce gli aeroporti Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcellona-El Prat e quello di Palma de Mallorca, a cui si aggiungono altri scali. L'attività è articolata nelle seguenti aree: Aeroporti (*aviation* e *non aviation*), Servizi *Off-Terminal* (parcheggi e *real estate*) e Internazionale (partecipazioni in aeroporti al di fuori della penisola iberica);
- ➔ Flughafen Wien (Austria), società quotata sulla Borsa di Vienna, capitalizzazione di Euro 1.669 milioni: gestisce l'aeroporto di Vienna. L'attività è articolata nelle seguenti aree: *Aviation*, *Handling*, *Retail and Properties* (incluso *real estate*) e Altri Servizi;
- ➔ Flughafen Zurich (Svizzera), società quotata sulla Borsa di Zurigo, capitalizzazione di Euro 4.352 milioni: gestisce l'aeroporto Zurigo. L'attività è articolata nelle seguenti aree: *Operations (aviation)*, *Marketing e Real Estate (non aviation)*, Finanza e Servizi;
- ➔ Fraport (Germania), società quotata sulla Borsa di Francoforte, capitalizzazione di Euro 5.324 milioni: gestisce l'aeroporto di Francoforte. L'attività è articolata nelle seguenti aree: *Aviation*, *Retail e Real Estate*, *Ground Handling* e Attività Esterne e Servizi (che include gli investimenti in società del settore aeroportuale);
- ➔ SAVE (Italia), società quotata sulla Borsa Italiana, capitalizzazione di Euro 654 milioni: gestisce gli aeroporti Marco Polo di Venezia e Antonio Canova di Treviso. L'attività è articolata nelle seguenti aree: *Aviation*, *Non Aviation* e Altro (attività residuali non attribuibili ad uno specifico aeroporto o business unit).

Il Prezzo Massimo delle Azioni è pari ad Euro 5,20 per Azione e coincide con il valore massimo dell'Intervallo di Valorizzazione Indicativa.

Il controvalore del Lotto Minimo e del Lotto Minimo di Adesione Maggiorato, calcolati sulla base del Prezzo Massimo, ammonta, rispettivamente, ad Euro 5.200 ed Euro 52.000.

Il controvalore del Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti calcolato sulla base del Prezzo Massimo ammonta ad Euro 1.300.

¹⁰² Fonte: FactSet. Tasso di cambio utilizzato: EUR/CHF pari a 1,0459.

Il controvalore del Lotto Minimo per i Residenti calcolato sulla base del Prezzo Massimo ammonta ad Euro 5.200.

La capitalizzazione dell'Emittente sulla base del Prezzo Minimo e del Prezzo Massimo (in caso di integrale sottoscrizione dell'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale) ammonta, rispettivamente, a Euro 158.840.000 e Euro 187.720.000.

La stima del ricavato complessivo derivante dall'Offerta Globale, riferita al Prezzo Massimo, e al netto delle commissioni massime riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, è pari ad Euro 70.134.984.

Prezzo di Offerta

La determinazione del Prezzo di Offerta delle Azioni avverrà secondo il meccanismo dell'*open price*.

Il Prezzo di Offerta, che non potrà essere superiore al Prezzo Massimo, sarà determinato dai Proponenti, sentiti il Coordinatore dell'Offerta Globale e l'altro *Joint Bookrunner*, al termine del Periodo di Offerta tenendo conto, tra l'altro, delle condizioni del mercato mobiliare domestico e internazionale, della quantità e qualità delle manifestazioni di interesse ricevute dagli Investitori Istituzionali, della quantità della domanda ricevuta nell'ambito dell'Offerta Pubblica, dai risultati raggiunti dalla Società e delle prospettive della medesima.

Il Prezzo di Offerta sarà il medesimo sia per l'Offerta Pubblica (ivi compresa l'Offerta ai Dipendenti e l'Offerta ai Residenti) sia per il Collocamento Istituzionale.

