

## **BILANCIO 2012**

Aeroporto di Genova S.p.A.  
Sede Legale: Aeroporto "C. Colombo" – 16154 Genova Sestri  
Numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Genova, C.F. e P.I.: 02701420107

Soggetto che esercita attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 C.C.: Autorità Portuale di Genova

al 31.12.12

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

*Presidente*

---

Marco Arato

*Consiglieri*

---

Giambattista D'Aste

Lorenzo Lo Presti

Felice Negri

Paolo Odone

**COLLEGIO SINDACALE**

*Presidente*

---

Antonio Ionta

*Sindaci Effettivi*

---

Luca Guarna

Gian Alberto Mangiante

Antonio Rosina

Giuseppe Selvaggi

**DIREZIONE**

*Direttore Generale*

---

Paolo Sirigu

## INDICE

<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>LO SCENARIO DEL TRASPORTO AEREO.....</b>	<b>5</b>
Le dinamiche del traffico aereo italiano.....	6
<b>AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO .....</b>	<b>7</b>
<b>NORMATIVA EUROPEA.....</b>	<b>7</b>
Ground Handling – proposta di regolamento .....	7
TEN-T – Guidelines, metodologia e mappe 2014 – 2020. ....	8
Aiuti di Stato.....	8
<b>NORMATIVA NAZIONALE.....</b>	<b>9</b>
Contratto di Programma e Autorità dei Trasporti (Legge di Stabilità 228/2012).....	9
Aggiornamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato .....	9
Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA).....	9
Piano Strategico Turismo .....	10
Addizionali Comunali – legge 7/2005 e 92/2012.....	10
Piano Generale della Mobilità (PGM) .....	11
Ambiente: Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA).....	11
Rifornimento carburante agli aeromobili.....	12
Rapporti con gli Enti di Stato .....	12
Relazioni Industriali .....	13
<b>NORMATIVA ENAC.....</b>	<b>13</b>
Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.....	13
Qualità - Carta dei Servizi – portale web per i PRM. ....	14
Safety & Security .....	14
Emanazione Regolamento ENAC Handling.....	16
<b>EVENTI SOCIETARI .....</b>	<b>17</b>
CONTRATTO DI PROGRAMMA.....	17
CONSISTENZA PATRIMONIALE .....	17
RINNOVO DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO .....	17
RINNOVO DEL CERTIFICATO PRESTATORE DI SERVIZI AEROPORTUALI .....	18
ATTESTAZIONE DI AGENTE REGOLAMENTATO .....	18
SICUREZZA AEROPORTUALE .....	18
SECURITY MANAGER .....	19
PIANO EMERGENZA AEROPORTUALE - IMPUGNATIVA DIRETTIVA 27 GENNAIO 2012 (INCIDENTI AEREI).....	19
INSERIMENTO DELL’AEROPORTO DI GENOVA NELLE RETI EUROPEE TEN-T .....	19
MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E GESTIONE EX-D.LGS. 231/2001.....	20
CODICE IN MATERIA DI TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI .....	20
<b>LA GESTIONE AZIENDALE.....</b>	<b>21</b>
ATTIVITA’ AERONAUTICHE.....	21
ATTIVITA’ NON AERONAUTICHE.....	23

ATTIVITA' DI MARKETING E COMMERCIALE .....	24
ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE, STUDIO E RELAZIONI ESTERNE.....	27
RELAZIONI ISTITUZIONALI .....	28
ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR .....	30
Safety e security.....	30
Safety Management System.....	30
Assistenza PRM.....	31
Qualità del servizio .....	31
INVESTIMENTI E MANUTENZIONI.....	31
TUTELA AMBIENTALE.....	34
PERSONALE E ORGANIZZAZIONE .....	35
Organizzazione .....	35
Relazioni industriali.....	35
Addestramento e formazione.....	36
Tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro .....	36
LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA.....	37
CONTENZIOSI .....	42
Antincendio.....	42
RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI, IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E ALTRE PARTI CORRELATE.....	43
DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETA'.....	43
ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO .....	44
STRUMENTI FINANZIARI E GESTIONE DEI RISCHI .....	44
Rischio di credito .....	44
Rischio di liquidità.....	44
Rischio di mercato .....	45
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO .....	45
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....	45
ALTRE INFORMAZIONI .....	46
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI.....	46
<b>BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2012 .....</b>	<b>47</b>
<b>NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO 2012.....</b>	<b>51</b>
<b>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE .....</b>	<b>86</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE .....</b>	<b>88</b>

## LO SCENARIO DEL TRASPORTO AEREO

La crescita del traffico nel 2012 è stata caratterizzata dalla debolezza economica della zona Euro e di altri paesi. Mentre il traffico verso il Nord Africa ha avuto una lenta ripresa, i voli all'interno dell'Europa ed in particolare degli stati membri della UE, hanno continuato a diminuire rispetto al 2011. La stagione estiva aveva portato un miglioramento, non consolidato con l'andamento invernale, infatti a dicembre viene registrato un calo del 3,3%.

Il 2012 per l'Europa è stato un anno caratterizzato da un progressivo rallentamento del traffico passeggeri che ha registrato un incremento del 1,8% rispetto al 2011, con una netta differenza tra il traffico interno al mercato UE e quello con gli altri stati Europei, e dal proseguimento delle recessione del traffico merci, diminuito del 2,8%.

Il traffico passeggeri nell'Unione Europea è in recessione dal mese di ottobre con una lieve crescita su base annua (+0,2%), mentre gli aeroporti extra-UE hanno registrato una forte crescita annua (+8,8%), guidata dalla Turchia, Russia, Georgia, Islanda e Moldova.

Tale scenario è dovuto al fatto che nel 2012 la situazione economica che circonda la zona Euro è rimasta fragile in molti paesi, come Spagna, Grecia e Italia, mantenuti in recessione dal debito pubblico e privato oltre alla crescita della disoccupazione, fattori che colpiscono il potere d'acquisto per i viaggi aerei, con ricadute sulla crescita economica dell'Europa.

La situazione in Europa è stata influenzata da tendenze economiche deboli a livello globale, che hanno portato alla revisione delle previsioni del PIL verso il basso sia per il 2012 che per il 2013 in paesi anche al di fuori dell'Europa, compresi Stati Uniti e Cina.

Inoltre i prezzi del carburante sono rimasti elevati mettendo ulteriore pressione sulle compagnie aeree, alcune delle quali, hanno dovuto cessare l'attività; altre sono state costrette a ristrutturare e ridurre il traffico su alcune rotte, nel tentativo di ottimizzare la redditività delle loro operazioni.

A livello dei singoli stati, le perdite di traffico sono principalmente visibili sul traffico interno della maggior parte dei paesi, anche per i principali contribuenti del traffico europeo (vale a dire Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito) che rispetto ad altri hanno registrato maggiori riduzioni dei flussi domestici in termini percentuali.

La ristrutturazione delle operazioni e i fallimenti di alcune delle compagnie aeree hanno in generale contribuito alla riduzione del traffico in vari paesi.

In Spagna si registrano perdite superiori al 12%, dovute anche alla cessazione a febbraio dei voli di Spanair e la riduzione dei voli di altre compagnie aeree, come la Vueling, Ryanair e Iberia, che hanno ridotto il traffico su molte tratte, come per esempio per le isole Canarie ed hanno perso oltre il 15% dei voli interni dal maggio 2012.

Cala il traffico in Finlandia, Danimarca, e Ungheria, quest'ultima ha registrato una diminuzione del 20% rispetto allo scorso anno a causa del fallimento della Malev. Altri fallimenti delle compagnie aeree sono, purtroppo, prevedibili nei prossimi anni.

La Turchia si riconferma come il paese che contribuisce maggiormente all'aumento dei voli, seguita da Polonia e Ucraina. La Spagna resta il paese che ha perso il maggior numero di partenze in estate. Nei paesi nordici che erano migliorati fortemente nel 2010, solo la Norvegia rimane in crescita. Nell'est europeo, il traffico ceco interno e internazionale sono notevolmente diminuiti anche a causa del fallimento della Czech Airlines Connect.

La Russia rimane la destinazione numero uno per la maggior parte dell'Europa e, nonostante un indebolimento della sua crescita all'inizio dell'anno, attualmente ha aggiunto circa 50 voli/giorno in più rispetto al precedente esercizio.

I principali flussi russi hanno contribuito alla forte crescita dei baltici e degli Stati dell'Europa orientale durante i mesi estivi del 2012 con collegamenti verso Spagna, Italia, Grecia, Tunisia ed Egitto.

I voli per Egitto e Tunisia hanno recuperato il calo dello scorso anno, anche se la ripresa del traffico in Egitto ha subito un rallentamento durante l'estate, registrando il 12-15% in meno rispetto al 2010, periodo antecedente l'inizio dei disordini politici. Per tutto l'anno, i flussi verso Marocco, Israele e Stati Uniti sono risultati deludenti.

### ***Le dinamiche del traffico aereo italiano***

Nel 2012 l'Italia ha fatto registrare un numero di passeggeri pari a 146,8 milioni, in calo rispetto all'anno precedente del 1,3%.

Analizzando il trend degli ultimi anni emerge che, dopo il periodo di espansione del 2006 (+8,7%) e del 2007 (+10,1%), nel 2008 il traffico passeggeri aveva registrato un calo di -1,7% con un numero complessivo di passeggeri pari a 132,9 milioni. Tale calo si è poi accentuato nel 2009 (-2,3%) attestandosi ad un totale di circa 130 milioni di passeggeri. Il 2010 è stato un anno di ripresa, attestandosi a circa 139 milioni di passeggeri, decretando un'inversione di tendenza rispetto al trend negativo del biennio 2008-2009, periodo in cui la perdita complessiva verso il 2007 era stata pari a 5,4 milioni di passeggeri (-4%). Crescita confermata anche nel 2011 con un aumento complessivo del 6,9%, pari a oltre 9 milioni di passeggeri; il traffico italiano raggiunge quota 148 milioni di passeggeri.

Gli aeroporti delle grandi città, sono quelli che hanno registrato le perdite maggiori dal 2007 al 2012, in termini di tassi medi annui, quali: Milano Malpensa (-5,0%), Milano Linate (-1,6%), Roma Ciampino (-3,6%) con le eccezioni di Bologna (+6,4%) e Bergamo (+9,2%). Proprio quest'ultimo continua la sua crescita, infatti raggiunge un volume di 8,9 milioni di passeggeri, confermandosi quarto scalo italiano, dopo Fiumicino, Malpensa e Linate. Nella classifica dei primi 10 aeroporti, per la crescita del numero di passeggeri, spiccano nel 2012 l'aeroporto di Linate (+1,2%), Bergamo (+5,6%), Bologna (+1,3%) e Napoli (+0,6%). L'aeroporto di Venezia, se estrapolato il traffico di Treviso durante il periodo di chiusura, risulterebbe in crescita e non in calo rispetto al 2011, come invece i numeri gli attribuiscono. Tutti gli altri scali registrano segni negativi, quali Malpensa e come pure Catania e Palermo, entrambi colpiti dalla cessazione dei voli della Windjet avvenuta nel mese di agosto.

## AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO

L'anno 2012 ha vissuto, almeno in Italia, un momento importante di transizione, in attesa di conoscere quello che potrebbe diventare il nuovo quadro politico a seguito delle elezioni amministrative di fine febbraio 2013.

Sono stati approvati i Contratti di Programma, cosiddetti in deroga, per gli aeroporti del sistema aeroportuale romano, milanese e per l'aeroporto di Venezia fondamentali per la modernizzazione della rete aeroportuale, mentre non trova ancora soluzione la problematica relativa al rilascio delle gestioni totali. Il Piano Nazionale degli Aeroporti presentato alla fine della legislatura Monti, ha riscontrato grandi soddisfazioni nell'ambiente ligure, ma ha sollevato molte critiche in altre Regioni.

Nonostante le promesse e gli impegni assunti dal governo Monti, è ancora in alto mare la nomina dell'Autorità dei Trasporti, con tutte le conseguenze che ne sono derivate. Su tale tema Assaeroporti si è espressa in modo chiaro e deciso: è necessario ridurre la lontananza fra le direttive comunitarie e la definizione compiuta del posizionamento strategico delle infrastrutture aeroportuali dell'Italia secondo una ponderazione più vicina alle reali esigenze e potenzialità del Paese e alla reale domanda del mercato. La mancanza di una vera Authority operativa ed indipendente rende difficile definire al meglio gli aspetti di carattere normativo, attribuire competenze e poteri in capo al Gestore Aeroportuale insieme a quelli degli altri Operatori ed Enti che fra loro interagiscono. Di seguito si fornisce una panoramica delle principali novità del settore.

In linea di massima è proseguita, sia a livello comunitario che nazionale, la produzione normativa in materia di scali aeroportuali, con interventi e proposte d'intervento, rivolti a incoraggiare gli investimenti necessari alla soddisfazione sempre più crescente della domanda, non ultimo migliorare la qualità e la competitività dei servizi offerti.

### NORMATIVA EUROPEA

#### ***Ground Handling – proposta di regolamento***

Il 12 dicembre 2012, la sessione plenaria del Parlamento Europeo ha ribadito il rifiuto della Commissione sulla proposta di Regolamento Ground Handling e ha deciso di rinviare la questione alla Commissione Trasporti. Dal punto di vista procedurale, la proposta torna alla Commissione Trasporti e Turismo.

Secondo il Regolamento, la Commissione dovrà decidere sulla procedura da seguire e comunicarla entro il 12 febbraio 2013. In attesa della decisione da prendere ha definito due emendamenti di compromesso relativi alla fattispecie di ulteriore liberalizzazione del mercato che si possono ricondurre a due possibili opzioni: elevare la soglia a 15 milioni di passeggeri o 200 mila tonnellate cargo dopo un periodo transitorio di 5 anni, oppure lasciare allo Stato Membro di decidere se modificare la soglia dell'attuale Dir 96/67 per gli aeroporti che abbiano più di 5 milioni di passeggeri o 100 mila tonnellate/anno.

A causa della bocciatura della proposta di Regolamento Ground Handling, anche le altre due proposte del pacchetto aeroporti 2011 (Regolamento sull’allocazione degli slot e Regolamento sulle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore), oggetto di consultazione nell’arco del 2012, sono ancora bloccate.

### **TEN-T – Guidelines, metodologia e mappe 2014 – 2020.**

I leader dei 27 Stati Membri hanno raggiunto un accordo preliminare in merito alla somma da allocare per la realizzazione dei 10 corridoi multimodali del TEN-T pari a 23 miliardi di euro.

A seguito della votazione in Parlamento sugli emendamenti TEN-T del 18 dicembre u.s., è attualmente in discussione presso il Consiglio Europeo il testo di compromesso del Regolamento “TEN-T Guidelines”. Le principali modifiche alla metodologia apportate a seguito del processo di co-decisione includono il nodo prioritario di Cagliari.

Relativamente alla “Call” TEN-T del 2012-2013, in sede di Comitato finanziario sono stati approvati i Programmi Multi Annual Work Programme e Annual Work Programme 2013.

L’approvazione del Programma Annuale 2013 prevede lo stanziamento di 145 milioni di Euro destinati in parte allo strumento innovativo finanziario Project Bond (100 milioni di Euro) ed in parte a LGTT (45 milioni di Euro).

### **Aiuti di Stato**

Nell’ambito del processo di revisione delle Linee Guida comunitarie sul finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti in aeroporti regionali, la Direzione Generale Concorrenza della Commissione Europea ha concluso in agosto un secondo giro di consultazioni con gli Stati membri.

Le prossime Linee Guida dovrebbero indirizzarsi sui seguenti principi:

- ✓ Aiuti definiti “start-up” aids, per l’apertura di nuove rotte, fino al 2020 autorizzati per un periodo massimo di 2 anni fino al 50% dei costi, mentre dopo il 2020 non sono più ammissibili.
- ✓ Aiuti sui costi operativi. Sono ammissibili solo per gli scali sotto la soglia di 200 mila pax/anno. Mentre per quelli con soglia superiore a 200 mila pax/anno e inferiore a 1 milione di pax/anno sono ammissibili solo fino al 2020. Sopra la soglia di 1 milione di pax/anno gli aiuti non sono ammissibile.
- ✓ Aiuti per gli investimenti. Per la soglia al di sotto di 1 milione di passeggeri ammissibili per il 75% del capitale; per gli scali tra 1 e 3 milioni di passeggeri il 50% del capitale; mentre per quelli tra 3 e 5 milioni di passeggeri il 25% del capitale, ma con il limite che tali aiuti siano rimborsati entro un determinato periodo di tempo; invece sopra la soglia di 5 milioni di passeggeri nessun tipo di finanziamento.
- ✓ Tra i costi ammissibili si includono i costi finanziari e gli ammortamenti.



## NORMATIVA NAZIONALE

***Contratto di Programma e Autorità dei Trasporti (Legge di Stabilità 228/2012)***

Sono dieci le Società che hanno stipulato i Contratti di Programma dalla data di attuazione della normativa in materia di regolazione tariffaria (CIPE 38/2007), mentre quattro Società di Gestione attendono la piena finalizzazione dei procedimenti in corso, il cui termine ultimo è stato prorogato al 30 giugno 2013 nell'ambito della Legge di Stabilità n. 288/12, art. 1 comma 388. A fine settembre l'ENAC ha avviato le procedure per la definizione dei Contratti di Programma di Genova e Olbia nelle more dell'insediamento della nuova Autorità dei Trasporti, di cui il Governo non ha ancora individuato la terna di candidati incaricati di dirigerla. Tra le funzioni riconosciute in capo a tale Ente, vi è quello di definire nuovi modelli tariffari. Tuttavia la Direzione Analisi Economiche dell'ENAC, in attesa della piena operatività dell'Autorità, sta procedendo alla condivisione di proposte di semplificazione operativa dei modelli di rendicontazione dei costi e dei parametri di qualità ambientale, nonché alla determinazione di procedure semplificate per la definizione dell'impianto tariffario per i piccoli aeroporti.

In Commissione Europea la Direzione Generale Trasporti ha avviato il processo di monitoraggio della Direttiva 12/2009 sui diritti aeroportuali. Uno studio di impatto verterà su due temi principali, l'implementazione della Direttiva nei diversi Stati Membri e una case-studies a livello locale.

***Aggiornamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato***

Con decorrenza 6 giugno 2012, a seguito della registrazione alla Corte dei Conti in data 20 aprile 2012 e alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 4 maggio 2012, è stata data applicazione al decreto ministeriale n. 391 dell'11 novembre 2011 di adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmata per l'anno 2011. Successivamente, in data 25 luglio 2012, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha firmato il decreto di rettifica dei diritti aeroportuali per tener conto della modifica del tasso di inflazione programmata del 2011, dall'1,5% al 2%, introdotta dal D.L. n. 138 del 13 agosto 2011, convertito nella legge n. 148 del 14 settembre 2011. Il provvedimento è stato registrato alla Corte dei Conti il 3 ottobre 2012, pubblicato sulla G.U. in data 12 novembre ed è entrato in vigore il 12 dicembre 2012. Al momento non si possono prevedere le tempistiche necessarie per l'emanazione e l'entrata in vigore di un adeguamento dei diritti al tasso di inflazione 2012.

***Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)***

Il 29 gennaio 2013 è stato emanato, da parte del Ministro dei Trasporti, l'Atto di Indirizzo per la Definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale. L'atto sarà inviato alla Conferenza Stato Regioni e Provincie Autonome per la necessaria intesa e successivamente adottato, con apposito Decreto del Presidente della Repubblica. In tale ambito, il riordino del settore prevede:

- ✓ Una categorizzazione legata alla rete europea del TEN-T (core e comprehensive). Tale differenziazione, che include gli aeroporti contenuti nei corridoi europei, si fonda sulla proposta dalla Commissione Europea che è stata già votata dalla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo.
- ✓ Una proposta di classificazione degli aeroporti di interesse nazionale (31 aeroporti), aeroporti d'interesse Regionale e aeroporti privati.
- ✓ Gli aeroporti considerati di “non” interesse nazionale dovranno essere, invece, trasferiti alle Regioni competenti, che ne valuteranno l'affidamento in concessione regionale, la diversa destinazione o l'eventuale chiusura.
- ✓ L'importanza di garantire il necessario sviluppo infrastrutturale, anche in senso intermodale, specie per gli aeroporti prioritari.
- ✓ Blocco alla realizzazione di nuovi scali.
- ✓ L'adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario: aprendo, ove opportuno, a capitali privati e definendo piani di equilibrio per il rilascio della concessione totale.

La Conferenza Stato Regioni del 7 febbraio 2013, in considerazione della forte opposizione di diverse regioni sui contenuti dell'Atto, non ha preso alcuna posizione rimandando la discussione al prossimo Governo.

L'aeroporto di Genova, sia nella proposta di Piano presentata da ENAC a febbraio 2012 che nell'Atto di Indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del gennaio 2013, è considerato strategico all'interno della rete aeroportuale italiana e di interesse nazionale.

### **Piano Strategico Turismo**

Il 18 gennaio 2013 il Ministero per il Turismo ha presentato il Piano Strategico per lo Sviluppo del Turismo in Italia, elaborato da The Boston Consulting Group, il quale individua i fattori di criticità, attrattività e competitività del nostro Paese nel contesto internazionale e prospetta un quadro di Linee Guida strategiche per il consolidamento e il rilancio dell'intera filiera. I punti di maggiore interesse previsti dal Piano per il nostro settore sono:

- ✓ costituzione di Tavoli Tecnici con Regioni e Associazioni per implementare il Piano;
- ✓ costituzioni di Task Force per l'implementazione del Piano;
- ✓ potenziamento di alcune selezionate strutture aeroportuali;
- ✓ coordinamento con il Piano Nazionale degli aeroporti;
- ✓ revisione del Titolo V della Costituzione.

### **Addizionali Comunali – legge 7/2005 e 92/2012.**

Il DL 7/2005 ha individuato nella figura del Gestore Aeroportuale il responsabile del versamento delle addizionali comunali sui diritti di imbarco per conto del vettore; l'attuazione della legge 92/2012 ha reso ulteriormente farraginoso la procedura di gestione dell'addizionale laddove prevede pesanti sanzioni per responsabilità del gestore e un aggio di riscossione inadeguato rispetto ai costi sostenuti per assolvere a tale compito. Da una prima analisi del testo normativo del 2012, Assaeroporti ha riscontrato, da un punto di vista

tecnico, alcune lacune:

Il comma 49 della legge 92/2012 prevede una sorta di "aggio di riscossione" relativamente al quale non viene indicato con quale modalità debba essere trattenuto. E' anche ravvisato che all'art.2 comma 48 della Legge 92/2012 viene indicato che la riscossione dell'incremento dell'addizionale deve avvenire con le stesse modalità in uso per la riscossione dei diritti di imbarco pur essendo noto che la gestione dell'addizionale, di natura patrimoniale, è molto diversa da quella relativa ai diritti o di qualunque altra voce di ricavo di competenza del gestore.

Assaeroporti ha, inoltre, ravvisato un mancato coordinamento del termine di pagamento dell'incremento dell'addizionale rispetto all'addizionale già oggi addebitata.

Purtroppo, però, sono previste importanti sanzioni a carico del gestore per il caso di ritardato riversamento. Recentemente, l'INPS si è impegnata nella redazione delle Linee Guida che chiariscano gli aspetti tecnici sopra evidenziati.

#### **Piano Generale della Mobilità (PGM)**

La Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio la Programmazione ed i Progetti Internazionali è impegnata nella revisione delle Linee Guida e nella predisposizione del Piano Generale della Mobilità (PGM), quale documento indispensabile a consentire l'avvio del nuovo ciclo di programmazione comunitaria (2014-2020). A tal proposito, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato istituito il Comitato Tecnico Scientifico presieduto dalla Direzione Generale, al quale partecipano rappresentanti delle diverse modalità di trasporto.

#### **Ambiente: Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA)**

La legge 342/2000, artt. 90-95, ha istituito l'Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA). Il D.Lgs. 6 maggio 2011 n.68 ha successivamente trasformato l'IRESA in tributo proprio regionale a decorrere dal 1 gennaio 2013 (art. 8). Nonostante tali normative, l'istituzione e attuazione dell'imposta non è avvenuta in alcuna Regione, ad eccezione della Regione Lazio che l'ha istituita con L.R. 28 aprile 2006 n. 4 art. 45, in attesa dell'emanazione del Decreto attuativo previsto dal comma 4 dell'art. 90 della L.342/2000. Il 9 luglio 2012 è stata pubblicata la Delibera n. 7/2012/G della Corte dei Conti sulla "Mancata emanazione delle modalità applicative dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili" con la quale si evidenzia che "è stata valutata come non necessaria l'emanazione del decreto attuativo previsto dal comma 4 del citato articolo 90 della legge n.342/2000, ai fini della concreta applicabilità del tributo". Come bene evidenziato dalla Corte dei Conti le disposizioni normative di cui si tratta trovano collocazione in un ben più ampio quadro normativo la cui cornice è costituita dal diritto alla salute e dalla tutela dell'ambiente. Per tale ragione, in ossequio ai principi recati dall'Accordo del 20 giugno 2002, intesa inter-istituzionale tra Stato, Regioni ed Enti locali, ai sensi dell'art. 9, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è opportuno che le prescrizioni di carattere

generale siano coordinate e concordate in sede di Conferenza Unificata al fine di favorire uniformità di disciplina nelle Regioni ordinarie ed evitare che elementi operativi o di dettaglio possano condurre a discriminazioni tra le diverse Regioni.

Nel mese di dicembre 2012 la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha condiviso le modalità applicative dell'imposta, ovvero uno schema di legge tipo sulla base del quale ciascuna Regione avrebbe potuto predisporre la propria Legge Regionale.

Ad oggi, sono ancora poche le Regioni che hanno pubblicato la propria legge di riferimento, rinviando la definizione degli aspetti di dettaglio ad apposite convenzioni da stipularsi con il Gestore Aeroportuale. Vi sono comunque una serie di aspetti critici che necessitano di opportuni approfondimenti.

Assaeroporti ha richiesto, in particolare, di condividere, in sede di Conferenza Unificata, i principi guida da recepire nelle diverse legislazioni regionali, ovvero:

1. Destinare il gettito derivante dall'imposta in funzione della *ratio* per la quale la stessa fu istituita;
2. Evitare difformità tali da pregiudicare il mercato e la concorrenza, incluse le ragioni sottostanti la scelta dei criteri di applicazione delle aliquote;
3. Nell'ambito del processo di gestione dell'IRESA, considerare forme più efficienti nel processo di gestione delle informazioni, evitando quindi passaggi ridondanti;
4. Evitare che l'operatività aeroportuale sia pregiudicata da eventuali azioni di recupero forzoso delle somme dovute.

Ad oggi la Regione Liguria non ha ancora proceduto ad emanare alcuna disposizione in applicazione della suddetta normativa.

### **Rifornimento carburante agli aeromobili**

La Gazzetta Ufficiale n. 169 del 22 luglio 2011 riportava il D.M. 30 giugno 2011 recante "Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili". Il decreto definisce le prescrizioni tecniche e le precauzioni che ciascun soggetto coinvolto nelle operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili è tenuto a rispettare ai fini della prevenzione incendi, incluse le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco. La Società ha provveduto a dare applicazione delle disposizioni ed ha ottemperato all'obbligo di provvedere entro il 30 giugno 2012 alla formazione del personale che opera nell'ambito aeroportuale sulla base di vincolanti contenuti minimi.

### **Rapporti con gli Enti di Stato**

Al fine di disciplinare in modo più efficace ed uniforme i rapporti intercorrenti tra il Gestore Aeroportuale e gli Enti di Stato presenti nel sedime aeroportuale, è stato costituito in Assaeroporti il Gruppo di Lavoro Rapporti con gli Enti di Stato.

A questi obiettivi si aggiungono analisi e valutazioni sulla normativa privacy e progetti informatici. Per rendere operativo il Gruppo di Lavoro, così come prefissato, si è deciso di

procedere con l'individuazione delle criticità riscontrate dalle Società di Gestione nei confronti delle singole PP.AA. presenti in aeroporto che sono state sintetizzate in uno schema di riferimento al fine di redigere delle "Linee Guida sui Rapporti con gli Enti di Stato", anche al fine di un adeguato contenimento dei costi.

### **Relazioni Industriali**

Con l'emanazione della Legge 92/12 "Riforma Fornero" la CIGS per il trasporto Aereo viene confermata a regime con conseguente applicazione della normativa CIGS di cui alla Legge 223/91 anche per i settori del trasporto aereo e dei servizi aeroportuali a decorrere dal 1 gennaio 2013, abrogando dalla stessa data l'art. 2 comma 37 della Legge 203 del 2008. Oltre alle disposizioni normative per gli ammortizzatori sociali, il nostro settore integra gli stessi con il Fondo per il sostegno del reddito istituito con la Legge n. 291/04 art. 1 ter, il quale dovrà essere riconvertito entro il 30 giugno 2013.

Relativamente al rinnovo del CCNL sono stati recentemente definiti una serie di accordi, il primo, a dicembre 2012 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il coordinamento del Sottosegretario Improta volto a inquadrare il CCNL di settore nell'ambito di una puntuale definizione delle regole di sistema per il trasporto aereo nazionale, il secondo, a gennaio 2013, volto ad individuare obiettivi, struttura e caratteristiche del nuovo contratto di settore.

La L 92/2012 impone una serie di modifiche sostanziali agli ammortizzatori sociali applicati al trasporto aereo; dal 1 gennaio 2013 il T.A. viene inserito nella regola generale della L 223/91 e quindi decadono le norme speciali finora adottate; il FSTA (fondo speciale del trasporto aereo) viene abrogato dal 1 gennaio 2014 e, dal 1 gennaio 2016 le somme derivanti dalle addizionali comunali (3 Euro) dovranno essere riversate alla gestione INPS. Il Fondo, la cui dotazione annuale è di circa 200 mila Euro, ne impiega per il sostegno al reddito (80% della retribuzione) circa 160 mila/anno, avrebbe quindi fondi di sostentamento per il solo 2013.

### **NORMATIVA ENAC**

#### ***Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.***

Con delibera numero 14 il Consiglio d'Amministrazione ENAC del 23 aprile 2012 ha approvato la quinta edizione del Certificato per i Prestatori Aeroportuali. Il presente Regolamento disciplina la certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra e si applica secondo le modalità indicate nel documento a prescindere dal volume di traffico dell'aeroporto. Tale normativa coinvolge le imprese che operano nel settore dei servizi di assistenza a terra per le categorie dei servizi di cui all'allegato "A" del Dlgs. n. 18/1999; le Società di Gestione Aeroportuale che svolgano in proprio servizi di assistenza a terra, richiamate dall'art. 705 del Codice della Navigazione; i vettori quando non operano in autoproduzione e/o stipulano contratti con i terzi per la fornitura dei servizi di assistenza, ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del D. lg. n. 18/1999. Inoltre coinvolge i prestatori di servizi di assistenza a terra che

operano direttamente o per il tramite di subappaltatori secondo le modalità indicate nell'art. 9 del Regolamento. Le disposizioni del Regolamento non si applicano ai vettori che operano in autoproduzione, ferme restando le condizioni e il rispetto dei requisiti e degli standard di sicurezza e qualità.

Nel 2012 è stato implementato il Manuale delle Operazioni, contenente tutte le procedure che la Società applica in qualità di "Handler", nel rispetto dei requisiti richiesti dal Regolamento succitato.

### **Qualità - Carta dei Servizi – portale web per i PRM.**

Il 4 dicembre 2012 l'ENAC ha trasmesso una comunicazione riguardante l'istituzione di un tavolo tecnico nell'ambito del processo di revisione della normativa esistente sulla qualità dei servizi nel trasporto aereo invitando i Gestori e Assaeroporti a far pervenire le proprie osservazioni entro il 15 gennaio 2013. I principali aggiornamenti riguardano l'elaborazione di una nuova versione della Carta dei Servizi (passeggeri, vettori e cargo), del cruscotto degli indicatori e della circolare di riferimento. Sulla tematica PRM, l'ENAC sta implementando la circolare GEN 02 (B) per la disciplina delle sanzioni al mancato rispetto del Regolamento.

L'ENAC ha istituito una task-force per definire un modello di rappresentazione uniforme delle informazioni e dei contenuti rivolti ai PRM all'interno dei portali web dei gestori aeroportuali. La Società si è attivata e rinnovato completamente il sito web del C. Colombo.

### **Safety & Security**

#### ▪ *Piano di Emergenza Aeroportuale*

Proseguono le attività inerenti il ricorso di Assaeroporti e di 12 società di gestione aeroportuale avverso la Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Protezione Civile del 27 gennaio 2012 recante «Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze». L'udienza preventivamente fissata per il 23 gennaio è stata rinviata al giorno 3 luglio 2013. Avendo il Collegio giudicante richiesto informazioni sul giudizio di impugnazione avverso la sentenza n. 119/12 del TAR Parma, impugnata innanzi il Consiglio di Stato e la cui udienza di trattazione del merito è fissata per il giorno 26 marzo 2013, è stato disposto un breve rinvio onde avere cognizione piena degli effetti di tale giudizio di gravame e dell'interpretazione della sentenza su cui si basa tutta la difesa delle Amministrazioni convenute. Le prossime attività consisteranno nella produzione di documentazione innanzi il Consiglio di Stato, entro il 14 febbraio 2013, e nel successivo deposito di una memoria difensiva entro il termine del 23 febbraio 2013.

#### ▪ *Programma nazionale per la sicurezza (P.N.S.)*

ENAC, a febbraio 2012, ha approvato la nuova edizione del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS), reso effettivo da marzo 2012, e distinto in due sezioni: la prima parte recepisce totalmente il contenuto del Regolamento UE n. 185 del 2010, già peraltro in parziale applicazione in Italia dalla data di emissione, imposta dalla Commissione

Europea, la seconda parte recepisce decisione riservate ed in particolare la 774/2010 parte riservata e applicativa del Regolamento.

Il 9 febbraio 2012 si è riunito a Roma il CISA (Comitato Interministeriale per la Sicurezza Aerea), durante il quale sono state proposte variazioni ed implementazioni richieste dai vari Enti partecipanti tra cui il Ministero dell'interno, Assaero ed Assaeroporti. La definitiva approvazione del nuovo PNS è stata conseguentemente terminata e resa definitiva. ENAC, con una nota della Direzione Generale, ha reso immediatamente esecutivo il nuovo PNS, pur essendo contenute in esso prescrizioni ad oggi ancora difficilmente applicabili; è stato dato un tempo massimo di 180 giorni per tutte le azioni richieste, inclusa la stesura di un Programma di Sicurezza per l'Aeroporto a cura del Security Manager (la stesura era precedentemente in capo ad ENAC), la cui bozza è stata consegnata dalla Società ad ENAC nei tempi previsti.

Durante il CISA è riemersa la problematica delle variazioni previste al DM85/99 che si ritiene superato dai nuovi Regolamenti e dal nuovo PNS. In particolare il DM85/99 conteneva un chiaro riferimento al recupero dei costi security da parte delle Società di gestione, non più menzionato nel nuovo PNS, essendo un documento di mera applicazione delle normative internazionali.

ENAC ha segnalato il Contratto di Programma come unica strada percorribile al fine del recupero dei costi da parte delle Società di Gestione.

In una riunione successivamente tenutasi a Roma, presso la sede della Direzione security ENAC, i Responsabili Nazionali Security per l'emanazione del nuovo PNS, in accordo con il Ministero dell'Interno, hanno evidenziato come sempre più la Commissione Europea stia intensificando i controlli negli scali, soprattutto in quelli dove il NIA registra maggiori non conformità.

In caso di gravi mancanze, la Commissione Europea tende purtroppo ad applicare, come sanzione, l'articolo 15 del Regolamento europeo che prevede un declassamento dello scalo e la disattivazione del cosiddetto 'one stop security' (se declassato aumentano le percentuali di controllo anche manuale, i transiti non sono considerati sicuri, i bagagli devono essere gestiti in modi ben definiti, ecc.), con conseguente aumento dei costi, dei tempi operativi e diminuzione della credibilità all'esterno.

Il Nucleo Nazionale ha ulteriormente previsto visite di ispettori security, non dichiarati, che viaggeranno su tutto il territorio Nazionale effettuando ispezioni aggiuntive a quelle già programmate. Tutto ciò richiederà alle Società di Gestione sempre maggiore attenzione su tutte le azioni, procedure ed implementazioni sullo scalo.

- *Wildlife control*

Il 23 dicembre 2011 ENAC ha emanato la circolare APT-01B che detta le nuove procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con i volatili e altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti e che aggiorna la circolare APT-01A emessa nel maggio 2007. Tale nuova circolare definisce in modo più puntuale le modalità di rendicontazione, introducendo una nuova

modulistica in linea con le previsioni dell'ICAO (International Civil Aviation Organisation); fornisce le Linee Guida per i Gestori Aeroportuali sull'utilizzo del Bird Control Unit (BCU); descrive la metodologia di calcolo dell'indice di rischio (Bird Risk Factor) recentemente introdotta nel "Regolamento per la costruzione ed esercizio degli aeroporti". Un aspetto di particolare rilievo è l'introduzione del monitoraggio delle zone limitrofe al sedime aeroportuale.

Nel corso del 2012 la Società ha posto in essere tutte le azioni ed interventi necessari per il rispetto delle nuove prescrizioni.

- *Security*

Il 7 gennaio 2013 è stata pubblicata la nuova circolare ENAC SEC-05 "contenuti e procedure di formazione per la Security" cui è allegato il "Manuale di formazione per la Security". Tale circolare pone l'obiettivo di garantire un'adeguata formazione al personale che deve attuare le misure di security in aeroporto.

***Emanazione Regolamento ENAC Handling.***

ENAC ha emanato in data 14 aprile 2012 una nuova edizione (n. 5, rev.1) del Regolamento "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali", che ha introdotto norme più restrittive soprattutto in materia di conferimento di servizi in subappalto.



## EVENTI SOCIETARI

### CONTRATTO DI PROGRAMMA

Si ricorda che la Società come previsto dal quadro normativo di riferimento, dopo la firma della Convenzione, del 30 aprile 2009, ha presentato istanza in data 28 dicembre 2010 e in data 31 marzo 2011, per l'avvio dell'istruttoria.

In data 19 gennaio 2012 la Direzione Centrale Infrastrutture Aeroportuali DELL'ENAC ha dato il proprio nulla osta tecnico all'aggiornamento del Master Plan aeroportuale, elaborato in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale.

A seguito di richiesta formale da parte della nostra Società, ENAC con nota del 27 settembre 2012 ha aperto ufficialmente il procedimento istruttorio volto alla definizione del Contratto di Programma.

Dopo diversi incontri, con le strutture ENAC competenti, è stata prodotta la documentazione necessaria ai fini del proseguimento dell'istruttoria. L'iter avrebbe dovuto concludersi entro il 31.12.12, secondo quanto disposto dalla normativa nazionale, ma il termine è stato invece prorogato al 30 giugno 2013. In data 5 marzo 2012, nel corso di un incontro tenutosi a Genova e avente come primo obiettivo la verifica del piano degli investimenti presentato in rapporto allo stato di fatto, ENAC ha informato la Società di aver sollecitato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'emanazione dell'Atto di Indirizzo necessario a regolamentare il periodo transitorio legittimando formalmente ENAC a concludere le istruttorie in corso nelle more dell'entrata in esercizio dell'Autorità dei Trasporti, soggetto designato ad applicare la normativa comunitaria.

A tale proposito anche la nostra Società ha sollecitato il Ministero attraverso una lettera inviata in data 6.03.13.

In considerazione del prolungarsi dei lavori nell'imminenza dell'approvazione del Bilancio 2012 quest'ultimo esercizio diventerà il nuovo anno base ai fini dell'istruttoria e sarà quindi necessaria una rivisitazione dell'intero documento.

### CONSISTENZA PATRIMONIALE

Per ottemperare a quanto previsto dalla Convenzione sottoscritta con ENAC, che dispone l'inventario dei beni ricevuti in affidamento in contraddittorio con ENAC, la Società ha avviato il processo di stima della consistenza patrimoniale del sedime aeroportuale che è in fase di ultimazione

Il processo dovrà ora essere finalizzato con l'intervento della Direzione Aeroportuale di Genova.

### RINNOVO DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO

Si ricorda che in data 20 gennaio 2011 ENAC, a seguito degli accertamenti e delle verifiche effettuate nel corso dell'attività di sorveglianza, ha rinnovato alla Società il Certificato di

Aeroporto, con validità sino al 30 novembre 2013.

La certificazione ha rappresentato l'atto conclusivo di un iter iniziato nel 2010 che ha previsto, tra l'altro, la revisione del Manuale di Aeroporto e dei Piani per le emergenze aeree

Nel corso dell'esercizio 2012 il Team di Certificazione ENAC ha continuato ad effettuare audit mensili sul lavoro svolto dalla Società, sulla base dei riscontri dei Post Holder di riferimento, ai fini del mantenimento della certificazione stessa.

E' stato, altresì, completamente rivisitato il Regolamento di Scalo di cui la prima edizione uscì nel 2009.

#### RINNOVO DEL CERTIFICATO PRESTATORE DI SERVIZI AEROPORTUALI

Il Certificato di idoneità quale prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra (handling) n. 160 rilasciato da ENAC in data 23 gennaio 2012 scadrà nel 2014.

In applicazione a quanto previsto dal sopra citato certificato la Società ha presentato la revisione dell'Edizione 1 Rev. 0 del Manuale delle Operazioni ad ENAC Direzione Aeroportuale di Genova.

#### ATTESTAZIONE DI AGENTE REGOLAMENTATO

E' in corso di validità l'attestato, rilasciato in data 8 febbraio 2012, di "Agente regolamentato" (scadenza 2017), che certifica l'iscrizione della Società di Gestione, settore merci, al Registro Europeo, e la rispondenza dell'organizzazione e delle procedure aziendali a quanto previsto dal Reg. EU185/2010 e successivo Piano Nazionale della Sicurezza (Piano Nazionale di Sicurezza). In particolare la Società, nella sua qualità di Agente Regolamentato, garantisce l'effettuazione di controlli di sicurezza sulle merci o sulla posta al fine di prevenire qualsiasi illecita introduzione di armi, esplosivi e di ogni altro oggetto in grado di interferire con il normale svolgimento del traffico aereo.