Nessun onere o spesa aggiuntiva sono previsti a carico degli aderenti all'Offerta Pubblica. Qualora l'aderente non intrattenga alcun rapporto di clientela con il Collocatore presso il quale viene presentata la richiesta di adesione, potrà essergli richiesta l'apertura di un conto deposito titoli e di un conto corrente ovvero il versamento di un deposito temporaneo infruttifero per un importo almeno pari al controvalore delle Azioni richieste calcolato sulla base del Prezzo Massimo. Tale versamento verrà restituito all'aderente, senza aggravio di commissioni o spese, qualora la richiesta di adesione presentata dallo stesso non venisse soddisfatta.

5.3.2 Comunicazione del Prezzo di Offerta

Il Prezzo di Offerta sarà reso noto mediante pubblicazione di apposito avviso su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale e sul sito internet della Società www.bologna-airport.it area Investor Relation entro due giorni lavorativi dal termine del Periodo di Offerta e trasmesso contestualmente a CONSOB. L'avviso con cui verrà reso noto il Prezzo di Offerta conterrà, inoltre, il controvalore del Lotto Minimo e del Lotto Minimo di Adesione Maggiorato, del Lotto Minimo Ridotto per i Dipendenti e del Lotto Minimo per i Residenti, calcolati sulla base del Prezzo di Offerta, e i dati relativi alla capitalizzazione della Società calcolati sulla base del Prezzo di Offerta e l'indicazione dei moltiplicatori di prezzo della Società calcolato sulla base del Prezzo di Offerta nonché il ricavato complessivo derivante dall'Offerta, riferito al Prezzo di Offerta e al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e al Consorzio per il Collocamento Istituzionale.

5.3.3 Motivazione dell'esclusione del diritto di opzione

L'Aumento di Capitale è stato deliberato dall'assemblea straordinaria dell'Emittente in data 20 maggio 2015 con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441, quinto comma, cod. civ. (per maggiori informazioni si rinvia al Capitolo XXI, Paragrafo 21.1.7 del Documento di Registrazione).

L'esclusione del diritto di opzione trova giustificazione nell'interesse primario della Società di ampliare la compagine azionaria anche attraverso la diffusione di azioni sia presso il pubblico indistinto, sia presso investitori qualificati italiani e istituzionali esteri, e di facilitare l'accesso a più efficaci e cospicui canali di finanziamento al fine di sostenere il programma di sviluppo delle attività sociali.

5.3.4 Differenza tra il Prezzo di Offerta e il prezzo delle azioni della Società pagato nel corso dell'anno precedente o da pagare da parte dei membri del consiglio di amministrazione, dei membri del collegio sindacale e dei principali dirigenti, o persone ad essi affiliate

I membri del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale e gli altri principali dirigenti non hanno acquistato, nell'anno precedente l'Offerta né nello stesso periodo è stato loro concesso il diritto di acquistare, azioni dell'Emittente.

5.4 Collocamento, sottoscrizione e vendita

5.4.1 Nome ed indirizzo del Coordinatore dell'Offerta Globale

L'Offerta Pubblica è coordinata e diretta da Banca IMI S.p.A. (con sede in Milano, Largo Mattioli n. 3) che agisce in qualità di Responsabile del Collocamento.

Le Azioni oggetto dell'Offerta Pubblica sono collocate tra il pubblico tramite un consorzio di collocamento e garanzia (il "**Consorzio per l'Offerta Pubblica**") al quale partecipano banche e società di intermediazione mobiliare (i "**Collocatori**"), il cui elenco verrà reso noto mediante deposito presso la CONSOB, la sede della Società e i Collocatori medesimi, nonché mediante pubblicazione di un apposito avviso pubblicato su almeno un quotidiano economico finanziario a tiratura nazionale entro il giorno antecedente l'inizio del Periodo di Offerta.

Nell'ambito del medesimo avviso saranno specificati i Collocatori che raccoglieranno le adesioni online del pubblico indistinto mediante il sistema di raccolta telematica (i "**Collocatori On Line**").

L'Offerta Globale è coordinata e diretta da Banca IMI, in qualità di Coordinatore dell'Offerta Globale, la quale agisce anche in qualità di *Joint Lead Manager e Joint Bookrunner* nell'ambito del Collocamento Istituzionale.