#### SICUREZZA AEROPORTUALE

Nel corso dell'esercizio si è proceduto alla stesura del nuovo Programma Aeroportuale di Sicurezza che è stato approvato da ENAC nel mese di ottobre. Il programma è stato redatto seguendo le linee guida previste dalla Circolare ENAC SEC-04 e recependo, successivamente, le modifiche apportate dalla SEC-05 che riguarda tutte le parti dell'aeroporto, le infrastrutture, gli Enti, gli operatori aeroportuali, la descrizione dei macchinari e di tutte le procedure e i piani di contingency redatti e/o gestiti dalla Società di Gestione in concerto con gli altri Enti. E' la prima volta che un programma di sicurezza viene redatto non dalle Autorità competenti ma da una Società di Gestione.

Nel corso dell'esercizio sono anche state rivisitate le modalità di gestione del Piano di emergenza aerea e post crash, con l'implementazione dei servizi nelle sale di accoglienza.

## SECURITY MANAGER

Si ricorda che secondo quanto previsto dal Reg. UE 185/2010 il Direttore Operativo/Post Holder Terminal ha avuto la certificazione ENAC di Direttore Tecnico della Società e Responsabile alla Sicurezza diventando il referente per tutte le situazioni e le procedure da attivare nella materia security in collaborazione con gli Enti di Stato.

Nel corso del 2012 l'iter è proseguito creando le basi per la definizione della nuova figura del Security Manager che è in corso di valutazione presso ENAC Direzione Security Roma.

## PIANO EMERGENZA AEROPORTUALE - IMPUGNATIVA DIRETTIVA 27 GENNAIO 2012 (INCIDENTI AEREI)

Aeroporto di Genova, insieme ad Assaeroporti e ad altre 12 Società di gestione, ha provveduto a notificare in data 4 luglio 2012 ricorso avverso le Amministrazioni interessate per richiedere l'annullamento della Direttiva 27 gennaio 2012 (Incidenti Aerei), previa sua sospensione in via cautelare.

L'obiettivo del ricorso è quello di ottenere un puntuale pronunciamento sui ruoli ed i poteri pubblicistici di ENAC e delle Società di Gestione Aeroportuale, posto che la Direttiva impugnata attribuisce al Gestore Aeroportuale attività di coordinamento operativo di soggetti pubblici, contrarie all'individuazione di ruoli e funzioni effettuata dal Legislatore nell'ambito della recente riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione. L'Ordinanza attualmente in vigore sull'Aeroporto di Genova prevede che la Società di Gestione abbia un ruolo organizzativo di tutti gli Enti Aeroportuali per il buon funzionamento delle attività, comunque svolte sempre sotto la supervisione dell'Autorità.

## INSERIMENTO DELL'AEROPORTO DI GENOVA NELLE RETI EUROPEE TEN-T

Sulla base dell'inserimento nel core network europeo, l'aeroporto di Genova insieme a RFI ha partecipato, con istanza presentata nel marzo 2012, al bando 2011 dell'Agenzia Europea TEN-T per ottenere il co-finanziamento funzionale alla realizzazione del progetto per un collegamento diretto tra la linea ferrovia e il C. Colombo. Nonostante l'iniziativa fosse stata valutata di ottima qualità, e matura in termini di condivisione istituzionale, la Commissione Europea ha allocato i fondi disponibili ad altre proposte correlate a lavori e progetti già in corso o in fase di avviamento.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base dei contenuti della proposta presentata dalla Società e RFI, ha quindi proposto ai partner di riformulare l'istanza nell'ambito del bando 2012

La nuova istanza, che prevede opere di impatto economico minore e quindi più facilmente realizzabili, è stata presentata nel febbraio 2013 da una compagine "locale" composta dalla nostra Società, Regione Liguria, Comune e Società per Cornigliano. Il collegamento dal terminal alla linea ferroviaria viene, infatti, realizzato presso una nuova fermata "Erzelli" prospiciente il sedime aeroportuale, attraverso l'utilizzo di una cabinovia urbana, in

analogia a quanto realizzato a Barcellona, Hannover e numerose altre città. Tale impianto garantisce limitati costi di realizzazione ed esercizio, rapidità di realizzazione e, pur con portate limitate, elevati livelli di servizio grazie ai limitatissimi tempi di attesa. L'impianto potrà in futuro collegare anche la collina degli Erzelli, garantendo quindi un bacino di utenza molto più ampio.

La nuova istanza, maggiormente attenta alla finanziabilità delle opere ed alla loro effettiva realizzabilità, anche per la maggiore coesione territoriale e coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti, si ritiene possa avere maggiori possibilità di successo. La decisione circa l'accoglimento dell'istanza avverrà presumibilmente durante l'estate 2013.

#### MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E GESTIONE EX-D.LGS. 231/2001

Nel mese di luglio 2012 il Consiglio di Amministrazione della Società ha provveduto a rinnovare l'incarico all'attuale Organo di Vigilanza (OdV) ex - D.lgs. 231/2001.

Nel corso dell'esercizio l'OdV ha svolto 5 incontri con le Direzioni e il management aziendali per esaminare i documenti e le procedure in relazione alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione.

L'OdV ha regolarmente relazionato il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale sull'attività svolta, anche attraverso il rilascio di relazioni semestrali.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28 marzo 2012 ha deliberato l'aggiornamento del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01 con l'aggiunta della nuova Parte Speciale dedicata ai "Reati ambientali".

L'OdV nel corso dell'esercizio 2012 e nei primi mesi del 2013, in collaborazione con il management aziendale, ha completato l'aggiornamento del Modello, tenendo conto anche delle modifiche apportate dalla Legge 190 del 06 novembre 2012 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" che ha introdotto due ulteriori reati presupposto ("Induzione indebita a dare o promettere utilità" e "Corruzione tra privati").

#### CODICE IN MATERIA DI TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Le verifiche sulla corretta applicazione delle norme di sicurezza contenute del Documento programmatico per la sicurezza sono state effettuate con cadenza periodica in base alle procedure prestabilite.

La Società, aggiornerà entro il 31 marzo 2013 il Documento Programmatico sulla sicurezza dei dati.

## LA GESTIONE AZIENDALE

### ATTIVITA' AERONAUTICHE

Il 2012 è stato, per il nostro scalo, un anno di lieve recessione rispetto all'exploit del 2011; alla fine dell'anno, infatti, si registra un calo del numero totale dei passeggeri trasportati del 1,8% rispetto all'anno precedente.

Da rimarcare che il traffico internazionale è, invece, cresciuto sensibilmente, con un tasso di +6,1% mentre quello nazionale chiude con un -6%.

Se si analizza l'andamento del traffico mese per mese emerge che il traffico nazionale rispetto al 2011 ha avuto performance quasi sempre negative, con un primo forte calo del 8,2% registrato ad aprile, a seguito della chiusura della tratta con Roma Ciampino operata da Ryanair, e forti picchi a partire da settembre, a seguito della riduzione delle frequenze su alcune tratte e la cessazione dei voli di alcune compagnie.

Il traffico internazionale invece è stato quasi sempre in aumento rispetto al 2011, con un segno negativo a maggio, anche a causa del maltempo che ha colpito la regione. Picchi positivi si registrano invece nei mesi estivi (giugno-agosto), per effetto dell'apertura delle tratte verso la Spagna (Madrid, Valencia e Ibiza), che hanno prodotto alti volumi di traffico in tutto il periodo. Da ottobre si è assistito, invece, ad un calo.

L'Aviazione generale nel 2012 ha risentito molto della crisi dell'economia ligure, che come detto si è fatta sentire in ritardo rispetto alle altre regioni, registrando un calo costante nei mesi di aprile, giugno e settembre, chiudendo a dicembre con una flessione pari a -14,7%, sempre nel numero dei passeggeri, rispetto al 2011.

Tale forte rallentamento del traffico, si è avuto per l'effetto congiunto di alcune decisioni delle compagnie aeree che operano sullo scalo, ed in particolare:

- ✓ Blue Panorama Airlines, nell'ottica di migliorare l'equilibrio finanziario del suo network di destinazioni, ha identificato non più sostenibile la rotta Roma-Genova nel medio-lungo periodo, per questa ragione ne è stato sospeso il servizio a fine luglio. Con l'eliminazione delle frequenze di Blu Panorama, i voli giornalieri complessivi su Roma Fiumicino si sono ridotti a 7, operati esclusivamente da Alitalia, con ripercussioni sui prezzi dei biglietti aerei che sono lievitati enormemente;
- ✓ La Darwin Airline ha chiuso i voli per Zurigo e Ginevra a fine agosto, mentre la Bellair ha ridotto le frequenze verso Tirana.
- ✓ Ryanair ha annullato le tratte verso la Spagna (Madrid, Valencia e Ibiza) e verso Bruxelles e ha ridotto le frequenze verso e Londra, a partire da fine ottobre;
- ✓ Alitalia ha ridotto da 3 a 2 le tratte per Napoli, quella per Catania ha subito invece riduzioni a causa della chiusura dello scalo per lavori sulla pista.

Tale situazione, conseguenza sia della crisi economica che dell'aumento del costo del petrolio, ha portato complessivamente ad una perdita di 25mila passeggeri rispetto al 2011.

## PARAMETRI DI ATTIVITA'

	2012	2011	% 12 / 11
<b>Tonnellaggio aeromobili</b>			
Linea nazionale	522.030	544.856	-4,2%
Linea internazionale	340.197	307.294	10,7%
<b>Totale linea</b>	<b>862.227</b>	<b>852.150</b>	<b>1,2%</b>
Charters	17.887	21.375	-16,3%
Dirottati	13.866	12.479	11,1%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	6.797	11.193	-39,3%
Aviazione generale	60.416	65.589	-7,9%
<b>Totale tonnellaggio</b>	<b>961.193</b>	<b>962.786</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Movimenti aeromobili</b>			
Linea nazionale	8.846	9.191	-3,8%
Linea internazionale	8.053	7.679	4,9%
<b>Totale linea</b>	<b>16.899</b>	<b>16.870</b>	<b>0,2%</b>
Charters	266	329	-19,1%
Dirottati	210	200	5,0%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	164	196	-16,3%
Aviazione generale	6.877	7.552	-8,9%
<b>Totale movimenti</b>	<b>24.416</b>	<b>25.147</b>	<b>-2,9%</b>
<b>Passeggeri</b>			
Linea nazionale	802.128	853.431	-6,0%
Linea internazionale	530.367	499.906	6,1%
<b>Totale linea</b>	<b>1.332.495</b>	<b>1.353.337</b>	<b>-1,5%</b>
Charters	28.139	31.493	-10,6%
Altri	12.556	12.192	3,0%
Aviazione generale	8.503	9.964	-14,7%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>1.381.693</b>	<b>1.406.986</b>	<b>-1,8%</b>
<b>Merce e posta (Kg)</b>			
Merce aerea	407.515	450.559	-9,6%
Merce via superficie	3.045.178	2.805.412	8,5%
<b>Totale merce</b>	<b>3.452.693</b>	<b>3.255.971</b>	<b>6,0%</b>
<b>Totale posta</b>	<b>403</b>	<b>335</b>	<b>20,3%</b>
<b>Totale merce e posta</b>	<b>3.453.096</b>	<b>3.256.306</b>	<b>6,0%</b>

## ATTIVITA' NON AERONAUTICHE

Le attività non aeronautiche hanno assunto negli anni una rilevanza sempre maggiore, anche in un anno di recessione economica come il 2012, con conseguente diminuzione dei proventi, il fatturato complessivo pari a euro 8.464 mila, rappresenta una quota pari al 36,8% del totale dei ricavi vendita e prestazioni.

Rispetto all'esercizio 2011, l'anno si è concluso con un calo di circa il 4%. Il risultato è stato condizionato in modo prevalente dalla cessazione delle attività da parte di alcuni clienti storici soprattutto nel comparto delle sub-concessioni e per la diminuzione delle royalties.

Le royalties delle attività commerciali hanno risentito del calo del numero dei passeggeri intervenuta nell'ultimo quarto dell'anno e della riduzione della capacità di spesa dei consumatori. Peraltro continua ad incidere negativamente la limitata disponibilità, in aerostazione, di aree per le attività di retails, specie in zona air side, penalizzando ulteriormente le performance economiche. Sotto questo aspetto diventa maggiormente prioritaria la necessità di procedere ai lavori di ampliamento del terminal, per poter fornire una più ampia gamma di servizi commerciali ai passeggeri e agli utenti in genere, fornendo così nuove possibilità di crescita alle attività *non-aviation*.

Il parcheggio ha registrato uno scostamento in forte ribasso rispetto all'andamento 2011 e soprattutto 2010 in quanto, oltre alla minor propensione al consumo, ha risentito della concorrenza di parcheggi remoti. Per fronteggiare a questa situazione, nel 2012, sono state avviate iniziative importanti di promozione e scontistica sul parcheggio, appoggiate anche da campagne pubblicitarie radiofoniche. Sono state avviate facilitazioni tariffarie con convenzioni alla Aziende Liguri ed introdotto il booking on line sul sito-web.

Dal punto di vista infrastrutturale è stato cambiato tutto l'hardware ed il software del parcheggio tramite gara aggiudicata alla Società Park IT nell'estate 2012. Il nuovo sistema permetterà l'introduzione di nuove opportunità di vendita quali la prenotazione ed il pagamento in remoto ad altre entità, quali ad esempio le Agenzie di Viaggio.

Su precisa richiesta delle Istituzioni locali la Società ha sub-concesso a titolo oneroso e per un periodo limitato nel tempo l'attuale parte di sedime occupato dalle ex-caserme dell'Aeronautica Militare. La Società, infatti, tenuto conto della compatibilità della richiesta con i propri programmi di sviluppo, ha attivato presso ENAC le necessarie procedure di approvazione ed è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra le parti con il coinvolgimento del Commissario Straordinario per la realizzazione del Terzo Valico, consentendo la temporanea ricollocazione delle aree utilizzate dalla Società Derrick, che interferivano nei lavori per la realizzazione della galleria.

Oltre al riconoscimento di un corrispettivo economico, la Società Derrick avrà l'onere di demolire i fabbricati abbandonati da decenni dall'Aeronautica Militare. Tali lavori sono propedeutici alla realizzazione del Polo di Interscambio previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale recentemente approvato da ENAC.

Nel caso in cui si verificassero ritardi nella riconsegna delle aree è stata prevista una penale,

a titolo di indennizzo, che continuerà ad essere applicata sino al definitivo sgombro della superficie occupata.

#### ATTIVITA' DI MARKETING E COMMERCIALE

Le politiche di marketing avviate dalla Società in questi ultimi due anni, volte a migliorare i servizi dedicati ai propri clienti "core", hanno subito nel corso del 2012 un forte condizionamento causato da una crisi forte e pervasiva e nulla fa pensare e prevedere ad una ripresa se pur lenta e graduale nel prossimo futuro. Il rallentamento della crescita economica a livello globale, manifestatosi già a partire dalla fine del 2011, si è sommato alla grande crisi del 2008/2009 e si è accentuato progressivamente durante tutto il 2012. Per tali ragioni la Società ha adattato la propria strategia commerciale al mutare delle situazioni che si sono manifestate sia attraverso la recessione economica nell'area Euro che nella radicale evoluzione, dal mutamento dello scenario normativo al nuovo contesto industriale.

Particolare attenzione è stata data al Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, presentato poi in forma ufficiale il 29 gennaio 2013.

L'obiettivo è stato di dare continuità e coerenza a quanto avviato dalla Società in sede istituzionale e nello specifico rendere attuabili e sostenibili le Linee Guida incluse nel Piano di Sviluppo Aeroportuale della Società, approvate il 19 gennaio 2012 da ENAC.

In questo contesto il marketing ha individuato le azioni da mettere in atto per razionalizzare al meglio i servizi di assistenza a terra dei velivoli e ottenere maggior beneficio dagli investimenti effettuati sulle infrastrutture e sui mezzi operativi, per aumentare la competitività dello scalo nel suo insieme.

In parallelo il marketing ha lavorato con le istituzioni, in particolare con la Regione, per dare avvio all'atto d'indirizzo relativo alla promozione del territorio ligure all'estero, incrementando o mantenendo le rotte internazionali dal C. Colombo.

E' stata mantenuta, peraltro, prioritaria l'azione di sviluppo dei collegamenti aerei nella direttrice nord-sud che soddisfa i viaggi di affari, il settore del turismo e quello delle visite ai familiari e sanitario.

Tale approccio potrà dare ulteriori e maggiori risultati nel momento in cui sarà ancor più implementata l'offerta di prodotto, attraverso la realizzazione di nuovi spazi all'interno del terminal. Come detto più volte il trend di crescita del traffico passeggeri, registrato nel 2010 e 2011, non consente un'ottimale utilizzo delle aree attuali. Il vero rischio è di risultare insufficienti, negli spazi, per le necessità operative e per soddisfare la predisposizione alla spesa espressa dai viaggiatori, che non trovano un'adeguata proposta commerciale.

Permane l'elemento che rende l'attività di marketing aeroportuale molto vulnerabile, infatti gli aeroporti regionali non possiedono efficaci strumenti di controllo sulla pianificazione degli operativi dei vettori aerei. I vettori aerei cancellano e modificano la loro programmazione senza preavviso, molto spesso sulla base dell'andamento delle



prenotazioni, con scelte unilaterali che si ribaltano sull'organizzazione aeroportuale che non può certo ridimensionare le proprie strutture con la stessa velocità e disinvoltura. Ulteriore elemento condizionante è rappresentato dalle scelte commerciali dei vettori "low cost". Esempio eclatante di questo esercizio è stata la decisione di Ryanair di dismettere a fine stagione "summer" due destinazioni internazionali importanti quali Madrid e Valencia a seguito della crisi economica spagnola. A questa scelta si è aggiunta la difficoltà economica della nostra Società, che perdendo il sostegno degli Enti di Promozione, non ha potuto suggerire alternative di altre destinazioni servite dal vettore irlandese.

Anche se in condizioni di maggior sofferenza e con minor contributi da parte delle Istituzioni, la Società ha proseguito in modo puntuale e costante per tutto l'esercizio nelle attività "di promozione e pubblicità", volte a rendere maggiormente conosciuto ed accessibile lo scalo ed ad ampliare il proprio bacino di riferimento.

Per quanto riguarda le linee strategiche attuate nell'anno 2012, la Società ha proseguito nelle seguenti azioni:

✓ *Strategia di partnership*

L'anno si è aperto con la perdita della linea aerea con Iberia/Air Nostrum per Madrid molto apprezzata dalla comunità sudamericana presente nella città. A questa uscita è seguita subito dopo, fine febbraio, la cancellazione del volo Ryanair per Roma Ciampino. Sono state quindi intensificate le azioni con altri vettori aerei proponendo "business case" sia finalizzati allo sviluppo di nuove rotte che per il mantenimento delle attuali. Sono state aperte nuove linee con Zurigo, Ginevra, Palermo; incrementate le frequenze verso Istanbul, Barcellona e mantenute il più possibile altre rotte, anche se poi alcune hanno comunque subito il collasso e la conseguente cancellazione come Roma Fiumicino di Blu Express e Francoforte con Lufthansa. Le proposte commerciali prevedono sempre l'offerta di servizi di assistenza a terra personalizzati alle esigenze del vettore e alla tipologia dell'aeromobile. Le rotte aeree sono sostenute da attività di comunicazione e promozione realizzata congiuntamente al vettore. Le campagne pubblicitarie sono dedicate al "prodotto-destinazione" per generare un sempre più alto consenso dal consumatore finale e realizzare un più alto numero di viaggiatori. Nel comparto "non-avio" sono state fatte analisi sulle proposte commerciali *retail* analizzando il nuovo profilo del viaggiatore che utilizza lo scalo genovese. Queste si sono articolate sia nel food & beverage che l'abbigliamento, ma anche nel parcheggio.

✓ *Strategia di diversificazione*

E' proseguita la linea guida di offrire servizi adeguati alle diverse esigenze dei vettori *Full Service Carrier* rispetto a quelli *Low Cost Carrier (LLC)*. Sempre in rispetto del principio di offrire pari opportunità di crescita e sviluppo. Mantenendo distinte le due tipologie di traffico, la Società ha diffuso le proprie azioni commerciali e di marketing ad un numero di vettori aerei sempre più ampio. Non a caso è stato possibile incrementare il numero degli "hub" collegati. E' stata anche incrementata la presenza dei vettori LCC con l'arrivo di Volotea (mentre nel 2011 era arrivata Vueling), sempre con l'obiettivo di avere situazioni di

eccessiva *market share* su un numero limitato di compagnie aeree. Palermo è stata coperta da Volotea, mentre Olbia da Meridiana, la Svizzera con Darwin, mentre la Spagna con Ryanair oltre a Vueling. Nel campo "non-avio", nonostante le piccole dimensioni del terminal è stata mantenuta la diversificazione nel settore "Food & Beverage" con due fornitori diversi.

✓ *Strategia di sviluppo*

Nel 2012 le azioni di sviluppo delle attività sono state principalmente svolte nel settore aviation in tutto il suo insieme: linea commerciale, charter, cargo ed aviazione generale. Oltre allo sviluppo delle rotte nazionali ed internazionali è stato alimentato il traffico turistico dalla Russia. Mentre l'Aviazione Generale ha cercato di trovare maggiore collaborazione attraverso il protocollo d'intesa siglato con l'aeroporto di Nizza. Il settore Cargo è stato ulteriormente arricchito di contenuti con la nomina di "Agente Regolamento. Nel settore non-avio è stata data la massima collaborazione alla migrazione della attività manutentiva della CGA, dopo la scomparsa del titolare Com.te Sbragi ad altra società.

✓ *Strategia di posizionamento territoriale*

E' stato proseguito il percorso avviato nel 2011 per rendere lo scalo maggiormente visibile ed accessibile con i mezzi di superficie al fine di incentivare l'arrivo di nuovi visitatori dall'estero. Il collegamento dello shuttle "Volabus" con la città e le due principali stazioni ferroviarie (P. Principe e P. Brignole), ha dato risultati soddisfacenti anche secondo i dati di AMT. A seguito della rinomina della stazione ferroviaria di Sestri Ponte in "Sestri / Aeroporto" ottenuta grazie alla collaborazione di RFI, Trenitalia e il patrocinio di Confindustria, sono stati eseguiti i lavori per collegare la stazione ferroviaria con i monitor aeroportuali, che entreranno definitivamente in funzione non appena il Comune di Genova termina i lavori per collegare il sottopasso fra la stazione e la delegazione di Sestri. In tutti i casi i residenti genovesi possono raggiungere il terminal aeroportuale con il biglietto integrato AMT (costo 1,50 euro o l'abbonamento), usufruendo della linea circolare "I24" che unisce i due terminal: ferroviario e aereo.

Sono anche proseguite le azioni di marketing territoriale di concerto con le Istituzioni e gli Enti territoriali. E' stata data attuazione al Protocollo di Intesa siglato nel 2011 con l'Agenzia InLiguria, avviando tutta una serie di iniziative realizzate nelle località collegate con il C. Colombo. Sono proseguite anche le iniziative avviate con le Associazioni di settore e la Fiavet. Come già detto, l'istanza presentata dell'Agenzia europea TEN-T, congiuntamente con RFI, finalizzata ad ottenere il co-finanziamento per la realizzazione del progetto che collega il terminal aereo alla rete ferroviaria, non ha avuto esito positivo. Tuttavia il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha invitato la Società a riproporre domanda nella prossima "call" che avrà più capienza economica, infatti il progetto era stata valutato maturo e coerente con le linee guida europee.

✓ *Strategia di posizionamento competitivo*

Durante l'esercizio la Società ha lavorato per ottenere un posizionamento privilegiato

nell'ambito dell'Atlante degli Aeroporti Italiani. Oggi il C. Colombo è stato inserito nei 10 "big airport" dello scenario nazionale. Altro obiettivo è stato iniziare l'istruttoria con ENAC per la finalizzazione del Contratto di Programma, nonostante l'Autorità dei Trasporti non sia stata ancora nominata.

✓ *Strategia di customer care*

Il Contratto di Programma pone grande importanza alla qualità dei servizi. Nel corso dell'esercizio hanno avuto grande rilevanza le azioni svolte ad assicurare una migliore qualità del prodotto e una continua ricerca alla massima soddisfazione del cliente. Attraverso la Carta dei Servizi è stato monitorato costantemente il grado di soddisfazione del cliente aeroportuale, ove necessario sono state avviate misure di mitigazione o di risoluzione dei problemi. E' stato implementato lo sportello telematico per rispondere in modo tempestivo ai reclami della clientela, ma al contempo registrare e selezionare opinioni e suggerimenti. Il sito-web aziendale è stato completato con il profilo Facebook dopo aver avviato Twitter nel 2011.

#### ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE, STUDIO E RELAZIONI ESTERNE

E' proseguita nell'attuale esercizio la collaborazione con una struttura esterna per l'attività di PR e comunicazione. Le relazioni con tutti gli organi di stampa sono stati puntuali e costruttivi contribuendo a rafforzare gli ottimi rapporti sviluppati in questi ultimi tre anni. Tale collaborazione contribuisce in modo significativo a dare maggiore efficacia alla comunicazione che sostiene la promozione dei voli e dei servizi aeroportuali, rendendo anche più serene le relazioni con il pubblico e migliorando l'immagine aziendale.

In stretta collaborazione con i vettori aerei, gli Enti e tutti i soggetti che partecipano alle attività della Società, sono state curate in modo professionale i compiti tipici dell'ufficio stampa quali l'organizzazione di "conferenze stampa", "comunicati stampa" ed "eventi" di settore. E' stata mantenuta, durante il corso dell'anno, la partecipazione della Società all'interno delle rubriche che trattano di trasporto e turismo, presenti nel palinsesto delle emittenti televisive e radiofoniche.

Nel secondo semestre la rivista della Società "News Magazine" è passata da quattro pagine con cadenza bimensile a periodico mensile rinnovato nella grafica e nei contenuti e ampliato a 16 pagine. Si tratta di uno strumento importante per la comunicazione del nostro scalo, che viene distribuito gratuitamente in aerostazione. Nel prossimo futuro contiamo di ampliare i nostri canali di distribuzione del Magazine, con l'obiettivo di informare un numero sempre più vasto di persone sulle offerte del nostro aeroporto e far crescere il numero di utenti del C. Colombo; ed è anche uno strumento molto apprezzato dalle compagnie aeree e dagli Enti di Promozione Turistica. E' proseguito per tutto l'anno l'invio della Newsletter con cadenza mensile, in collaborazione con l'IIC - Istituto Internazionale delle Comunicazioni. La distribuzione di questi due mezzi di comunicazione avviene all'interno degli espositori aeroportuali ed invio tramite mailing list che include soggetti privati ed aziende.

L'attività di puro "advertising", è stata indirizzata interamente alla promozione dei collegamenti aerei. I principali beneficiari sono indubbiamente i vettori aerei, che peraltro hanno apprezzato molto tale sostegno che è risultato evidente nell'andamento dei loro advance booking in occasione della presenza di nostre campagne pubblicitarie. Di fatto anche la Società ottiene un vantaggio enorme dal mantenimento della linea aerea, che talvolta, in mancanza di sostegno pubblicitario cancella l'attività. Anche il territorio ha il suo beneficio sia in termini di servizio per l'utenza residente che trova un servizio di trasporto sotto casa, sia l'industria del turismo che ospita un numero superiore di visitatori grazie al trasporto aereo. Molto variegati i canali di comunicazione utilizzati: nel settore affissioni citiamo i pannelli 6x3; i maxi-schermi; ed i pannelli retroilluminati. Nella carta stampata le principali testate locali; anche nella comunicazione web sono state coinvolte i media più visitati; nelle emittenti TV e radio le più ascoltate.

L'acquisto dei mezzi avviene attraverso una collaborazione di partnership con il mezzo media, molta pubblicità è prodotta con cambio merce, altra attraverso l'acquisizione di spazio "vuoto per pieno" e acquisti "last minute".

Molto utilizzati gli strumenti all'interno del terminal, essendo sotto il controllo della Società e quindi nella maggior parte dei casi a costo zero. Questi si compongono degli impianti di informativa al pubblico con 70 monitor ben distribuiti nell'aerostazione, hanno il forte vantaggio di poter essere aggiornati in tempo reale con tutte le novità e le offerte connesse al trasporto aereo sia di linea commerciale che di aviazione generale. Tutti gli spazi delle affissioni retro illuminate non utilizzate dalla concessionaria pubblicitaria vengo riacquistati con tariffe low price ed adattati alle esigenze dei vettori aerei. Altri spazi vengono dedicati ad attività di co-marketing con varie Aziende ed Istituti Bancari in cambio di contributi economici oppure attraverso accordi di cambio-merce.

La Società, ha invece ridotto al minimo la partecipazione alle fiere ed eventi di settore, selezionando esclusivamente quelle indispensabili alle relazioni con i vettori aerei ed alle aziende nel campo delle infrastrutture e macchinari aeroportuali

#### RELAZIONI ISTITUZIONALI

Nel corso del 2012 ha finalmente preso corpo il lavoro impostato già durante l'esercizio 2010 con l'Assessorato al Turismo della Regione Liguria e che aveva trovato approvazione da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con lettera del 25 luglio 2011, con oggetto il Protocollo di Intesa Stato-Regione del 24 giugno 2010 (di cui all'art. 1 comma 1228, della legge 296/2006 modificato dall'art. 18 della legge 69/2009), relativo ai Progetti di Eccellenza per la "Promozione della Liguria all'estero". Il dipartimento del Turismo con nota pervenuta in data 1 giugno 2012, ha ricevuto comunicazione dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti dei primi 14 Accordi di Programma, fra cui quello della Regione Liguria. Tale comunicazione ha consentito l'avvio e la formalizzazione di tutte le attività di promozione effettuate congiuntamente con l'Agenzia InLiguria con decorrenza aprile 2012

Tale progetto, che era stato condiviso con l'Assessore al Turismo Angelo Berlangieri, si articola in un programma triennale di promozione turistica del territorio all'estero, con particolare riferimento a quei mercati che, grazie anche al fatto di usufruire di collegamenti aerei diretti, sono potenzialmente in grado di produrre interessanti flussi turistici. La Regione ha individuato nell'Agenzia InLiguria il soggetto pubblico di riferimento e a tal fine è stato sottoscritto un protocollo di Intesa, già nel corso del 2011, nel quale sono descritti gli obiettivi e le metodologie di sviluppo delle iniziative programmate.

Si ricorda che con la Camera di Commercio di Genova nel 2011 era stata sottoscritta una convenzione per lo sviluppo del traffico turistico *incoming* con il preciso obiettivo di mantenere il numero dei visitatori stranieri realizzati nei precedenti esercizi, al fine di contribuire in modo concreto e misurabile alla crescita economica del territorio, nonostante la forte crisi che ha colpito l'intera Regione.

Nel corso del 2012, prendendo spunto dal progetto di ampliamento dell'aerostazione già approvato, la Società ha iniziato il percorso, condividendolo con ENAC, per realizzare parallelamente una nuova piastra multimodale, con possibilità di collegamento diretto con la rete ferroviaria. La Società ha pertanto deciso di partecipare al Bando dell'agenzia TEN-T per il cofinanziamento del progetto preliminare di collegamento Aeroporto-Rete ferroviaria nazionale. Tale scelta è coerente con lo status di scalo "strategico" che è stato attribuito al C. Colombo grazie alle maggiori potenzialità di sviluppo che potranno derivare dall'attivazione di una intermodalità di trasporto (porto, autostrada, terminal aereo e ferrovia) e prelude alla possibilità di accedere prioritariamente ad eventuali finanziamenti statali finalizzati all'ammodernamento delle infrastrutture. L'essere diventato scalo strategico si tratta di un riconoscimento molto importante non solo per l'aeroporto, ma per tutta la città di Genova, che gratifica il lavoro svolto negli ultimi anni.

Prosegue, quindi, il proficuo rapporto con ENAC che ha portato, come già ricordato, all'avvio della istruttoria per l'approvazione del Contratto di Programma, necessario per procedere con gli investimenti previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Come già riportato nei precedenti capitoli, dopo numerose richieste formali che la Società ha indirizzato all'Ente fin dal 2010, è stato aperto formalmente il procedimento istruttorio volto alla definizione del Contratto di Programma, con nota n. 0123467/EAN, del 27 settembre 2012.

In occasione dell'Assemblea di Assaeroporti svoltasi il 19 luglio, è stata riconfermata la Presidenza a Fabrizio Palenzona e nel nuovo Consiglio Direttivo è entrato a far parte il Direttore Generale della Società Paolo Sirigu.

A fine esercizio, è stato sottoscritto con la Società Derrick di Genova il già richiamato contratto di sub concessione per un'area di riprotezione temporanea alla loro attività di deposito container; tale necessità è stata sollevata in ottobre dalla regione Liguria e dal Comune di Genova per risolvere un problema di ordine pubblico creatosi nella viabilità del quartiere di Borzoli. Anche la Prefettura si era attivata per sensibilizzare gli Enti a trovare un accordo per riportare gli animi della popolazione alla normalità.

## ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR

**Safety e security**

Sono proseguite anche nel corso del 2012 le azioni volte a migliorare la gestione della safety e della sicurezza aeroportuale. Nel mese di febbraio si è svolta la visita del Nucleo Ispettivo Nazionale composto da membri Ministero dell'Interno e di ENAC avente per oggetto l'implementazione delle misure previste dal Regolamento Europeo 185/2010. La Società è stata giudicata rispondente ai requisiti richiesti oltre ad aver adempiuto in modo completo a quanto previsto dal Piano di Rientro emesso a seguito dell'ispezione del 2011 e per aver migliorato l'organizzazione complessiva dei servizi attraverso le azioni che di seguito si elencano:

- ✓ Implementazione del software utilizzato dall'Ufficio Permessi per rispondere ai nuovi criteri di emissione tesserini 'zonizzazione' previsti dalla normativa attuale; il processo di implementazione è iniziato a giugno 2012 e terminerà entro i primi mesi del 2013;
- ✓ Revisione tecnica apparecchiature radiogene di scalo e portali (controlli annuali e aggiornamento TIP- immagini virtuali );
- ✓ Upgrade dei macchinari radiogeni da stiva a 'standard 2' secondo quanto previsto dal Reg. UE 185/2010. L'implementazione, effettuata tra maggio e giugno 2012 ha permesso di chiudere immediatamente un rilievo grave sollevato dal Nucleo Ispettivo Nazionale in relazione al malfunzionamento di un macchinario con software ormai obsoleto; il rilievo che prevedeva la chiusura di una parte della stiva gestione bagagli, effettuato a febbraio 2012, e che avrebbe comportato maggiori costi e perdite di tempo causate dall'utilizzo di un solo nastro in zona BHS, è stato risolto anticipatamente tramite speciali procedure di back up emesse a cura del Security Manager e concordate con ENAC e valide sino all'avvenuto upgrade dei macchinari coinvolti.
- ✓ Sistemi software apparati radiogeni aggiornati
- ✓ Ottenimento della qualifica di "Agente regolamentato" per il settore Merci a gennaio 2012.
- ✓ Utilizzo del sistema informativo torre (ADM) per segnalazione aeromobili e gestione parcheggi presso Ufficio Controllo Voli (UCV);

**Safety Management System**

In applicazione di quanto previsto dal Manuale della Safety approvato nel 2009 da ENAC, sono state messe in atto le azioni prescritte per ottemperare alle funzioni di Safety Management.

Esse hanno riguardato i controlli sul Manuale di Aeroporto, l'analisi di dettaglio della reportistica aziendale in materia di Safety ed una attenta gestione delle tematiche di risk management, in particolare:

- ✓ prevenzione e controllo volatili e altra fauna selvatica, da maggio 2012 la Società si avvale della consulenza di uno dei massimi esperti il Dott. Alessandro Montemaggiori, per l'analisi ed il contenimento del fenomeno bird strike
- ✓ predisposizione della procedura per il rifornimento aeromobili con passeggeri a bordo e di imbarco/sbarco con relativa sperimentazione;

In tal senso nel corso dell'esercizio 2012 gli investimenti fatti dalla Società hanno riguardato principalmente la formazione del personale con corsi specifici tenuti dai VV.F., e l'integrazione delle dotazioni necessarie al mantenimento di elevati standard di sicurezza.

### **Assistenza PRM**

Nel corso del 2012 sono state fornite 5.856 assistenze alle persone disabili e alle persone a ridotta mobilità, circa 700 in meno rispetto al 2011, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa in vigore nel trasporto aereo (Regolamento CE n. 1107/2006).

La qualità del servizio è stata testata da un apposito monitoraggio commissionato alla Società che ha seguito la Carta dei Servizi, attraverso rilevazioni ed interviste apposite. Da queste indagini risulta un elevato gradimento per la gentilezza e l'accoglienza del personale, la disponibilità di informazioni e comunicazioni, i ridottissimi tempi di attesa ai check-in e ai varchi di sicurezza. Alcune criticità sono state invece rilevate a livello infrastrutturale (spazi dedicati, parcheggio) che potranno trovare definitiva sistemazione con gli interventi già previsti nel Piano di sviluppo.

### **Qualità del servizio**

Sono proseguite nel 2012 le rilevazioni condotte dalla società specializzata BDS (Business Development Services), secondo la metodologia ENAC già applicata negli anni precedenti, per misurare il rispetto dei livelli di qualità previsti nella Carta dei Servizi e il grado di soddisfazione della clientela. Nell'occasione sono state anche eseguite rilevazioni per determinare con la maggior precisione possibile il profilo dei passeggeri, attraverso l'effettuazione di interviste, effettuate in tre diversi periodi dell'anno (aprile, luglio e ottobre).

Come sopra ricordato, sono stati inoltre effettuati monitoraggi aggiuntivi mirati a rilevare il grado di soddisfazione dei servizi per gli utenti PRM.

Gli obiettivi della Carta dei Servizi 2012 sono stati rispettati.

### **INVESTIMENTI E MANUTENZIONI**

Il fatto più rilevante nel corso del 2012 è stato la conclusione dell'iter approvativo tecnico relativo all'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale. Grazie al nulla osta pervenuto da ENAC, è stato definito il riassetto finale del sedime aeroportuale in chiave di consolidamento delle infrastrutture aeronautiche e totale integrazione con il territorio e le limitrofe reti di trasporto. Ciò per dar corso alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità

Ambientale, emesso nel 2002 dal Ministero dell'Ambiente, relativo allo sviluppo dello Scalo.

In tal senso, nei mesi successivi all'approvazione tecnica di ENAC, è stata presentata formale relazione di ottemperanza al Ministero dell'Ambiente, nella quale si sono ampiamente descritte le iniziative e gli interventi adottati sulla base delle prescrizioni contenute nel decreto stesso.

Il riassetto del Piano di Sviluppo dello scalo e le prospettive di sviluppo che lo stesso garantisce, hanno consentito ad ENAC di inserire l'Aeroporto C. Colombo nel novero degli scali c.d. "strategici" nell'ambito del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale

L'esercizio 2012 è stato, altresì, caratterizzato dalla programmazione degli investimenti previsti nella Convenzione Aeroporto di Genova S.p.A/ENAC del 2009, alla luce dell'istanza per la sottoscrizione di Contratto di Programma avviata a fine settembre a seguito della lettera del 27 settembre ad ENAC.

E' stato predisposto uno scenario quadriennale, come previsto dalla procedura, che fornisce le risposte adeguate alle esigenze di maggiori servizi ai passeggeri, maggiore sicurezza operativa, tutela ambientale ed equilibrio gestionale, indispensabile per garantire il corretto adempimento degli obblighi concessori della Società.

In tal senso, nel corso dell'esercizio si sono avviati e completati alcuni indispensabili interventi di innovazione tecnologica in differenti ambiti operativi.

È stato sostituito l'intero sistema di controllo, gestione ed esazione per i 4 parcheggi veicolari aperti al pubblico ed agli operatori. Il nuovo impianto offre tutte le funzionalità e garanzie necessarie per erogare un ottimale servizio ai passeggeri e garantire un abbattimento dei costi di manutenzione elevati che generava l'impianto precedente.

Sono state adeguate due apparecchiature radiogene automatiche EDS al "standard 2", come previsto dalla normativa vigente. L'intervento, oltre a soddisfare il requisito regolamentare, ha di fatto esteso la vita utile delle apparecchiature con benefici operativi e manutentivi.

Sono stati sostituiti i sistemi di avvicinamento laser per gli aeromobili ai pontili. I nuovi impianti, realizzati e installati dal leader mondiale del settore, rendono maggiormente fruibili le 5 piazzole servite da pontile, diminuendo così l'impegno operativo per servire gli aeromobili e garantendo un migliore standard di servizio ad una maggiore fascia di passeggeri in arrivo ed in partenza.

Riqualifica piazzale sud e raccordo G: Nel corso dell'anno 2012 sono stati assegnati i lavori di riqualifica del piazzale sud e del raccordo G, sulla base del progetto esecutivo approvato nell'anno precedente. L'intervento prevede la riqualifica con differenti profondità di pavimentazione in conglomerato bituminoso per circa 80.000 mq.

Bonifica sottoservizi e nuova viabilità arrivi: nel corso dell'anno 2012 è stato approvato il progetto esecutivo relativo alla bonifica dei sottoservizi presenti nelle aree interessate dall'ampliamento dell'aerostazione e della nuova viabilità arrivi.

Nel 2012 è stata sviluppata la progettazione esecutiva del rifacimento del principale corpo



servizi igienici degli imbarchi, a stralcio dei futuri lavori di ampliamento e riqualifica del terminal. Ciò al fine di poter realizzare già nel 2013 l'opera, garantendo un miglioramento qualitativo dei locali ed un aumento di oltre il 50% rispetto alla capacità del corpo servizi stesso. Il progetto è stato già approvato da ENAC.

Nel medesimo anno è stata affidata e conclusa la progettazione preliminare del nuovo impianto di smistamento bagagli a servizio dell'ampliamento dell'aerostazione. Il progetto prevede una completa ridondanza delle linee di discesa alimentazione e smistamento dei bagagli, con lettura automatica delle etichette attraverso un portale scanner. Il progetto verrà inviato ad ENAC per approvazione nel 2013.

A prescindere da questi importanti interventi progettuali, si segnalano alcune tra le più importanti iniziative di investimento e manutenzione straordinaria concluse nel corso dell'esercizio.