Intermonte agisce in qualità di *Joint Lead Manager e Joint Bookrunner* nell'ambito del Collocamento Istituzionale ed in qualità di Sponsor ai fini della quotazione sul MTA - Segmento STAR.

5.4.2 Organismi incaricati del servizio finanziario

Il servizio titoli relativo alle Azioni sarà svolto, per conto della Società, da Computershare S.p.A., con sede legale in Milano, via Lorenzo Mascheroni, 19.

5.4.3 Collocamento e garanzia

Le Azioni oggetto dell'Offerta Pubblica saranno collocate in Italia tra il pubblico tramite il Consorzio per l'Offerta Pubblica.

Il Consorzio per l'Offerta Pubblica garantirà l'integrale collocamento del quantitativo minimo di Azioni offerte nell'ambito dell'Offerta Pubblica.

Il Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica, che sarà stipulato tra i Proponenti e il Consorzio per l'Offerta Pubblica, prevedrà l'ipotesi che il Consorzio per l'Offerta Pubblica non sia tenuto all'adempimento degli obblighi di collocamento e/o garanzia ovvero che detti obblighi possano essere revocati o vengano meno al verificarsi, tra l'altro, di talune circostanze, quali a titolo esemplificativo:

- i. mutamenti nella situazione politica, finanziaria, economica, normativa, valutaria, o di mercato a livello nazionale e/o internazionale ovvero eventi che incidano o possano incidere in negativamente sull'attività, la situazione finanziaria, patrimoniale, reddituale o manageriale della Società e/o del Gruppo, tali da rendere, secondo il ragionevole giudizio del Coordinatore dell'Offerta Globale, previa consultazione con i Proponenti e sentito l'altro *Joint Bookrunner*, pregiudizievole o sconsigliabile, l'effettuazione dell'Offerta Pubblica e/o tali da pregiudicare il buon esito della stessa;
- ii. inadempimento da parte della Società e/o degli Azionisti Venditori alle obbligazioni di cui al Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica;
- iii. mancata stipula, risoluzione o cessazione di efficacia del Contratto Istituzionale (come di seguito definito);
- iv. il fatto che le dichiarazioni e garanzie prestate dalla Società e/o dagli Azionisti Venditori nel Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica risultino non veritiere, incomplete e/o non corrette;
- v. il mancato ottenimento e/o la revoca del provvedimento di ammissione alle negoziazioni sul Mercato Telematico Azionario delle Azioni della Società da parte di Borsa Italiana;
- vi. la pubblicazione di un supplemento al Prospetto, nel caso in cui il contenuto del supplemento possa avere, a giudizio del Coordinatore dell'Offerta Globale previa consultazione con i Proponenti e sentito l'altro *Joint Bookrunner* un effetto pregiudizievole sull'Offerta Globale.

Le Azioni oggetto del Collocamento Istituzionale saranno collocate per il tramite di un consorzio per il Collocamento Istituzionale (il “**Consorzio per il Collocamento Istituzionale**”) coordinato e diretto da Banca IMI.

La quota dell'Offerta Globale non garantita dal Consorzio per l'Offerta Pubblica, ovvero l'ammontare inferiore che dovesse risultare a seguito della riduzione di cui al precedente Paragrafo 5.1.2 del presente Capitolo V, sarà garantita dal Consorzio per il Collocamento Istituzionale. Gli Azionisti Venditori e la Società, al fine di regolare gli impegni di collocamento e garanzia, sottoscriveranno un apposito contratto con i partecipanti al Consorzio per il Collocamento Istituzionale (il “**Contratto Istituzionale**”). Il Contratto Istituzionale avrà per

oggetto un numero massimo di Azioni, anche inferiore alla quantità inizialmente riservata, pari alle Azioni effettivamente assegnate nell'ambito dell'Offerta Globale e non garantite dal Consorzio per l'Offerta Pubblica.

Il Contratto Istituzionale prevedrà, fra l'altro, che il relativo impegno di garanzia possa venir meno e/o che il Contratto Istituzionale possa essere risolto entro la Data di Pagamento al verificarsi di talune circostanze come individuate nel Contratto Istituzionale medesimo, secondo la migliore prassi di mercato.