Relativamente ai sistemi informativi è stato messo in produzione il nuovo Server Virtuale che ha consentito la riorganizzazione dell'intero parco server pre-esistente; sono inoltre stati effettuati numerosi interventi di ammodernamento hw in postazioni operative ed amministrative, così come è proseguita l'attività di gestione di licenze e sistemi centralizzati di protezione perimetrale della rete aeroportuale.

Si sono concluse ed attivate numerose iniziative informatiche di collegamento e comunicazione con il territorio e la comunità circostante, come l'installazione ed attivazione di monitor informativi sui voli presso la stazione di Sestri Ponente Aeroporto ed il nuovo Best Western Airport Hotel ed un nuovo sito internet aziendale "d'emergenza", che si attiva in caso di sovraccarico del sito principale (es. causa meteo, dirottamenti ecc.).

E' stato potenziato il parco mezzi rotabili a servizio delle attività di assistenza. In particolare sono stati acquistati un nuovo cargo loader per aeromobili classe Airbus 320, un nuovo Gruppo Elettrogeno carrellato, due trattori elettrici, due nastri elettrici semoventi per il carico/scarico bagagli, 10 nuovi carrelli tipo LD3 per trasporto contenitori, un nuovo Fiat Ducato da adibire a Follow me, trasporto equipaggi e passeggeri aviazione generale.

Tra gli interventi di manutenzione straordinaria si possono segnalare:

- ✓ Il rifacimento completo degli apparati di alimentazione delle torri faro,
- ✓ Le modifiche su marciapiedi e viabilità finalizzate all'eliminazione di barriere architettoniche ed alla realizzazione di nuovi percorsi sicuri per passeggeri,
- ✓ Il completamento della revisione decennale della scala mobile per successiva apertura al pubblico esercizio,
- ✓ Le modifiche di spazi interni al terminal per realizzazione di nuovi uffici per Aeroporto di Genova S.p.A. ed altri soggetti.
- ✓ Nuova segnaletica dedicata ai servizi di collegamento con le stazioni ferroviarie di P. Principe e Sestri Ponente, ridenominata nel 2012 Sestri Ponente Aeroporto. Nel salone arrivi è stata inoltre installata una nuova biglietteria self service per tutti i servizi ferroviari (alta velocità compresa).

Tra gli adempimenti tecnico/normativi si può ricordare l'invio ad ENAC delle verifiche sismiche relative ai fabbricati "strategici" contenuti nel sedime; tali studi hanno attestato la buona condizione degli edifici analizzati ed hanno evidenziato la necessità di effettuare alcuni limitati interventi di adeguamento strutturale che saranno progettati e realizzati nel 2013. Si sono inoltre concluse le verifiche di portanza e regolarità della strip di pista, grazie all'utilizzo di sofisticate tecnologie di rilievo non distruttivo ad elevato rendimento (HWD e Laser Scanner). I dati ottenuti, già trasmessi ad ENAC, integrano quanto concluso nel 2011 relativamente a pista di volo e raccordi, e confermano una sostanziale stabilità dei parametri esaminati rispetto a quanto registrato nel 2003 (anno dei precedenti rilievi).

In termini di adempimenti regolamentari conclusi nel 2012, pare opportuno ricordare l'ottenimento dell'approvazione del progetto antincendio relativo all'aerostazione passeggeri, ai sensi del nuovo DPR 151 (che ha inserito anche i terminal aeroportuali tra le attività soggette a sorveglianza da parte dei Vigili del Fuoco). Grazie all'attenzione ed alla competenza con cui è stato predisposto il progetto, si rendono necessari solo limitati interventi di adeguamento ad alcuni serramenti ed impianti idrici per poter presentare la Segnalazione Certificata di Inizio Attività ed ottenere il successivo CPI, nonostante l'edificio sia stato realizzato nel 1985.

Nel corso del 2012 si è inoltre regolarizzato l'allaccio della rete fognaria aeroportuale al depuratore comunale presente nel sedime sin dal 1995. Di fatto il collegamento, già in esercizio sin dal completamento dell'impianto, era operato sulla base della concessione al Comune a costruire e gestire il depuratore ma necessitava di finalizzare i corretti formalismi ai sensi del D.Lgs. 152 e s.m.i. Tale regolarizzazione completa quanto già concluso nel 2011 relativamente alle autorizzazioni ottenute dalla Provincia per lo scarico a mare della rete acque bianche aeroportuali.

Nel 2012 non si sono dovute affrontare situazioni straordinarie legate a problematiche meteorologiche particolarmente rilevanti.

#### TUTELA AMBIENTALE

La Società ha sottoposto il proprio piano di sviluppo a valutazione di impatto ambientale già nel 2000, ottenendo il decreto di compatibilità nel 2002. Nel 2012, la Società, per il tramite di ENAC, ha presentato formale ottemperanza alle prescrizioni del decreto stesso, essendo di fatto una delle prime Società di Gestione Aeroportuale italiane a completare la procedura. A prescindere dall'aspetto formale, che in ogni caso racchiude circa 8 anni di lavori e di procedure di tutela ambientale già attivate, ad esempio i campionamenti di acqua di pista effettuati da ARPAL, la Società opera in completa osservanza alla normativa vigente in tema di smaltimento rifiuti, acque, emissioni in atmosfera. Ciò attraverso specifiche autorizzazioni ottenute dagli Enti competenti (Provincia, Comune, ecc.).

Pare opportuno ricordare, per il 2012, l'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico in depuratore della rete aeroportuale, l'accordo con AMIU per la raccolta differenziata dei rifiuti in ambito aeroportuale, che verrà attivata nel 2013 con strumenti di raccolta specifici,

la predisposizione di uno specifico piano di monitoraggio dei principali parametri ambientali, che prevede per il 2013 la realizzazione di una campagna di monitoraggio dei parametri atmosferici e rumore.

Nel corso del 2012 si sono approfondite tematiche di ottimizzazione energetica che hanno portato allo studio di alcune implementazioni con pannelli fotovoltaici ed all'introduzione di corpi illuminanti a LED, interventi che verranno attivati nel 2013.

## PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

### **Organizzazione**

Nel corso del 2012 è proseguito il processo di riorganizzazione della Società per rispondere ai nuovi compiti richiesti e anche a seguito dei normali avvicendamenti nelle posizioni aziendali. A seguito di queste variazioni, la forza lavoro media FTE (full time equivalente) è risultata pari a 213 unità, con un decremento di 1 FTE rispetto al 2011.

#### ✓ Direzione Amministrativa e del Personale

Nel mese di Aprile 2012 avendo maturato i requisiti per la pensione, il Direttore Amministrativo, del Personale e delle Relazioni Esterne si è dimesso. A seguito di questo e nell'ottica del contenimento dei costi, inizialmente non si è provveduto alla sua sostituzione che "ad interim" è stata ricoperta dal Direttore Generale.

Dal 1 gennaio 2013 si è provveduto a ripristinare le due direzioni affidandole ai Responsabili in carica, senza ulteriori assunzioni di personale. Per quanto riguarda la Direzione del Personale a seguito delle nuove funzioni acquisite, in particolare organizzazione-formazione e addestramento-privacy info voli e parcheggio, è stata rinominata in Direzione Risorse Umane.

#### ✓ Direzione Generale - Ufficio Affari Generali

Per dare risposta ai nuovi adempimenti normativi e amministrativi che coinvolgono le Società di gestione aeroportuale, nei primi mesi del 2012 è stato affidato l'incarico di ricerca e selezione di una figura che rispondesse alle necessità. Terminata la selezione nel mese di maggio 2012 è stata assunta la risorsa ed istituito il l'ufficio Affari Generali al fine di garantire la compliance della Società con le normative in essere e la gestione della contrattualistica.

#### ✓ Direzione Tecnica

Proseguendo nel processo organizzativo aziendale nei primi mesi del 2012 l'ufficio info voli e centralino è stato spostato sotto la diretta responsabilità della Direzione Risorse Umane e si è provveduto a potenziare l'ufficio CED con l'inserimento di una risorsa in grado di collaborare con ampia sfera di autonomia con il responsabile del settore.

### **Relazioni industriali**

Si ricorda che è in corso la rinegoziazione del Contratto Nazionale scaduto il 31 dicembre 2011.

Durante l'esercizio 2012 grazie anche al senso di responsabilità delle rappresentanze sindacali è stato possibile raggiungere accordi di riorganizzazione dell'attività aziendale, in assenza di agitazioni sindacali.

In particolare:

- ✓ Riorganizzazione settore "Rampa". La Società ha deciso, in accordo con le rappresentanze sindacali, di affidare una parte dei servizi di Handling (carico/scarico bagagli e merci e pulizia di bordo) ad una Società esterna. La gara per l'affidamento dei servizi è stata pubblicata nel 2012 e si concluderà nei primi mesi del 2013.
- ✓ Riorganizzazione settore "Merci". La Società, nell'ottica di un contenimento dei costi ed al fine di ottimizzare l'utilizzo delle risorse interne, ha avviato le trattative volte alla riorganizzazione del settore "Merci"; consistente nell'istituzione di un servizio BCU interno.

### **Addestramento e formazione**

La Società ha proseguito nel 2012 nell'attività di formazione del proprio personale in ossequio alle disposizioni ENAC e di compagnia. L'impegno in ore-aula delle risorse risulta ormai continuativo e rappresenta un onere costante in termini organizzativi e gestionali. Nell'esercizio sono state erogate al personale diretto oltre 2.587 ore di formazione, principalmente riferite al Piano Nazionale di Sicurezza, alle dangerous goods, al rifornimento carburante con passeggeri a bordo, al centraggio-rampista, patente aeroportuale, de/anti-icing, pulizie di bordo.

La società ha inoltre continuato a curare l'organizzazione dei corsi di formazione e sensibilizzazione in tema di sicurezza rivolta ai dipendenti di Enti ed aziende operanti in ambito aeroportuale, per un totale di 765 ore erogate.

### **Tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro**

Nel corso del 2012 sono proseguite le attività svolte in attuazione del D.lgs. 81/2008.

Alla luce delle verifiche e delle ispezioni effettuate nel corso dell'esercizio non sono emerse in azienda situazioni di particolare criticità dovute a carenze infrastrutturali ed organizzative.

Grazie anche all'attività formativa sopra ricordata, nel corso dell'esercizio si è verificata una sostanziale stagnazione delle ore di infortunio, con un'attenuazione dell'indice di gravità.

Nei mesi di aprile maggio sono stati effettuati gli accertamenti tossicologici analitici di primo livello nell'ambito degli screening sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi. Agli accertamenti sono stati interessati oltre 60 dipendenti, senza riscontrare casi di positività.

E' stata inoltre effettuata la valutazione sullo stress correlato al lavoro.

## LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

I risultati registrati nei principali indicatori di traffico sono stati contrastanti, con un buon andamento fino a buona parte della summer season, per poi registrare una brusca frenata nell'ultimo quadrimestre. Allo stesso modo, anche la componente domestica e internazionale ha fatto registrare segni opposti, tuttavia a fine esercizio il saldo complessivo mostra una, seppur lieve, flessione, che si riflette nei proventi aviation, in calo del 2%. Più marcata la diminuzione dei proventi non aviation (-4,1%) che, oltre a risentire del minor numero di passeggeri transitati sullo scalo e della loro mutata propensione alla spesa, ha scontato anche il rilascio di aree da parte dei sub-concessionari, come conseguenza del difficile contesto economico generale.

Nella voce altri ricavi e proventi (+71,9%) trovano allocazione le somme erogabili alla Società da parte dell'Agenzia regionale "In Liguria" nell'ambito del progetto interregionale d'eccellenza finalizzato alla promozione della Liguria all'estero, presentato dalla Regione e approvato dal Ministero del Turismo. All'incremento della voce contribuisce anche la rivalsa applicata ai sub-concessionari relativa alle somme dovute a titolo di IMU.

Sul fronte dei costi, la Società ha ottenuto complessivamente dei discreti risultati di contenimento pur in presenza di categorie che, essendo solo in parte controllabili e comprimibili, hanno registrato crescite sensibili. E' specialmente il caso, quest'ultimo, delle utenze, le cui tariffe possono subire forti oscillazioni e sono solo in minima parte governabili, che sono aumentate rispetto all'esercizio di oltre il 20%. Inoltre, i numerosi e diversificati fronti su cui la Società è impegnata, hanno determinato un innalzamento dei costi per consulenze e prestazioni professionali; incremento di rilievo anche per i costi di promozione, attività particolarmente perseguita anche sulla base degli accordi sottoscritti con le Istituzioni. I risultati più significativi in termini di contenimento sono invece stati ottenuti su manutenzioni, assicurazioni, spese generali e anche sul costo del lavoro, con un piccolo, ma significativo, decremento.

Gli ammortamenti (-14,7%) risentono della contrazione degli investimenti verificatasi negli ultimi anni anche in conseguenza dell'alone di incertezza che tuttora circonda le procedure di adeguamento tariffario dei gestori, e quindi la possibilità di recuperare i costi per l'implementazione delle infrastrutture aeroportuali, mentre gli accantonamenti mostrano un valore importante sia in termini assoluti sia nel confronto con gli stanziamenti, invero molto contenuti, dell'esercizio precedente.

Gli eventi di maggior rilievo che hanno determinato gli stanziamenti del 2012 riguardano il rinnovo del CCNL di riferimento, scaduto da oltre un anno, un possibile esito negativo della vertenza con il personale e relativa al ricalcolo degli scatti di anzianità sulla base dell'intero periodo di formazione lavoro, una prudenziale svalutazione dei crediti commerciali tenuto anche conto dei segnali provenienti dal mercato, una possibile vertenza con i sub-concessionari relativamente agli importi fatturati dalla Società a titolo di rivalsa IMU.

Per effetto di quanto sopra, il risultato operativo mostra un valore decisamente negativo, che viene però ribaltato dai risultati nell'area accessoria, finanziaria e straordinaria. La

prima beneficia in particolare delle iniziative messe in atto dalla CCIAA di Genova finalizzate all'incremento del traffico internazionale incoming, la seconda continua ad usufruire della buona liquidità a disposizione, la terza di rilevanti importi iscritti a debito e giunti a prescrizione nel corso dell'esercizio, ma soprattutto dell'utilizzo di una quota del fondo accantonato fino al 2010 ai sensi della Legge 537/1993 a fronte dei piani di ammortamento 2007-2011 degli investimenti realizzati in ossequio ai programmi di investimento concordati con ENAC e aventi i necessari requisiti. Con tale operazione, la Società ha definitivamente recepito le indicazioni ricevute dall'Ente regolatore, interpellato in proposito.

Sempre di entità sostanziale, la fiscalità erode buona parte del risultato di esercizio, che conferma tuttavia le più recenti previsioni approvate dalla Società.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO					importi in euro
	2012	%	2011	%	Differenza
<i>Proventi aviation</i>	14.523.204	59,98	14.815.132	60,83	-291.928
<i>Proventi non aviation</i>	8.464.154	34,95	8.824.180	36,23	-360.026
Ricavi vendite e prestazioni	22.987.358	94,93	23.639.312	97,07	-651.954
Altri ricavi e proventi	1.228.026	5,07	714.530	2,93	513.496
<b>Valore produzione operativa</b>	<b>24.215.384</b>	<b>100,00</b>	<b>24.353.842</b>	<b>100,00</b>	<b>-138.458</b>
Consumi di materie prime, suss., di consumo e di merci	(579.836)	-2,39	(494.984)	-2,03	-84.852
Servizi	(9.836.736)	-40,62	(8.922.568)	-36,64	-914.168
Godimento di beni di terzi	(628.056)	-2,59	(616.138)	-2,53	-11.918
<b>Valore aggiunto</b>	<b>13.170.756</b>	<b>54,39</b>	<b>14.320.152</b>	<b>58,80</b>	<b>-1.149.396</b>
Costo del personale	(12.192.397)	-50,35	(12.262.308)	-50,35	69.911
<b>Margine operativo lordo</b>	<b>978.359</b>	<b>4,04</b>	<b>2.057.844</b>	<b>8,45</b>	<b>-1.079.485</b>
Amm. e svalutazione cespiti	(1.158.352)	-4,78	(1.357.217)	-5,57	198.865
Acc. e altre svalutazioni	(1.110.608)	-4,59	(74.260)	-0,30	-1.036.348
<b>Risultato operativo</b>	<b>(1.290.601)</b>	<b>-5,33</b>	<b>626.367</b>	<b>2,57</b>	<b>-1.916.968</b>
Risultato dell'area accessoria	321.085	1,33	172.657	0,71	148.428
Risultato dell'area finanziaria	244.862	1,01	182.547	0,75	62.315
<b>EBIT normalizzato</b>	<b>(724.654)</b>	<b>-2,99</b>	<b>981.571</b>	<b>4,03</b>	<b>-1.706.225</b>
Risultato dell'area straordinaria	1.396.554	5,77	(42.821)	-0,18	1.439.375
<b>EBIT integrale</b>	<b>671.900</b>	<b>2,77</b>	<b>938.750</b>	<b>3,85</b>	<b>-266.850</b>
Oneri finanziari	(55.079)	-0,23	(54.766)	-0,22	-313
<b>Risultato lordo</b>	<b>616.821</b>	<b>2,55</b>	<b>883.984</b>	<b>3,63</b>	<b>-267.163</b>
Imposte sul reddito	(547.740)	-2,26	(763.774)	-3,14	216.034
<b>Risultato netto</b>	<b>69.081</b>	<b>0,29</b>	<b>120.210</b>	<b>0,49</b>	<b>-51.129</b>

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO					importi in euro
	2012	%	2011	%	Differenza
<i>Liquidità immediate</i>	9.827.996	45,44	10.240.494	46,38	-412.498
<i>Liquidità differite</i>	7.458.733	34,49	7.733.889	35,02	-275.156
Liquidità	17.286.729	79,93	17.974.383	81,40	-687.654
Disponibilità	205.730	0,96	208.590	0,94	-2.860
<b>Capitale di esercizio</b>	<b>17.492.459</b>	<b>80,89</b>	<b>18.182.973</b>	<b>82,34</b>	<b>-690.514</b>
Immobilizz. tecniche	3.787.256	17,51	3.553.774	16,09	233.482
Immobilizz. finanziarie	346.686	1,60	346.686	1,57	0
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>4.133.942</b>	<b>19,11</b>	<b>3.900.460</b>	<b>17,66</b>	<b>233.482</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>21.626.401</b>	<b>100,00</b>	<b>22.083.433</b>	<b>100,00</b>	<b>-457.032</b>
Passività correnti	10.001.154	46,25	10.324.843	46,75	-323.689
Passività consolidate	6.125.942	28,33	6.328.366	28,66	-202.424
<b>Mezzi di terzi</b>	<b>16.127.096</b>	<b>74,58</b>	<b>16.653.209</b>	<b>75,41</b>	<b>-526.113</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>5.499.305</b>	<b>25,42</b>	<b>5.430.224</b>	<b>24,59</b>	<b>69.081</b>
<b>Fonti</b>	<b>21.626.401</b>	<b>100,00</b>	<b>22.083.433</b>	<b>100,00</b>	<b>-457.032</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO

importi in euro

	2012	2011
<b>A. Disponibilità monetarie nette iniziali</b>	<b>10.240.494</b>	<b>9.547.033</b>
<b>B. Flusso monetario da attività di esercizio</b>		
Utile (perdita) del periodo	69.081	120.210
Ammortamenti	1.158.352	1.357.218
Variazione netta del T.F.R.	-52.351	-113.243
Accantonamenti per fondi rischi e oneri	785.300	34.553
Utilizzo fondi rischi e oneri	-1.108.707	0
Movimentazione fondo finanziamenti	0	0
Plusvalenze da alienazione cespiti	-25.100	0
Minusvalenze da alienazione cespiti	0	56
Rivalutaz. o svalutazione di immobilizzazioni	0	21.602
Variazione del capitale di esercizio	127.661	-486.604
Variazione delle rimanenze di lavori in corso	0	0
<b>Totale</b>	<b>954.236</b>	<b>933.792</b>
<b>C. Flusso monetario da attività di investimento</b>		
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	-107.940	-245.875
- materiali	-1.285.894	-496.611
- finanziarie	0	502.155
- prezzo di realizzo immobilizzazioni	27.100	0
<b>Totale</b>	<b>-1.366.734</b>	<b>-240.331</b>
<b>D. Flusso monetario da attività di finanziamento</b>		
Aumento di capitale	0	0
Attività finanziarie non immobilizzate	-2.500.000	0
Dividendi pagati	0	0
<b>Totale</b>	<b>-2.500.000</b>	<b>0</b>
<b>E. Flusso monetario del periodo (B. + C. + D.)</b>	<b>-2.912.498</b>	<b>693.461</b>
<b>F. Disponibilità monetarie nette finali (A. + E.)</b>	<b>7.327.996</b>	<b>10.240.494</b>



## INDICI DI BILANCIO

importi in migliaia di euro

		2012	2011	2010
Valore della produzione operativa		24.215	24.354	23.111
Costi		11.045	10.034	8.920
Personale		12.192	12.262	11.127
MOL		978	2.058	3.063
Risultato netto		69	120	100
Patrimonio netto		5.499	5.430	5.310
Quoziente primario di struttura	mezzi propri / attivo fisso	1,33	1,39	1,05
Quoziente secondario di struttura	mezzi propri + pass. cons. / attivo fisso	2,84	3,13	2,40
Debt ratio	mezzi propri / capitale investito	0,25	0,25	0,26
ROI (return on investment)	ris. operativo / cap. medio inv. area caratt.	-10,14%	5,74%	8,46%
ROE (return on equity)	ris. netto / valore medio dei mezzi propri	1,26%	2,24%	1,90%
ROS (return on sales)	ris. operativo / val. produzione operativa	-5,33%	2,57%	3,82%
Tasso di rotaz. del cap. inv. nell'area caratt.	val. prod. oper. / cap. medio inv. area caratt.	1,90	2,23	2,22
Indice di disponibilità	attivo circolante / passività correnti	1,77	1,84	1,82
Acid test ratio	liquidità immed. + differite / pass. correnti	1,75	1,82	1,80

Gli indici confermano la buona situazione patrimoniale della Società, con una valida correlazione temporale tra le fonti di finanziamento e gli impieghi. Le perdite degli esercizi precedenti, al momento ripianate solo in minima parte, influiscano però ancora sfavorevolmente sulle *performance* di alcuni indicatori.

La redditività, specialmente se riferita alla gestione caratteristica, mostra invece una decisa flessione.

## CONTENZIOSI

**Antincendio**

Con legge n. 2 del 28 gennaio 2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 dicembre 2008, è stato modificato l'utilizzo delle risorse del Fondo, istituito con la Finanziaria 2007, destinato al servizio antincendio aeroportuale dei vigili del fuoco ed alimentato dalle società di gestione aeroportuale. ENAC, con nota del 31 luglio 2009, ha trasmesso in via definitiva la ripartizione del contributo al Fondo servizi antincendio tra i diversi gestori aeroportuali, basata sul numero dei passeggeri in partenza da ciascun scalo. Avverso a tali atti, alcune società di gestione aeroportuale, tra cui Aeroporto di Genova S.p.A., hanno presentato ricorso al TAR del Lazio e alla competente Commissione Tributaria contestando la legittimità dei provvedimenti per la mancata introduzione di un preventivo e necessario meccanismo di copertura dei costi connessi alla contribuzione al Fondo; la mancata ripartizione dell'obbligo di contribuzione al fondo anche tra gli aeroporti in gestione precaria e di tutti i concessionari anche parziali del sedime aeroportuale e il venir meno delle finalità originarie della costituzione del Fondo, a seguito delle modifiche introdotte con la citata legge n. 2/2009 che ha destinato le somme del Fondo stesso alla copertura di costi generali del Corpo dei Vigili del Fuoco.

La Commissione Tributaria Provinciale di Roma, sezione n. 63, nella seduta del 26 ottobre 2010 ha ritenuto fondato ed accolto il ricorso proposto in sede tributaria, dichiarando le Società ricorrenti non obbligate a corrispondere dal primo gennaio 2009 le prestazioni patrimoniali in oggetto.

Nel corso del 2011 la materia, a seguito ricorso delle Amministrazioni resistenti, è approdata alla Commissione Tributaria Regionale di Roma, Sezione n. 10, che, con sentenza n. 252/10/11, che ha accolto la eccezione relativa al difetto di giurisdizione del Giudice tributario, qualificando l'importo richiesto alle società alle società di gestione aeroportuale, ai sensi dell'art. 1, comma 1328, l. n. 296/2006, quale "*diritto aeroportuale*", disponendo così la "*traslatio iudici*" all'autorità giudiziaria ordinaria.

Di fatto il giudice tributario di secondo grado si è limitato a valutare il requisito della competenza giurisdizionale, non entrando minimamente nella valutazione del contenzioso e delle questioni poste dalle parti.

In merito al ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento delle note ENAC di determinazione delle quote di contribuzione in applicazione della legge n. 2 del 28 gennaio 2009, nell'ultima udienza del 28 febbraio 2013, i Giudici si sono incentrati prevalentemente sul profilo della giurisdizione, chiedendo puntuali informazioni sul giudizio pendente presso la Corte di Cassazione e sui contenziosi in essere innanzi la Commissione Tributaria.

Conseguentemente sono stati illustrati tutti i profili a fondamento della giurisdizione del giudice amministrativo precisando come:

1. la presente controversia non ha carattere patrimoniale, non avendo ad oggetto la determinazione e/o la contestazione del quantum della quota di contribuzione;

2. ha invero ad oggetto la contestazione dei poteri autoritativi e discrezionali con cui ENAC ha individuato i gestori aeroportuali quali soggetti passivi;
3. ha altresì ad oggetto la contestazione del potere di ENAC di imporre la contribuzione solo ai gestori aeroportuali;
4. si lamenta dunque una lesione dell'interesse legittimo e non di un diritto soggettivo,
5. ha peraltro ad oggetto un'autonoma domanda di risarcimento del danno a seguito della registrata inerzia delle Amministrazioni ad introdurre un meccanismo di copertura tariffaria.

Questi sono gli elementi a fondamento della giurisdizione del giudice amministrativo, come riconosciuto dalla giurisprudenza prevalente.

In relazione alla domanda di risarcimento danni è stato espressamente richiesto una statuizione sulla sola pretesa risarcitoria, con riserva di quantificare i danni subiti in un separato giudizio. I giudici hanno esaminato gli atti di causa, si prevede pronunciamento nel primo semestre 2013.

#### RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI, IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E ALTRE PARTI CORRELATE

La Società non detiene partecipazioni in imprese controllate o collegate. Nel corso dell'esercizio, i rapporti con l'Ente controllante, Autorità Portuale di Genova (Ente che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 C.C.) hanno riguardato, come nei precedenti anni, la corresponsione dei compensi ad un membro del C.d.A., nominato in forza del suo incarico in Autorità Portuale, nei termini stabiliti dall'Assemblea. Inoltre, a fine esercizio, l'Autorità Portuale ha rescisso il contratto di sub-concessione sottoscritto con decorrenza gennaio 2011 e relativo ad un'area destinata provvisoriamente alla sosta e al parcheggio di automezzi impegnati nelle operazioni portuali, per stipularne un altro avente per oggetto un'area di minore superficie. Tale operazione è stata effettuata nei limiti di quanto previsto dal protocollo d'intesa già siglato tra Società, Enac ed Autorità Portuale.

I saldi generati dai rapporti con la controllante vengono evidenziati in nota integrativa, così come i costi relativi agli Amministratori. Inoltre, sempre in nota integrativa, viene riportato un prospetto con i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2011 della controllante.

#### DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETA'

La Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità Portuale di Genova.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 bis, V comma, del Codice Civile si conferma quanto segue: la Società non detiene alcun rapporto con altre Società soggette all'attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità Portuale di Genova.

Il presente bilancio non è influenzato da alcun effetto derivante dall'attività di direzione e coordinamento da parte dell'Autorità Portuale di Genova.

#### ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

In rapporto alle caratteristiche di attività svolta, la Società non svolge attività di ricerca e sviluppo.

#### STRUMENTI FINANZIARI E GESTIONE DEI RISCHI

Nella presente sezione, ai sensi di quanto richiesto dall'art 2428, VI comma, lettera b, del Codice Civile, vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società ai principali fattori di rischio derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari.

##### **Rischio di credito**

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione.

L'esposizione della Società al rischio di credito dipende principalmente dai crediti commerciali. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti, la Società ha applicato condizioni di pagamento diversificate, richiedendo pagamenti cash per le operazioni effettuate con consumatori finali, con controparti occasionali e/o sprovviste di adeguate garanzie. Dilazioni di pagamento sono state concesse a favore dei clienti fidelizzati o attraverso il rilascio di idonea garanzia. In bilancio è stato iscritto un apposito fondo svalutazione, sistematicamente aggiornato attraverso un'analisi delle singole posizioni, tenendo conto dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del cliente, della sua collocazione geografica. La Società gestisce direttamente il rischio commerciale verso i clienti e non procede ad operazioni di cessione di credito con modalità pro-soluto o pro-solvendo

##### **Rischio di liquidità**

E' il rischio che la Società abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie. L'approccio della Società nella gestione della liquidità prevede che vi siano sempre, per quanto possibile, fondi sufficienti per adempiere alle proprie obbligazioni alla scadenza, sia in condizioni normali che di tensione finanziaria, senza dover sostenere oneri eccessivi o rischiare di danneggiare la propria reputazione.

Nell'ottica dell'attenuazione del rischio di liquidità, la Società ha effettuato una pianificazione finanziaria di breve-medio periodo, monitorando costantemente il fabbisogno di liquidità e ottimizzando il rendimento degli investimenti. Inoltre, la Società ha a disposizione le seguenti linee di credito:

Banca Carige S.p.A.: fido pari a euro 516.456

**Rischio di mercato**

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della Società a tale rischio entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il rischio di mercato è rappresentato dai rischi di cambio e di tasso di interesse. La Società è soggetta a un rischio di cambio trascurabile in quanto le transazioni in valuta estera sono riconducibili soltanto ad alcuni rapporti di fornitura di beni e servizi di entità non significativa. La società non è soggetta al rischio di tasso di interesse in quanto non ha in essere finanziamenti e/o mutui a lungo termine

**FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

A gennaio 2013 si è provveduto ad un accorpamento delle funzioni del Responsabile Area Merci e delle funzioni del Responsabile Area Passeggeri.

Nei primi mesi del 2013 sono stati depositati, da parte di alcuni dipendenti della Società ricorsi di lavoro tendenti ad ottenere il ricalcolo degli scatti di anzianità sulla base dell'intero periodo di formazione lavoro. Tale ricorso origina da una recente giurisprudenza che ritiene illegittima la clausola relativa all'indennità di anzianità dell'accordo interconfederale applicato.

Nei primi mesi del 2013 si è concluso positivamente l'accordo sindacale che prevede l'istituzione di una BCU interna che sarà affidata agli OUA del settore Merci, che manterranno anche le attuali mansioni. L'accordo prevede inoltre il trasferimento di 4 risorse impiegate al settore Partenze - Area Passeggeri dal settore Merci.

E' in fase di affidamento il servizio di carico/scarico e pulizie di bordo.

**EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

L'attuale trend del traffico aereo fa presupporre una drastica riduzione dei volumi nel primo quarto dell'esercizio. E' prevista una leggera ripresa verso la metà dell'anno con l'introduzione dei nuovi collegamenti del vettore Volotea, il ritorno di Vueling, l'incremento delle frequenze di Ryanair, quelle della Turkish Airlines oltre al nuovo collegamento di linea con Mosca. L'obiettivo è di mantenere le posizioni raggiunte nel 2012.

Sul fronte dei proventi sono stati rinegoziati alcuni contratti nel comparto aviation, mentre per quanto riguarda l'attività non-aviation si lavora sul miglioramento dei servizi per incrementare le royalties.

Sul fronte degli investimenti ad inizio primavera inizieranno i lavori di manutenzione straordinaria e riqualifica del piazzale sud e raccordo G.

Sul fronte delle relazioni industriali nel corso dell'anno è prevedibile un concreto avvio, a livello nazionale, delle trattative sindacali per il rinnovo del Ccnl scaduto il 31 dicembre 2011.

Nel contempo la Società avvierà, a livello locale, la rinegoziazione del contratto di secondo livello.

#### ALTRE INFORMAZIONI

In ottemperanza al disposto dell'art. 2427, comma 1, punto 22-ter) del Codice Civile, si informa che non esistono accordi non risultanti dallo stato patrimoniale di cui dare informativa in nota integrativa.

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile si attesta quanto segue:

la Società non detiene e neppure sono state alienate e/o acquistate nel corso dell'esercizio né azioni proprie né azioni dell'Ente controllante, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona;

la Società non possiede sedi secondarie.

#### PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2012, redatto sulla base dei criteri indicati in nota integrativa. Proponiamo che l'utile di esercizio, pari a euro 69.081, sia destinato come segue: il 5% a riserva legale e il restante 95% a nuovo. Vi invitiamo inoltre a deliberare la copertura parziale delle perdite a nuovo mediante integrale utilizzo sia della riserva legale che degli utili a nuovo, nei rispettivi importi risultanti dopo la destinazione dell'utile 2012.

Esprimiamo il nostro ringraziamento al Collegio Sindacale, al management e al personale tutto per la collaborazione e Vi ricordiamo che con l'approvazione del bilancio 2012 giunge a scadenza il nostro mandato, pertanto Vi invitiamo a provvedere alle nuove nomine.

Genova, 21 marzo 2013

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

**BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2012**

## STATO PATRIMONIALE ATTIVO

importi in Euro

	Bilancio al 31.12.2012	Bilancio al 31.12.2011
<b>A Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>B Immobilizzazioni</b>		
I Immobilizzazioni immateriali		
3 Diritti di utilizz. di opere dell'ingegno	10.548	27.536
6 Immobilizzazioni in corso e acconti	0	5.590
7 Altre	699.013	1.047.796
	709.561	1.080.922
II Immobilizzazioni materiali		
1 Terreni e fabbricati	97.584	116.051
2 Impianti e macchinari	1.479.516	847.510
3 Attrezzature industriali e commerciali	50.815	71.792
3 bis Beni gratuitamente devolvibili	808.242	862.125
4 Altri beni	152.719	180.639
5 Immobilizzazioni in corso e acconti	488.819	394.735
	3.077.695	2.472.852
III Immobilizzazioni finanziarie		
1 Partecipazioni in altre imprese	318.804	318.804
2 Crediti verso altri	27.882	27.882
3 Altri titoli	0	0
	346.686	346.686
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>4.133.942</b>	<b>3.900.460</b>
<b>C Attivo circolante</b>		
I Rimanenze		
1 Materiale di consumo	205.730	208.590
	205.730	208.590
II Crediti		
1 Verso clienti *	5.101.785	5.981.153
4 Verso controllanti *	0	360.000
4 bis Crediti tributari *	1.040.105	67.847
4 ter Imposte anticipate *	441.974	432.076
5 Verso altri *	738.995	740.491
	7.322.859	7.581.567
III Attività finanz. che non costituiscono immob.		
6 Altri titoli	2.500.000	0
	2.500.000	0
IV Disponibilità liquide		
1 Depositi bancari e postali	7.284.065	10.198.424
3 Denaro e valori in cassa	43.931	42.070
	7.327.996	10.240.494
<b>Totale attivo circolante (C)</b>	<b>17.356.585</b>	<b>18.030.651</b>
<b>D Ratei e risconti</b>		
Ratei e risconti attivi	135.874	152.322
<b>Totale ratei e risconti (D)</b>	<b>135.874</b>	<b>152.322</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>21.626.401</b>	<b>22.083.433</b>

\* esigibili entro l'esercizio successivo



## STATO PATRIMONIALE PASSIVO

importi in Euro

	Bilancio al 31.12.2012	Bilancio al 31.12.2011
<b>A Patrimonio netto</b>		
I Capitale	7.746.900	7.746.900
II Riserva da sovrapprezzo azioni	0	0
III Riserva di rivalutazione	0	0
IV Riserva legale	11.011	5.001
V Riserve statutarie	0	0
VI Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
VII Altre riserve	0	0
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	-2.327.687	-2.441.887
IX Utile (perdita) di esercizio	69.081	120.210
<b>Totale patrimonio netto (A)</b>	<b>5.499.305</b>	<b>5.430.224</b>
<b>B Fondi per rischi e oneri</b>		
2 Fondo per imposte, anche differite	350.000	359.553
3 Altri fondi	2.925.119	3.238.973
<b>Totale fondi per rischi e oneri (B)</b>	<b>3.275.119</b>	<b>3.598.526</b>
<b>C Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>2.910.823</b>	<b>2.963.174</b>
<b>D Debiti</b>		
7 Verso fornitori *	4.778.783	4.456.940
12 Tributari *	265.023	483.230
13 Verso istituti previdenziali *	408.689	420.929
14 Altri debiti *	4.256.796	4.245.394
<b>Totale debiti (D)</b>	<b>9.709.291</b>	<b>9.606.493</b>
<b>E Ratei e risconti</b>		
Ratei e risconti passivi	231.863	485.016
<b>Totale ratei e risconti (E)</b>	<b>231.863</b>	<b>485.016</b>
<b>TOTALE PASSIVO E NETTO</b>	<b>21.626.401</b>	<b>22.083.433</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>		
<b>Garanzie prestate</b>		
Fidejussioni prestate a terzi	256.324	256.324
<b>Beni di terzi</b>		
Beni da transf. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	32.746.830	32.746.830
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>33.003.154</b>	<b>33.003.154</b>

\* esigibili entro l'esercizio successivo

**CONTO ECONOMICO**

importi in Euro

	Bilancio al 31.12.2012	Bilancio al 31.12.2011
<b>A Valore della produzione</b>		
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.987.358	23.639.312
5 Altri ricavi e proventi	1.938.330	1.256.255
<b>Totale valore della produzione (A)</b>	<b>24.925.688</b>	<b>24.895.567</b>
<b>B Costi della produzione</b>		
6 Per materie prime, suss., di cons. e di merci	576.976	528.316
7 Per servizi	9.836.736	8.922.568
8 Per godimento di beni di terzi	628.056	616.138
9 Per il personale		
a. salari e stipendi	8.546.118	8.571.479
b. oneri sociali	2.474.926	2.461.313
c. trattamento di fine rapporto	613.707	629.835
e. altri costi	557.646	599.681
	12.192.397	12.262.308
10 Ammortamenti e svalutazioni		
a. amm.to delle immob.ni immateriali	479.301	502.248
b. amm.to delle immob.ni materiali	679.051	854.969
d. svalutaz. crediti dell'attivo circolante	325.308	39.707
	1.483.660	1.396.924
11 Variazione delle rimanenze mat. di consumo	2.860	-33.332
12 Accantonamenti per rischi ed altri oneri	785.300	34.553
14 Oneri diversi di gestione	388.819	369.068
<b>Totale costi della produzione (B)</b>	<b>25.894.804</b>	<b>24.096.543</b>
<b>Diff. tra valore e costi della produzione (A-B)</b>	<b>-969.116</b>	<b>799.024</b>
<b>C Proventi e oneri finanziari</b>		
16 Altri proventi finanziari	244.886	204.107
17 Interessi ed altri oneri finanziari	55.079	54.766
17bis Utile e perdite su cambi	-24	42
<b>Totale proventi e oneri finanziari (C)</b>	<b>189.783</b>	<b>149.383</b>
<b>D Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>		
19 Svalutazioni	0	21.602
<b>Totale rettifiche di valore (D)</b>	<b>0</b>	<b>-21.602</b>
<b>E Proventi e oneri straordinari</b>		
20 Proventi	1.401.547	230.138
21 Oneri	5.393	272.959
<b>Totale proventi e oneri straordinari (E)</b>	<b>1.396.154</b>	<b>-42.821</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)</b>	<b>616.821</b>	<b>883.984</b>
22 Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, diff. e anticip.		
a. Imposte correnti	557.638	785.469
b. Imposte differite (anticipate)	-9.898	-21.695
	547.740	763.774
<b>23 Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>69.081</b>	<b>120.210</b>

## **NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO 2012**

(importi espressi in unità di euro)

Signori Azionisti,

*il presente documento è stato redatto, in conformità a quanto disposto dall'art. 2427 del Codice Civile così come risulta dopo la sostituzione operata dal decreto legislativo 17 gennaio 2003 n. 6, al fine di garantire, attraverso le idonee informazioni complementari ai prospetti di stato patrimoniale e conto economico, un'informazione veritiera e corretta della situazione contabile della Vostra Società. Il bilancio è stato integrato, al fine di offrire una migliore informativa, con il rendiconto finanziario che analizza i flussi di liquidità generati nell'esercizio, allegato nella relazione sulla gestione. Si dichiara che la società Aeroporto di Genova S.p.A. è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte della Autorità Portuale di Genova. Le informazioni riportate alla fine della presente nota riepilogano i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2011 approvato dall'Ente che esercita direzione e coordinamento.*

*Per quel che riguarda la natura dell'attività dell'impresa, i rapporti con la controllante e gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio, si fa rinvio a quanto indicato nella relazione sulla gestione.*

## ASPETTI DI CARATTERE GENERALE

### *Deroghe*

---

Il bilancio è stato redatto sulla base delle norme previste dal Codice Civile. La rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico sono stati assicurati senza necessità di apportare deroghe alle norme suddette.

### *Criteri di formazione*

---

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 è stato redatto in conformità al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile così come modificati dal D. Lgs. N. 6/2003, ed è composto dallo Stato Patrimoniale, predisposto secondo lo schema previsto dagli artt. 2424 e 2424 bis del Codice Civile, dal Conto Economico predisposto secondo lo schema previsto dagli artt. 2425 e 2425 bis del Codice Civile e dalla presente Nota Integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice Civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

Il rendiconto finanziario, che analizza i flussi di liquidità generati nell'esercizio, è allegato nella relazione sulla gestione.

I principi contabili ed i criteri di valutazione adottati per la formulazione del presente bilancio sono quelli previsti dalla vigente legislazione civile, interpretati ed integrati dai documenti predisposti dalla Commissione congiunta dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e dall'OIC – Organismo Italiano di Contabilità.

Ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs. 213/98 ed in ottemperanza al principio contabile n. 27 Consiglio Nazionale Dottori Commercialisti gli importi dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e della Nota Integrativa sono espressi e commentati in unità di Euro. Per quanto concerne le modalità utilizzate per convertire i dati contabili espressi in centesimi di Euro a quelli esposti nel bilancio, espressi in unità di Euro, si è proceduto alla conversione di tutti gli importi dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico, ottenuta mediante arrotondamento all'unità di Euro inferiore nel caso in cui i centesimi di Euro fossero stati inferiori a 50 e a quello superiore nel caso contrario.

### *Criteri di valutazione*

---

Il bilancio al 31 dicembre 2012 presenta la situazione patrimoniale-finanziaria e il risultato economico della Società in conformità alle norme di legge interpretate e integrate dai principi contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, come modificati dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità) in relazione alla riforma del diritto societario, nonché dei principi contabili emessi dall'OIC.

Il bilancio è stato predisposto in base alla normativa vigente applicando gli stessi criteri di valutazione ed i principi contabili adottati negli esercizi precedenti.

In ossequio alle disposizioni dell'art. 2423 ter del Codice Civile, è stato indicato, per ciascuna voce dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico, l'importo della voce corrispondente dell'esercizio precedente.

Il bilancio è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società ed il risultato economico dell'esercizio.

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuazione dell'attività, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo e del passivo considerato.

Nel rispetto del principio di prudenza sono stati iscritti gli oneri e le perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso, mentre gli utili sono stati inclusi esclusivamente se realizzati alla data di chiusura dell'esercizio.

In ottemperanza al principio di competenza economica, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

I criteri di valutazione ed i principi contabili adottati sono esposti nel seguito per le voci più significative.

## **Attivo**

---

### IMMOBILIZZAZIONI

#### **Immobilizzazioni immateriali**

Sono iscritte al costo storico di acquisizione, comprensivo degli oneri accessori e, per le immobilizzazioni di produzione interna, dei costi di diretta ed indiretta imputazione, questi ultimi per la parte ragionevolmente attribuibile. Sono esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi, compreso quello in corso, calcolati in misura costante in relazione alla residua possibilità di utilizzazione e imputati direttamente alle singole voci. Eventuali costi di impianto e di ampliamento, costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità con utilità pluriennale sono iscritti nell'attivo, ove previsto, con il consenso del Collegio Sindacale. Le immobilizzazioni immateriali iscritte a bilancio sono state ammortizzate sulla base delle seguenti aliquote:

Diritti di utilizzo di opere dell'ingegno	20%	Opere su beni di terzi	20%
---	-----	------------------------	-----

Le immobilizzazioni immateriali di durata indeterminata il cui valore economico alla chiusura dell'esercizio risulti durevolmente inferiore al costo ammortizzato secondo i criteri già esposti, vengono svalutate fino a concorrenza del loro valore economico; a tal fine viene indicata la misura e le motivazioni delle riduzioni di valore applicate alle immobilizzazioni in questione, facendo esplicito riferimento al loro concorso alla futura produzione di risultati economici, alla loro prevedibile durata utile e, per quanto rilevante, al loro valore di mercato, segnalando altresì le differenze rispetto a quelle operate negli esercizi precedenti ed evidenziando la loro influenza sui risultati economici dell'esercizio e

sugli indicatori di redditività di cui sia stata data comunicazione.

### **Immobilizzazioni materiali**

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisizione, comprensivo degli oneri accessori e, per le immobilizzazioni di produzione interna, dei costi di diretta ed indiretta imputazione, questi ultimi per la parte ragionevolmente attribuibile. Il valore delle immobilizzazioni materiali viene rettificato dai rispettivi fondi di ammortamento. Nel caso in cui alla data di chiusura dell'esercizio il valore residuo di utilizzo risulti inferiore al valore netto di iscrizione, quest'ultimo è rettificato mediante una corrispondente svalutazione. Il valore svalutato viene ripristinato negli esercizi successivi qualora siano venuti meno i motivi della rettifica effettuata.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono stati calcolati in modo sistematico e costante, ridotti al 50% per i beni acquistati nell'esercizio, applicando aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. I beni di valore inferiore a € 516,46 sono interamente ammortizzati nell'anno di acquisizione in funzione della loro limitata utilità futura.

Le aliquote utilizzate sono dettagliate per categoria di cespiti nella tabella riportata nel paragrafo di approfondimento della voce, al quale si rimanda.

I costi di manutenzione e riparazione sono imputati a conto economico nell'esercizio nel quale vengono sostenuti, qualora di natura ordinaria, ovvero capitalizzati se di natura straordinaria e tali da incrementare l'utilità futura del bene stesso per il quale sono stati sostenuti.

Si precisa che nel presente esercizio e in quelli precedenti non sono state effettuate rivalutazioni monetarie od economiche.

Per i beni gratuitamente devolvibili è stato calcolato solamente l'ammortamento finanziario sul valore da ammortizzare in base alla durata della Convenzione n. 22 sottoscritta con Enac in data 30 aprile 2009, con scadenza 31 dicembre 2027, tenuto altresì conto della vita utile dei beni.

### **Immobilizzazioni finanziarie**

Per quanto riguarda le partecipazioni in altre imprese, sono iscritte al costo di acquisto, rettificato, eventualmente, per riflettere il minor valore della quota di patrimonio netto posseduta e in presenza di una perdita permanente di valore della partecipata stessa.

I titoli sono iscritti al costo d'acquisto con lo scarto di negoziazione imputato secondo il principio pro-rata temporis ed addebitato a conto economico alla voce Interessi ed altri oneri finanziari.

La valutazione viene fatta titolo per titolo, ossia attribuendo a ciascun titolo il costo specificatamente sostenuto. Il costo così determinato non viene mantenuto solo se il titolo alla data di chiusura dell'esercizio risulta durevolmente di valore inferiore al costo.

## ATTIVO CIRCOLANTE

### **Rimanenze**

Le rimanenze, relative a materiale di consumo, sono iscritte al minore tra il costo di acquisto e il valore di mercato. Il costo viene determinato sulla base degli ultimi acquisti effettuati e la valutazione viene fatta per ogni bene attribuendo allo stesso il costo specificatamente sostenuto.

### **Crediti**

I crediti verso clienti sono iscritti al valore di realizzo ottenuto rettificando il valore nominale degli stessi per tenere conto degli eventuali rischi di inesigibilità, attraverso l'accantonamento al fondo svalutazione crediti. Gli altri crediti sono iscritti al loro presunto valore di realizzo.

Per i criteri utilizzati per la conversione delle poste in valuta si rimanda allo specifico paragrafo riportato di seguito.

### **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto, ovvero al valore di presumibile realizzo desumibile dall'andamento del mercato, se minore. Tale minor valore non viene mantenuto nei successivi bilanci qualora vengano meno i motivi che hanno determinato l'iscrizione della rettifica.

### **Disponibilità liquide**

Le disponibilità liquide sono iscritte al valore nominale. Non sono presenti depositi bancari e fondi cassa in valuta estera.

## RATEI E RISCONTI

I ratei e i risconti accolgono i proventi ed i costi di competenza dell'esercizio, ma esigibili in esercizi successivi ovvero sostenuti entro la data di chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

## **Passivo**

---

### FONDI PER RISCHI E ONERI

Sono stanziati a fronte della copertura di perdite o debiti di natura determinata e di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non risultano determinabili o l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza economica e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.



Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

I rischi per i quali la manifestazione di una passività è solo possibile, sono indicati nella nota integrativa senza procedere allo stanziamento di fondi rischi, in conformità ai principi contabili di riferimento.

#### TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Rappresenta l'effettivo debito per trattamento di fine rapporto maturato verso i dipendenti in conformità alla legge ed ai contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il debito per il trattamento di fine rapporto corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati e delle quote destinate a forme di previdenza complementare o al Fondo di tesoreria istituito presso l'Inps. Conseguentemente alla riforma della previdenza complementare entrata in vigore il 1° gennaio 2007, le quote di TFR maturate a partire da tale data vengono classificate mensilmente nei debiti per essere versate nel mese successivo ai fondi di pertinenza.

#### DEBITI

I debiti sono iscritti al valore nominale originariamente contabilizzato.

Per i criteri utilizzati per la conversione delle poste in valuta si rimanda allo specifico paragrafo riportato di seguito.

#### ***Conti d'ordine***

---

Gli impegni e le garanzie sono stati indicati nei conti d'ordine al valore nominale o contrattuale.

I beni di terzi sono iscritti al valore di concessione.

#### ***Costi e ricavi***

---

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza economica con rilevazione dei relativi ratei e risconti. I ricavi ed i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto dei resi, degli sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse con la prestazione dei servizi.

I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, mentre i ricavi derivanti da prestazioni di servizi vengono riconosciuti ad ultimazione dei servizi prestati.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio corrente alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

Le operazioni commerciali effettuate con le società del gruppo sono avvenute a normali condizioni di mercato.

## IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte correnti sul reddito sono determinate sulla base di una realistica previsione degli oneri di imposta da assolvere in applicazione della normativa fiscale attualmente vigente, tenendo conto di eventuali esenzioni e di crediti di imposta spettanti; il debito previsto è rilevato nella voce debiti tributari, al netto delle detrazioni eventualmente spettanti, delle ritenute subite e degli acconti versati. Qualora la sommatoria di detrazioni, ritenute ed acconti sia di importo superiore al carico fiscale dell'esercizio, la differenza è esposta nella voce "crediti tributari".

In applicazione al principio contabile n. 25 dell'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), le imposte sul reddito differite sono calcolate sulle differenze temporanee tra i valori iscritti in bilancio e i corrispondenti valori riconosciuti ai fini fiscali. In particolare, le imposte anticipate sono iscritte solo se esiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero. Le imposte differite, invece, non sono iscritte qualora esistano scarse probabilità che il relativo debito insorga. Il beneficio fiscale relativo al riporto a nuovo di perdite fiscali è rilevato quando esiste la ragionevole aspettativa di realizzarlo, diversamente è rilevato quando conseguito. Le attività e le passività per imposte anticipate e differite sono compensate qualora la compensazione sia consentita giuridicamente. Tali imposte sono iscritte nella voce "altri crediti" (C.II.4 ter: imposte anticipate) dell'attivo circolante se attive e nella voce "fondi per rischi ed oneri" (B.2: imposte differite) se passive.

Nel prospetto di dettaglio viene evidenziata l'analisi delle differenze temporanee come sopra originarie e degli effetti conseguenti.

### ***Criteria di conversione delle poste in valuta***

---

Le attività e le passività in valuta, ad eccezione delle immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie, costituite da partecipazioni valutate al costo, sono iscritte al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio imputando a conto economico i relativi utili e perdite su cambi.

L'eventuale utile netto derivante dall'adeguamento ai cambi di fine esercizio delle poste in valuta concorre alla formazione del risultato d'esercizio. Tale utile, in sede di approvazione del bilancio e della conseguente destinazione del risultato, è iscritto, per la parte non assorbita dalla eventuale perdita d'esercizio e dopo la sua prioritaria destinazione a riserva legale, in una riserva non distribuibile sino al momento del successivo realizzo. Tale riserva, tuttavia, può essere utilizzata, fin dall'esercizio della sua iscrizione a copertura di perdite di esercizi precedenti.

Le immobilizzazioni in valuta sono iscritte al tasso di cambio rilevato al momento del loro acquisto o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione debba giudicarsi durevole.

In Nota Integrativa sono inoltre riportati eventuali effetti significativi derivanti da variazioni nei tassi di cambio verificatesi successivamente alla chiusura dell'esercizio.

*Di seguito vengono esposti i "Prospetti di dettaglio" che consentono di analizzare, in maniera organica e con l'ausilio di commenti, tutte le informazioni necessarie per una corretta comprensione delle variazioni intervenute nelle poste dello stato patrimoniale.*

*Le voci e le sottovoci che non sono state riportate nei prospetti presentano un saldo uguale a zero sia al 31.12.2012 sia per l'anno a confronto.*

## VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE

### Attivo

#### IMMOBILIZZAZIONI

Si propone l'analisi delle immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie nei relativi prospetti di dettaglio che forniscono le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile.

#### Immobilizzazioni immateriali

Si compongono dei Diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno, delle Immobilizzazioni in corso e dei Costi pluriennali su beni di terzi.

	Diritti di utilizzo di opere dell'ingegno	Immobilizz. in corso e acconti	Opere su beni di terzi	Totali
<b>2011</b>				
Costo	557.521	5.590	10.721.888	11.284.999
Fondo ammortamento	529.985	0	9.674.092	10.204.077
<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>27.536</b>	<b>5.590</b>	<b>1.047.796</b>	<b>1.080.922</b>
<b>Variazioni</b>				
Incrementi	1.860		111.669	113.529
Decrementi		5.590		5.590
Ammortamenti	18.848		460.452	479.300
<b>2012</b>				
Costo	559.381	0	10.833.557	11.392.938
Fondo ammortamento	548.833	0	10.134.544	10.683.377
<b>Saldo al 31.12.2012</b>	<b>10.548</b>	<b>0</b>	<b>699.013</b>	<b>709.561</b>

I principali incrementi dell'esercizio interessano la voce "opere su beni di terzi" e riguardano interventi sulla caserma dei Vigili del Fuoco, sui sistemi di mobilità dei passeggeri all'interno dell'aerostazione e sulla recinzione perimetrale.

#### Immobilizzazioni materiali

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

Per i beni gratuitamente devolvibili, la quota di ammortamento finanziario è stata calcolata in funzione della durata della Convenzione n. 22 del 30 aprile 2009, con scadenza 31 dicembre 2027, tenuto altresì conto della vita utile dei beni.

Gli investimenti più importanti realizzati nell'esercizio hanno riguardato il potenziamento e l'ammodernamento del parco mezzi operativi di rampa, l'implementazione dei sistemi di controllo radiogeno dei bagagli da stiva, la sostituzione quasi integrale dei sistemi di gestione e controllo dei parcheggi auto, l'implementazione dei sistemi di guida degli aeromobili verso i pontili d'imbarco, la realizzazione di una ribalta per il carico e lo scarico

delle merci per agevolare e velocizzare il loro trasferimento dal magazzino ai mezzi di superficie e viceversa. Inoltre, è proseguito l'impegno sul fronte delle progettazioni e dei lavori propedeutici alle previste opere di ampliamento dell'aerostazione e risistemazione delle aree antistanti la stessa.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. industriali e comm.	Beni gratuitam. devolvibili	Altri beni	Immobilizz. in corso e acconti	Totali
<b>2011</b>							
Costo	494.890	10.684.885	2.017.096	3.394.976	3.226.040	394.735	20.212.622
F. ammortamento	378.839	9.837.375	1.945.304	2.532.851	3.045.401	0	17.739.770
<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>116.051</b>	<b>847.510</b>	<b>71.792</b>	<b>862.125</b>	<b>180.639</b>	<b>394.735</b>	<b>2.472.852</b>
<b>Variazioni</b>							
Acquisizioni / incr.	0	1.109.537	19.408	0	62.865	98.764	1.290.574
Alienaz. / decr.	0	484.584	4.248	0	0	4.680	493.512
Alienaz./ ricl. f. amm.	0	482.584	4.248	0	0	0	486.832
Ammortamenti	18.467	475.531	40.385	53.883	90.785	0	679.051
<b>2012</b>							
Costo	494.890	11.309.838	2.032.256	3.394.976	3.288.905	488.819	21.009.684
F. ammortamento	397.306	9.830.322	1.981.441	2.586.734	3.136.186	0	17.931.989
<b>Saldo al 31.12.2012</b>	<b>97.584</b>	<b>1.479.516</b>	<b>50.815</b>	<b>808.242</b>	<b>152.719</b>	<b>488.819</b>	<b>3.077.695</b>

Nella tabella che segue si elencano le principali aliquote di ammortamento utilizzate. Tali aliquote economico tecniche sono determinate in relazione alla vita utile dei beni.

Attrezzatura	25%	Impianti e macchinari diversi	20%
Attrezzature pista	30%	Macchine elettroniche	20%
Autoveicoli	25%	Mobili, arredi e macchine ordinarie	12%
Costruzioni leggere	10%		

**Immobilizzazioni finanziarie**

Al 31 dicembre 2012 la voce è composta da partecipazioni in altre imprese e crediti verso altri.

*Partecipazioni in altre imprese*

Al 31 dicembre 2012 la società possiede l'1,25 per cento della CIV – Collegamenti Integrati Veloci S.p.A., che partecipa al programma dell'alta velocità sulla tratta Genova-Milano.

La Società possiede inoltre il 4% della Sviluppo Genova S.p.A., che opera nel settore delle riconversioni industriali.

Le partecipazioni sono state valutate sulla base degli ultimi bilanci approvati e precisamente relativi all'esercizio 2012 (CIV) e 2011 (Sviluppo Genova).

Il prospetto che segue mostra il dettaglio delle partecipazioni come richiesto dall'art. 2427 del Codice Civile.

	C.I.V. S.p.A. (Collegamenti Integrati Veloci)	Sviluppo Genova S.p.A.	Totale
<b>2011</b>			
Costo	258.228	206.580	464.808
Svalutazione	108.757	37.247	146.004
<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>149.471</b>	<b>169.333</b>	<b>318.804</b>

**Variazioni**

Acquisizioni			0
Alienazioni			0
Svalutazioni			0

<b>2012</b>			
Costo	258.228	206.580	464.808
Svalutazione	108.757	37.247	146.004
<b>Saldo al 31.12.2012</b>	<b>149.471</b>	<b>169.333</b>	<b>318.804</b>

	C.I.V. S.p.A. (Collegamenti Integrati Veloci)	Sviluppo Genova S.p.A.
Ultimo bilancio approvato	2012	2011
Patrimonio netto ultimo bilancio approvato	12.549.888	4.245.004
% posseduta al 31.12.2012	1,25	4,00
Quota di patrimonio netto corrispondente	156.874	169.800
Valore a bilancio	149.471	169.333

*Crediti verso altri*

Trattasi essenzialmente di depositi cauzionali a favore di enti pubblici relativamente ad utenze e concessione di ponti radio, che non producono interessi.

	Depositi cauzionali	Totale Crediti v/altri
<b>2011</b>		
Valore	27.882	27.882
<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>27.882</b>	<b>27.882</b>
<b>Variazioni</b>		
Accensioni / rivalutazioni		0
Rimborsi / estinzioni		0
<b>2012</b>		
Valore	27.882	27.882
<b>Saldo al 31.12.2012</b>	<b>27.882</b>	<b>27.882</b>

## ATTIVO CIRCOLANTE

**Rimanenze**

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo sono costituite da materiale d'uso e da parti di ricambio per le infrastrutture ed i mezzi operativi al servizio dell'attività aeroportuale.

	Saldo al 31.12.2011	Variazione netta	Saldo al 31.12.2012
<b>Rimanenze</b>			
Materie prime, suss. e di consumo	208.590	-2.860	205.730
<b>Totale</b>	<b>208.590</b>	<b>-2.860</b>	<b>205.730</b>

**Crediti**

La composizione dei crediti dell'attivo circolante è rappresentata nel prospetto che segue. Tutti gli importi sono interamente esigibili entro l'esercizio successivo.

	Saldo al 31.12.2011	Variazione netta	Saldo al 31.12.2012
<b>Crediti</b>			
Verso Clienti	5.981.153	-879.368	5.101.785
Verso Controllanti	360.000	-360.000	0
Crediti tributari	67.847	972.258	1.040.105
Attività per imposte anticipate	432.076	9.898	441.974
Verso altri	740.491	-1.496	738.995
<b>Totale</b>	<b>7.581.567</b>	<b>-258.708</b>	<b>7.322.859</b>

I crediti verso clienti sono rappresentativi dei rapporti commerciali afferenti le attività *aviation* (diritti aeroportuali, tasse di imbarco e servizi di handling) e *non-aviation* (subconcessioni, provvigioni). Il saldo viene esposto al netto dei fondi rettificativi, complessivamente € 1.159.398. Sulla base di un'attenta e prudente analisi delle singole posizioni creditizie, le svalutazioni sono state operate su specifici crediti la cui recuperabilità presenta margini di incertezza.

La diminuzione dei crediti commerciali è dovuta alla realizzazione di rilevanti importi nella parte finale dell'esercizio, ma anche allo stralcio di crediti divenuti inesigibili, comunque oggetto di integrale svalutazione già negli esercizi precedenti.

<b>Crediti: verso clienti</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Verso Clienti	7.127.412	-866.229	6.261.183
- f.do sval. cred. ex art. 106 TUIR	-37.437	6.131	-31.306
- f.do sval. cred. (tassato)	-1.108.822	-19.270	-1.128.092
<b>Totale</b>	<b>5.981.153</b>	<b>-879.368</b>	<b>5.101.785</b>

*Nel prospetto che segue si da evidenza delle movimentazioni intervenute nei fondi svalutazione dei crediti commerciali.*

<b>Fondi sval. cred. commerciali</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Var. in +</b>	<b>Var. in -</b>	<b>Var. netta</b>	<b>31.12.2012</b>
Fondo sval. cred. ex art. 106 TUIR	37.437	31.306	-37.437	-6.131	31.306
Fondo sval. cred. (tassato)	1.108.822	294.002	-274.732	19.270	1.128.092
<b>Totale</b>	<b>1.146.259</b>	<b>325.308</b>	<b>-312.169</b>	<b>13.139</b>	<b>1.159.398</b>

*Inoltre, come richiesto dalle modifiche introdotte dal decreto legislativo 17 gennaio 2003 n. 6, si riporta la ripartizione per area geografica dei crediti verso clienti.*

	<b>Crediti in euro</b>	<b>Crediti in valuta</b>	<b>Totale crediti</b>
Crediti verso clienti nazionali	5.489.882	0	5.489.882
Crediti verso clienti unione europea	366.387	0	366.387
Crediti verso clienti extra ue	404.914	0	404.914
<b>Totale</b>	<b>6.261.183</b>	<b>0</b>	<b>6.261.183</b>

Al 31 dicembre 2012, la Società non vanta crediti verso la controllante.