I Proponenti, da una parte, e il Coordinatore dell'Offerta Globale e l'altro *Joint Bookrunner* dall'altra, potranno non addivenire alla stipula del Contratto Istituzionale nel caso, tra l'altro, in cui non si raggiunga un livello adeguato in merito alla quantità e qualità della domanda da parte degli Investitori Istituzionali, secondo la prevalente prassi di mercato in analoghe operazioni, ovvero non si raggiunga l'accordo sul Prezzo di Offerta.

L'ammontare complessivo della commissione che i Proponenti corrisponderanno ai Collocatori e al Consorzio per il Collocamento Istituzionale sarà pari al 4% del controvalore delle Azioni collocate nell'ambito dell'Offerta Globale.

5.4.4 *Data di stipula degli accordi di collocamento*

Il Contratto di Collocamento e Garanzia per l'Offerta Pubblica sarà stipulato prima dell'inizio dell'Offerta Pubblica; il Contratto Istituzionale sarà stipulato successivamente al termine del Periodo di Offerta.

6 AMMISSIONE ALLA NEGOZIAZIONE E MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE

6.1 Mercati di quotazione

La Società ha presentato a Borsa Italiana domanda di ammissione delle proprie azioni ordinarie alle negoziazioni sul MTA, nonché domanda per il riconoscimento della qualifica di STAR.

Borsa Italiana, con provvedimento n. 8078 del 25 giugno 2015, ha disposto l'ammissione delle azioni ordinarie della Società alle negoziazioni sul MTA. Inoltre, con il provvedimento di avvio delle negoziazioni, previa verifica della sussistenza dei requisiti di capitalizzazione e diffusione tra il pubblico stabiliti dall'art. 2.2.3 del Regolamento di Borsa e dalle Istruzioni di Borsa, sarà attribuita alle azioni dell'Emittente la qualifica di STAR. Qualora, ad esito delle verifiche, non dovessero essere integralmente soddisfatti i requisiti di capitalizzazione e diffusione tra il pubblico richiesti per la qualifica di STAR, lo Società intende comunque proseguire nel proprio obiettivo di quotazione sul MTA.

La data di inizio delle negoziazioni delle azioni dell'Emittente sarà disposta da Borsa Italiana mediante avviso ai sensi dell'art. 2.4.3, comma sesto, del Regolamento di Borsa, previa verifica della sufficiente diffusione tra il pubblico delle Azioni a seguito dell'Offerta Globale. Inoltre, con il summenzionato avviso Borsa Italiana, previa verifica della sussistenza dei requisiti di capitalizzazione e diffusione tra il pubblico stabiliti dall'articolo 2.2.3 del Regolamento di Borsa e dalle relative Istruzioni, attribuirà alle Azioni della Società la qualifica di STAR.

6.2 Altri mercati in cui le azioni o altri strumenti finanziari dell'Emittente sono negoziati

Alla Data del Prospetto, le azioni della Società non sono quotate in nessun altro mercato regolamentato o equivalente italiano o estero.

6.3 Altre operazioni

Contemporaneamente all'Offerta Pubblica si terrà il Collocamento Istituzionale.

Non sono previste in prossimità della quotazione altre operazioni di sottoscrizione o di collocamento privato di strumenti finanziari della stessa categoria di quelli oggetto dell'Offerta Globale oltre a quelle indicate nella presente Nota Informativa.

6.4 Intermediari nelle operazioni sul mercato secondario

Ai sensi dell'art. 2.2.3, comma 4, del Regolamento di Borsa, la qualifica di STAR è subordinata alla nomina di un operatore specialista incaricato di svolgere relativamente alle azioni ordinarie le funzioni di cui all'articolo 2.3.5 del Regolamento di Borsa.

Ai sensi del Titolo 2.3 del Regolamento di Borsa, in data 15 aprile 2015, l'Emittente ha conferito a Banca IMI l'incarico di Specialista.

6.5 Stabilizzazione

Banca IMI, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per l'Offerta Pubblica e del Consorzio per il Collocamento Istituzionale, si riserva la facoltà di effettuare attività di stabilizzazione sulle Azioni in ottemperanza alla normativa vigente. Tale attività potrà essere svolta dalla data di inizio delle negoziazioni delle Azioni e fino ai 30 giorni successivi a tale data.

Non vi è comunque certezza che l'attività di stabilizzazione venga effettivamente esercitata; la medesima, peraltro, ove iniziata potrà essere interrotta in qualsiasi momento.

Le operazioni di stabilizzazione, se intraprese, potrebbero determinare un prezzo di mercato superiore al prezzo che verrebbe altrimenti a prevalere.

7 POSSESSORI DI STRUMENTI FINANZIARI CHE PROCEDONO ALLA VENDITA

7.1 Azionisti venditori

Gli Azionisti Venditori che procedono alla vendita delle Azioni nell'ambito dell'Offerta Globale sono il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e la Regione Emilia-Romagna.

7.2 Strumenti finanziari offerti in vendita

Le Azioni sono in parte offerte in sottoscrizione dalla Società e in parte offerte in vendita dagli Azionisti Venditori come indicato nel precedente Paragrafo 7.1.

Delle massime n. 14.049.476 Azioni oggetto dell'Offerta Globale, complessivamente massime n. 7.549.476 Azioni sono poste in vendita dagli Azionisti Venditori come indicato nel precedente Paragrafo 7.1.

La seguente tabella che segue illustra la compagine sociale della Società dell'Emittente alla Data della Nota Informativa e la sua evoluzione in caso di integrale collocamento delle Azioni oggetto dell'Offerta Globale e di integrale esercizio della Opzione *Greenshoe*.

Azionisti	N. Azioni alla Data del Prospetto		N. Azioni offerte in vendita	N. Azioni rivvenienti dall'Aumento di Capitale a Servizio dell'Offerta Globale	N. Azioni post Offerta Globale e % sul capitale sociale		N. Azioni oggetto della <i>Greenshoe</i>	N. Azioni post Offerta Globale e <i>Greenshoe</i>	% sul capitale sociale
	Azioni	%			Azioni	Azioni			
Camera di Commercio di Bologna	14.963.825	50,55%			14.963.825	41,45%	1.404.948	13.558.877	37,56%
Comune di Bologna	4.957.836	16,75%	3.557.246		1.400.590	3,88%		1.400.590	3,88%
Città Metropolitana di Bologna ¹	2.960.000	10,00%	2.123.799		836.201	2,32%		836.201	2,32%
Regione Emilia Romagna	2.604.086	8,80%	1.868.431		735.655	2,04%		735.655	2,04%
Aeroporti Holding S.r.l.	2.134.614	7,21%			2.134.614	5,91%		2.134.614	5,91%
Azionisti inferiori al 5% ²	1.979.639	6,69%			1.979.639	5,48%		1.979.639	5,48%
Flottante		-			14.049.476	38,92%		15.454.424	42,81%
Totale	29.600.000	100,00%	7.549.476	6.500.000	36.100.000	100,00%	1.404.948	36.100.000	100,00%

¹ Precedentemente Provincia di Bologna.

² Rientrano in tale voce anche i Soci Pubblici diversi da quelli specificamente indicati.

7.3 Impegni di lock-up

7.3.1 Impegni degli Azionisti Venditori

Ciascuno degli Azionisti Venditori assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del Contratto Istituzionale e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale.

Tale impegno riguarderà unicamente la totalità delle azioni della Società possedute da ciascun Azionista Venditore alla data di inizio dell'Offerta Globale fatte salve le Azioni offerte in vendita nell'ambito dell'Offerta Globale.

Ciascun Azionista Venditore si impegnerà, inoltre, per un medesimo periodo, (i) a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione in azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari, ovvero (ii) a non autorizzare il compimento di atti di disposizione su azioni eventualmente detenute dalla Società, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

7.3.2 Impegni degli Azionisti Non Venditori della Società

Ciascuno degli Azionisti Non Venditori assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del relativo accordo di lock up e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

Tale impegno riguarderà unicamente la totalità delle azioni della Società possedute da ciascun Azionista Non Venditore alla data di inizio dell'Offerta Globale.

Si precisa che il summenzionato impegno non troverà, tuttavia, applicazione qualora le azioni oggetto di *lock up* siano, in tutto o in parte, attribuite o trasferite (nell'accezione più ampia sopra contemplata) a soggetti che siano azionisti della Società alla data immediatamente precedente la Data di Inizio delle Negoziazioni o ai rispettivi soggetti direttamente o indirettamente controllanti o controllati, i quali abbiano preventivamente o contestualmente assunto i medesimi impegni di *lock up* con riferimento alle azioni oggetto di trasferimento.

Ciascun Azionista Non Venditore si impegnerà, inoltre, per un medesimo periodo, (i) a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione in azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari, ovvero (ii) a non autorizzare il compimento di atti di disposizione su azioni eventualmente detenute dalla Società, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

7.3.3 Impegni della Camera di Commercio di Bologna

La Camera di Commercio di Bologna assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del Contratto Istituzionale e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale.

Tale impegno riguarderà unicamente la totalità delle azioni della Società possedute dalla Camera di Commercio di Bologna alla data di inizio dell'Offerta Globale fatte salve, nei limiti del quantitativo effettivamente esercitato, le Azioni eventualmente oggetto dell'Opzione di Over Allotment e dell'Opzione Greenshoe.

La Camera di Commercio di Bologna si impegnerà, inoltre, per un medesimo periodo, (i) a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione in azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari, ovvero (ii) a non autorizzare il compimento di atti di disposizione su azioni eventualmente detenute dalla Società, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale, consenso che non potrà essere irragionevolmente negato.

7.3.4 Impegni della Società

La Società assumerà l'impegno nei confronti del Coordinatore dell'Offerta Globale, anche in nome e per conto dei membri del Consorzio per il Collocamento Istituzionale e del Consorzio per l'Offerta Pubblica, dalla data di sottoscrizione del Contratto Istituzionale e fino a 180 giorni decorrenti dalla Data di Inizio delle

Negoziazioni, a non effettuare, direttamente o indirettamente, operazioni di vendita, atti di disposizione e/o comunque operazioni che abbiano per oggetto e/o per effetto l'attribuzione e/o il trasferimento a terzi, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, delle azioni della Società (ovvero di altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono il diritto di acquistare, sottoscrivere, convertire in, e/o scambiare con, azioni della Società e/o altri strumenti finanziari, inclusi quelli partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni e/o strumenti finanziari), nonché a non approvare e/o effettuare operazioni su strumenti derivati, che abbiano i medesimi effetti, anche solo economici, delle operazioni sopra richiamate, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale.

La Società si impegnerà, inoltre, per il medesimo periodo a non promuovere e/o approvare operazioni di aumento di capitale e/o di emissione di prestiti obbligazionari convertibili in (e/o scambiabili con) azioni e/o in buoni di acquisto/sottoscrizione di azioni della Società ovvero di altri strumenti finanziari, anche partecipativi, che attribuiscono diritti inerenti e/o simili a tali azioni o strumenti finanziari, senza il preventivo consenso scritto del Coordinatore dell'Offerta Globale. Restano in ogni caso salve le operazioni di disposizione eseguite in ottemperanza a obblighi di legge o regolamentari.

8 SPESE DELL'OFFERTA

8.1 Proventi netti totali e stima delle spese totali legate all'Offerta Globale

I proventi netti derivanti dall'Offerta Globale spettanti alla Società, riferiti all'Intervallo di Valorizzazione Indicativa, al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica ed al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, sono compresi tra un minimo di Euro 27.456.000 e un massimo di Euro 32.448.000.

I proventi netti derivanti dall'Offerta Globale spettanti agli Azionisti Venditori, riferiti all'Intervallo di Valorizzazione Indicativa, al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica ed al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, sono compresi tra un minimo di Euro 31.888.987 e un massimo di Euro 37.686.984. Il ricavato stimato derivante dall'Offerta Globale, calcolato sulla base del Prezzo di Offerta, al netto delle commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica ed al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, verrà comunicato al pubblico dalla Società nell'ambito dell'avviso integrativo con il quale sarà reso noto il Prezzo di Offerta e contestualmente comunicato alla CONSOB secondo le modalità specificate nel Capitolo V, Paragrafo 5.3.2 della Nota Informativa.

Si stima che le spese relative al processo di quotazione della Società e all'Offerta Globale, comprese le spese di pubblicità (ma escluse le commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e al Consorzio per il Collocamento Istituzionale, per le quali si rinvia alla Capitolo V, Paragrafo 5.4.3 della Nota Informativa), ammonteranno a circa Euro 3 milioni.

Tali spese sono e saranno interamente sostenute dalla Società e saranno iscritte nel bilancio dell'esercizio 2015. Le commissioni riconosciute al Consorzio per l'Offerta Pubblica e al Consorzio per il Collocamento Istituzionale saranno invece ripartite tra la Società e gli Azionisti Venditori *pro quota* in proporzione alle Azioni da ciascuno di essi effettivamente collocate nell'ambito dell'Offerta Globale.

9 DILUIZIONE

9.1 Diluizione immediata derivante dall’Offerta

In virtù dell’operazione di Aumento di Capitale non può realizzarsi alcun effetto diluitivo, in quanto il prezzo di emissione delle Azioni, così come stabilito dall’assemblea straordinaria della Società in data 20 maggio 2015, non potrà essere inferiore al valore del patrimonio netto della Società, conformemente a quanto previsto dall’art. 2441, sesto comma, del Codice Civile.

La vendita delle Azioni offerte da parte degli Azionisti Venditori non comporta l’emissione di azioni della Società e pertanto non comporta alcun effetto di diluizione.

Per maggiori informazioni sull’evoluzione dell’azionariato dell’Emittente in caso di integrale collocamento delle Azioni oggetto dell’Offerta Globale ed in caso di integrale esercizio dell’Opzione *Greenshoe*, si rinvia al Capitolo VII, Paragrafo 7.2 della Nota Informativa.

9.2 Offerta di sottoscrizione destinata agli attuali azionisti

L’Offerta Globale non prevede un’offerta destinata agli azionisti della Società.

10 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

10.1 Soggetti che partecipano all’Offerta Globale

La seguente tabella indica i soggetti che partecipano all’Offerta Globale, la sede legale ed il relativo ruolo

SOGGETTO	SEDE LEGALE O DOMICILIO	RUOLO
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	Bologna, Via Triumvirato n. 84	Emittente
Comune di Bologna	Bologna, Piazza Maggiore n. 6	Azionista Venditore
Città Metropolitana di Bologna	Bologna, Via Zamboni n. 13	Azionista Venditore
Regione Emilia-Romagna	Bologna, Viale Aldo Moro n. 52	Azionista Venditore
Banca IMI S.p.A.	Largo Mattioli n. 3, 20121, Milano	Coordinatore dell’Offerta Globale, <i>Joint Lead Manager</i> e <i>Joint Bookrunner</i> del Collocamento Istituzionale, Responsabile del Collocamento per l’Offerta Pubblica, Specialista
Intermonte SIM S.p.A.	Corso Vittorio Emanuele II, n. 9, 20122 Milano	<i>Joint Lead Manager</i> e <i>Joint Bookrunner</i> del Collocamento Istituzionale e Sponsor
Reconta Ernst & Young S.p.A.	Via Po n. 32, 00198, Roma.	Società di Revisione

10.2 Indicazione di altre informazioni relative alle Azioni sottoposte a revisione o a revisione limitata da parte della Società di Revisione

La Nota Informativa non contiene informazioni aggiuntive, rispetto a quelle contenute nel Documento di Registrazione, che siano state sottoposte a revisione contabile completa o limitata.

10.3 Pareri o relazioni redatte da esperti

Nella Nota Informativa non vi sono pareri o relazioni attribuite ad esperti.

10.4 Informazioni provenienti da terzi e indicazione delle fonti

Le informazioni provenienti da terzi contenute nella Nota Informativa sono state riprodotte fedelmente e, per quanto l’Emittente sappia o sia in grado di accertare sulla base delle informazioni pubblicate dai terzi in questione, non sono stati omessi fatti che potrebbero rendere le informazioni riprodotte inesatte o ingannevoli.

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

[QUESTA PAGINA È STATA LASCIATA VOLUTAMENTE BIANCA]