I crediti verso l'erario registrano un ammontare rilevante per effetto di diversi fattori. In primo luogo gli acconti pagati nell'esercizio per IRES e IRAP risultano superiori alle imposte di competenza, complessivamente per euro 237mila; secondariamente, dalla liquidazione IVA del mese di dicembre scaturisce un credito di euro 409mila; inoltre, sempre nella voce IRES, trova allocazione il credito relativo alla domanda di rimborso della maggiore imposta derivante dall'indeducibilità dell'Irap sul costo del lavoro, predisposta ai sensi dell'articolo



2, comma 1 quater del Decreto Legge 201/2011 e trasmessa in data 6 febbraio 2013 (euro 334mila). Per quanto riguarda la sottovoce “diversi”, il relativo importo corrisponde al pagamento, effettuato nel 1998, del terzo iscritto a ruolo delle maggiori imposte rilevate dall’ufficio II.DD. con l’avviso di accertamento numero 60/97 notificato in data 24/12/97 e relativo ai redditi 1991. Al riguardo, nel corso dell’esercizio 2003 la società ha presentato domanda di definizione della pendenza ai sensi dell’art. 16 della Legge 27 dicembre 2002, n. 289, utilizzando una parte dell’importo e rendendo la parte residuale interamente esigibile. A seguito dell’intervenuto condono, con decreto depositato il 16 ottobre 2007 la Suprema Corte di Cassazione ha dichiarato estinto il processo.

<b>Crediti: tributari</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
IRES	0	545.383	545.383
IRAP	0	24.919	24.919
IVA	2.181	407.096	409.277
Diversi	65.666	-5.140	60.526
<b>Totale</b>	<b>67.847</b>	<b>972.258</b>	<b>1.040.105</b>

Per quanto riguarda i crediti per imposte anticipate, si rinvia al capitolo dedicato alla fiscalità differita, nel quale se ne analizzano composizione e variazioni.

Nell’ambito della voce “crediti verso altri” trovano allocazione, come per il passato esercizio, i crediti verso le istituzioni per la quota parte di competenza delle iniziative promozionali condotte congiuntamente e non ancora liquidata a fine anno, che hanno carattere prevalente.

#### **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

Nel corso dell’esercizio, al fine di migliorare il rendimento della propria liquidità, la Società ha proceduto a convertire parte delle somme depositate sui conti correnti in certificati di deposito a sei mesi.

<b>Attività finanz. che non costituiscono immob.</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Altri titoli	0	2.500.000	2.500.000
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.500.000</b>

#### **Disponibilità liquide**

La voce depositi bancari si riferisce al saldo dei conti correnti intrattenuti con i diversi istituti di credito, non vincolati.

Per un’analisi delle variazioni intervenute si rimanda al rendiconto finanziario nella relazione sulla gestione.

<b>Disponibilità liquide</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Depositi bancari	10.198.424	-2.914.359	7.284.065
Denaro e valori in cassa	42.070	1.861	43.931
<b>Totale</b>	<b>10.240.494</b>	<b>-2.912.498</b>	<b>7.327.996</b>

#### RATEI E RISCONTI ATTIVI

Attraverso i ratei attivi, è stata registrata la quota di interessi di competenza maturata sui certificati di depositi iscritti tra le attività finanziarie non immobilizzate, la cui manifestazione finanziaria avverrà nel corso dell'esercizio successivo.

I risconti attivi, analiticamente dettagliati nel prospetto che segue, sono rappresentativi di costi di competenza futura la cui manifestazione numeraria e/o documentale è già avvenuta. I canoni diversi si riferiscono principalmente alla locazione di macchine fotocopiatrici e a canoni di manutenzione software e hardware.

Non vi sono importi che si riversano oltre i cinque anni.

<b>Ratei e risconti attivi</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
<i>su interessi attivi</i>	0	13.767	13.767
Ratei	0	13.767	13.767
<i>su premi assicurativi</i>	104.468	-12.428	92.040
<i>su canoni diversi</i>	47.854	-17.787	30.067
Risconti	152.322	-30.215	122.107
<b>Totale</b>	<b>152.322</b>	<b>-16.448</b>	<b>135.874</b>

**Passivo**

## PATRIMONIO NETTO

Il prospetto che segue contempla l'analisi delle singole voci che compongono il patrimonio netto e delle relative variazioni.

	Capitale sociale	Riserva legale	Utile (perdite) a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
<b>Al 31.12.2009</b>	<b>7.746.900</b>	<b>0</b>	<b>-1.305.152</b>	<b>-1.231.751</b>	<b>5.209.997</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio					
- Attribuzioni di dividendi					0
- Altre destinazioni			-1.231.751	1.231.751	0
Altre variazioni					
-					0
Risultato dell'esercizio corrente				100.017	100.017
<b>Al 31.12.2010</b>	<b>7.746.900</b>	<b>0</b>	<b>-2.536.903</b>	<b>100.017</b>	<b>5.310.014</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio					
- Attribuzioni di dividendi					0
- Altre destinazioni		5.001	95.016	-100.017	0
Altre variazioni					
-					0
Risultato dell'esercizio corrente				120.210	120.210
<b>Al 31.12.2011</b>	<b>7.746.900</b>	<b>5.001</b>	<b>-2.441.887</b>	<b>120.210</b>	<b>5.430.224</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio					
- Attribuzioni di dividendi					0
- Altre destinazioni		6.010	114.200	-120.210	0
Altre variazioni					
-					0
Risultato dell'esercizio corrente				69.081	69.081
<b>Al 31.12.2012</b>	<b>7.746.900</b>	<b>11.011</b>	<b>-2.327.687</b>	<b>69.081</b>	<b>5.499.305</b>

Con il prospetto che segue si fornisce inoltre il dettaglio della voce “altre riserve” al 31 dicembre 2012.

	Importo	Possibilità di utilizz.	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizz. nei tre prec. esercizi	
				per cop. perdite	per altre ragioni
Capitale	7.746.900				
Riserve di utili:					
- Riserva legale	11.011	B		269.940	
- Altre riserve	0	A B C	0	0	
<b>Totale</b>	<b>7.757.911</b>		<b>0</b>	<b>269.940</b>	<b>0</b>
Legenda					
A: per aumento di capitale					
B: per copertura perdite					
C: per distribuzione ai soci					

Il capitale sociale è composto da n. 15.000 azioni ordinarie del valore nominale di € 516,46 cadauna.

La composizione societaria al 31 dicembre 2012 è la seguente:

Autorità Portuale di Genova	n. azioni	9.000	60%
Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura	n. azioni	3.750	25%
A.D.R. Aeroporti di Roma S.p.A.	n. azioni	2.250	15%
<b>Totale</b>	<b>n. azioni</b>	<b>15.000</b>	<b>100%</b>

#### FONDI PER RISCHI E ONERI

Il prospetto fornisce il dettaglio dei fondi iscritti in bilancio, che vengono di seguito distintamente commentati con tutte le necessarie informazioni su composizione e variazioni.

Fondi per rischi e oneri	Saldo al 31.12.2011	Variazioni in aumento	Variazioni in diminuz.	Variazione netta	Saldo al 31.12.2012
Fondo per imposte, anche differite	359.553	0	-9.553	-9.553	350.000
<i>fondo vertenze</i>	<i>47.000</i>	<i>525.300</i>	<i>0</i>	<i>525.300</i>	<i>572.300</i>
<i>fondo ex lege 537/93</i>	<i>3.191.973</i>	<i>0</i>	<i>-1.099.154</i>	<i>-1.099.154</i>	<i>2.092.819</i>
<i>fondo rinnovo CCNL</i>	<i>0</i>	<i>260.000</i>	<i>0</i>	<i>260.000</i>	<i>260.000</i>
Altri fondi	3.238.973	785.300	-1.099.154	-313.854	2.925.119
<b>Totale</b>	<b>3.598.526</b>	<b>785.300</b>	<b>-1.108.707</b>	<b>-323.407</b>	<b>3.275.119</b>

- Fondo per imposte

Il fondo per imposte è stato costituito, per la parte relativa alle imposte in contestazione, nel 2005 a seguito della verifica della Guardia di Finanza che ha riguardato gli anni dal 2000 al 2004 e che si è conclusa in data 22 giugno 2005 con la notifica a carico della Società di apposito processo verbale di constatazione. I rilievi IVA contestati alla Società con riferimento alla realizzazione del nuovo magazzino merci sono stati definiti in via transattiva con l’Agenzia delle Entrate nell’anno 2007. La quota residua del fondo, corrispondente a euro 150.000, rappresenta il valore stimato alla data di redazione del bilancio della passività potenziale connessa al rischio di rivalsa da parte delle imprese esecutrici dei lavori, che ancora permane.

Il fondo è stato incrementato nel 2008 di euro 200.000, importo che rappresenta la stima della passività potenziale ai fini ICI a fronte degli avvisi di accertamento emessi dall’Agenzia del Territorio in riferimento alle rendite catastali originariamente proposte (ex art. 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286) con procedura DOCFA e delle relative successive inerenti vicende.

A seguito, infatti, della notifica dei predetti avvisi di accertamento, la Società ha attivato tutte le iniziative necessarie per giungere nel mese di ottobre 2009 ad una prima definizione di sette rendite con conciliazione giudiziale. Successivamente, tra dicembre 2009 e gennaio 2010, sono state proposte con procedura DOCFA talune ulteriori nuove rendite di rettifica. In entrambi i casi, è stato previsto l’inserimento in atti delle nuove rendite con data di efficacia retroattiva, con decorrenza quindi a partire dalla data originaria di primo accatastamento delle unità immobiliari in oggetto. Tali azioni hanno consentito un discreto abbattimento delle rendite originariamente accertate dall’Agenzia del Territorio.

Il fondo iscritto in bilancio tiene conto, alla luce di quanto sopra esposto, anche di tale abbattimento in virtù della predetta retroattività delle nuove suddette rendite.

Si precisa, inoltre, che nel 2009 la Società ha provveduto cautelativamente a versare l’imposta sulla base delle maggiori rendite accertate dall’Agenzia del Territorio, fatte salve le rendite definite con conciliazione giudiziale, mentre a seguire si è tenuto conto, oltre che delle rendite definite con conciliazione giudiziale, anche delle nuove rendite di rettifica proposte con procedura DOCFA, per cui dopo la prima iscrizione del fondo non si è reso necessario alcun ulteriore adeguamento dello stesso.

- Altri fondi

Il fondo vertenze è stato adeguato sulla base dei pareri espressi dai legali della Società per fronteggiare le cause in corso.

Nel 2007 il Fallimento Minerva S.p.A. ha promosso azione revocatoria ex art. 67 della Legge Fallimentare onde ottenere la condanna della Società alla retrocessione al Fallimento dell’importo di € 1.053.288, pari, a detta del Fallimento, all’importo dei pagamenti pervenuti dalla società fallita nell’anno antecedente alla dichiarazione di fallimento. La Società si è costituita in giudizio tramite i propri legali, contestando integralmente il fondamento dalla domanda avversaria. La consulenza tecnica d’ufficio ha quantificato in € 984.316 le somme

astrattamente revocabili, senza peraltro esaminare gli elementi difensivi a sostegno dell'eccezione di insussistenza della *scientia decoctionis*, che si ritengono di particolare rilevanza e che saranno pertanto ribaditi nelle memorie conclusive che verranno depositate entro il termine di sessanta giorni dall'udienza di precisazione delle conclusioni, tenutasi in data 7 febbraio 2013. In accordo con il parere espresso dal legale la Società non ha stanziato alcun fondo.

Nel corso del 2009, Eni ha richiesto la riassunzione del processo pendente avanti il Tribunale di Roma dopo che lo stesso era stato interrotto nell'esercizio precedente dopo la dichiarazione dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. Il contenzioso trae origine dalla citazione in giudizio da parte della compagnia petrolifera dei vettori aerei clienti perché se ne accertasse l'obbligo a pagare alla stessa Eni le somme relative al canone concessorio da questa versato ai gestori aeroportuali. Lo stesso atto, in via subordinata, citava in giudizio anche alcune società di gestione, tra cui Aeroporto di Genova S.p.A.. Nel corso del 2010 la causa è stata sospesa a causa del fallimento della compagnia aerea Livingstone, per poi essere riassunta da Alitalia S.p.A.. Il giudizio è proseguito con il deposito di istanza istruttoria e richiesta di CTU, ma il giudice, all'udienza del 9 febbraio 2012, stante le questioni preliminari sollevate, ha fissato udienza di precisazione delle conclusioni per il 24 gennaio 2013. A tale udienza sono stati concessi i termini di legge per il deposito degli atti conclusivi. In accordo con il parere del legale, la Società non ha stanziato alcun fondo.

Nel corso dell'anno 2011, l'Amministrazione Straordinaria della Alitalia L.A.I. S.p.A. ha promosso azione revocatoria ex art. 67 della Legge Fallimentare onde ottenere la condanna della Società alla retrocessione al Fallimento dell'importo di € 1.634.994. Il difensore della Società, considerata la validità e la persuasività delle eccezioni sollevate in giudizio, ritiene remoto il rischio di soccombenza e comunque limitato al minore importo di € 190.926 pari alle somme astrattamente revocabili. In accordo con tale parere, la Società non ha stanziato alcun fondo. Depositata le memorie istruttorie, la causa è stata rinviata all'8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni.

## TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il dettaglio delle movimentazioni intervenute sul fondo trattamento di fine rapporto viene analizzato nel prospetto che segue.

<b>Consistenza al 31.12.2011</b>		<b>2.963.174</b>
Variazioni dell'esercizio		
+	accantonamento	518.763
+	rivalutazione	94.944
	accantonamenti a c/economico	613.707
-	cessazioni rapporto	46.446
-	anticipazioni	90.518
-	imposta sostitutiva	10.440
-	fondo tesoreria	493.904
-	Prevaer - Previndai - Poste utilizzi	24.750
		666.058
Variazione netta		-52.351
<b>Consistenza al 31.12.2012</b>		<b>2.910.823</b>

## DEBITI

Il seguente prospetto illustra la composizione dei debiti al 31 dicembre 2012. Non vi sono scadenze oltre l'esercizio successivo.

Debiti	Saldo al 31.12.2011	Variazione netta	Saldo al 31.12.2012
Verso Fornitori	4.456.940	321.843	4.778.783
Verso Controllante	0	0	0
Tributari	483.230	-218.207	265.023
Verso istituti previdenziali	420.929	-12.240	408.689
Altri debiti	4.245.394	11.402	4.256.796
<b>Totale</b>	<b>9.606.493</b>	<b>102.798</b>	<b>9.709.291</b>

I saldi verso i fornitori hanno un andamento in gran parte conseguente al volume degli acquisti. Le tempistiche di pagamento si sono lievemente ridotte.

Debiti: verso Fornitori	Saldo al 31.12.2011	Variazione netta	Saldo al 31.12.2012
Fornitori	2.594.006	603.423	3.197.429
Fornitori per fatt. da ricevere	1.862.934	-281.580	1.581.354
<b>Totale</b>	<b>4.456.940</b>	<b>321.843</b>	<b>4.778.783</b>

I debiti tributari si riducono in pratica alla sola gestione delle ritenute operate nei confronti del personale dipendente e nei confronti dei lavoratori autonomi da versare a gennaio 2013.

<b>Debiti: tributari</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Erario per imposte	192.385	-192.385	0
Erario per rit. d'acc. pers. dipendente	279.413	-23.571	255.842
Erario per rit. d'acc. lav. autonomi	11.432	-2.251	9.181
<b>Totale</b>	<b>483.230</b>	<b>-218.207</b>	<b>265.023</b>

Come evidenziato in tabella, i debiti verso gli istituti previdenziali non presentano particolari variazioni rispetto al 2011.

<b>Debiti: verso istituti previdenziali</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
INPS	404.410	-6.259	398.151
INAIL	6.219	-4.016	2.203
ENPAM	0	0	0
INPDAI	0	0	0
FONDO PREVINDAI	7.556	-2.067	5.489
FONDO PREVAER	2.744	102	2.846
FONDO POSTE	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>420.929</b>	<b>-12.240</b>	<b>408.689</b>

Per quanto riguarda la voce altri debiti, viene rilevato nella corrispondente sottovoce il debito maturato al 31 dicembre 2012 nei confronti del personale per ferie non godute, premio di produzione, quattordicesima mensilità e competenze variabili del mese di dicembre dell'esercizio in esame.

I debiti verso le compagnie aeree derivano dalla normale gestione della biglietteria, mentre nella sottovoce "diritti, anche in contestazione" trovano contropartita le somme incassate a titolo di addizionale comunale, da riversare secondo la tempistica di legge sugli appositi capitoli di entrata, nonché le somme introitate ex lege 30.11.94 n. 656, art. 2 duodecies, conseguenti al raddoppio dei diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale.

In merito a queste somme, la Società ha diligentemente provveduto a iscriverle in questa voce dei debiti, senza peraltro procedere ad alcun versamento in quanto l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione non ha emanato il necessario decreto per regolarne le modalità di rilevazione, versamento ed utilizzo. Dopo una lunga fase di studio, si può ritenere che sussistano le condizioni per non modificare l'atteggiamento sin qui tenuto. In effetti anche in ambito associativo si è ritenuto che solo l'emanazione del tuttora mancante decreto attuativo potrà garantire un'uniforme applicazione della norma in merito ai versamenti dei corrispettivi futuri e agli aspetti applicativi per il pregresso.

Infine, nella sottovoce "altri diversi", trovano contropartita prevalente i canoni di gestione aeroportuale e le somme richieste per il cosiddetto servizio antincendi, di cui si è ampiamente relazionato nella relazione sulla gestione, nell'ambito dei contenziosi.



<b>Debiti: altri</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Verso il personale	1.532.498	-85.844	1.446.654
Verso compagnie aeree	257.263	-94.755	162.508
Diritti, anche in contestazione	970.748	118.115	1.088.863
Altri diversi	1.484.885	73.886	1.558.771
<b>Totale</b>	<b>4.245.394</b>	<b>11.402</b>	<b>4.256.796</b>

#### RATEI E RISCONTI PASSIVI

Attraverso i risconti vengono rinviate al futuro quote di ricavi già fatturate, in particolare canoni di subconcessione e concessioni commerciali, ma di competenza futura. Non vi sono importi che si riversano oltre i cinque anni.

<b>Ratei e risconti passivi</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Ratei su servizi diversi	0	213	213
Risconti su subconcessioni e canoni	485.016	-253.366	231.650
<b>Totale</b>	<b>485.016</b>	<b>-253.153</b>	<b>231.863</b>

#### Conti d'ordine

Nei conti d'ordine sono state esposte le garanzie rilasciate in favore di terzi, tra le quali assume particolare rilevanza la fidejussione in favore della Dogana di Genova necessaria per lo svolgimento della normale attività dello scalo merci.

Fra i beni di terzi sono state iscritte le opere, al valore di costruzione, realizzate a seguito di specifiche convenzioni sottoscritte con l'Enac, collaudate in via definitiva. Tali opere sono tuttora in attesa del formale trasferimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ne assumerà la titolarità mediante l'iscrizione al demanio dello Stato per l'assegnazione in uso gratuito all'Enac e la successiva consegna da parte di quest'ultimo al gestore aeroportuale.

Per quanto riguarda gli altri beni ricevuti in concessione, la Società, in attesa di procedere alla determinazione del loro valore in contraddittorio con Enac come previsto dalla Convenzione sottoscritta nel 2009, ha preso le opportune iniziative per una prima stima della consistenza patrimoniale insistente sul sedime aeroportuale.

Nell'ambito degli impegni di acquisto, si segnala l'impegno in capo alla Società, quale gestore di infrastrutture aeroportuali, di predisposizione ed attuazione di piani per il contenimento e l'abbattimento del rumore, come previsto dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico (L. 447/95) e dal D.M. 29 novembre 2000, nel caso di superamento dei limiti stabiliti.

Tali impegni risultano di difficile quantificazione e, comunque, determinabili in via

necessariamente interpretativa non essendo disponibili specifiche indicazioni circa le attività da considerare per “manutenzione” e “potenziamento” delle infrastrutture, che costituiscono la base di calcolo ai sensi della L. 447/95.

Assunzione dell’impegno ed entità dello stesso sono quindi condizionati ad eventi futuri e comunque da definirsi in relazione all’effettivo programma di opere da realizzare (che, nel caso, potrebbero configurarsi come spese di investimento di natura capitalizzabile).

<b>Conti d'ordine</b>	<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>Saldo al 31.12.2012</b>
Fidejussioni prestate a terzi	256.324	0	256.324
Beni da trasf. al Ministero dei Trasporti	32.746.830	0	32.746.830
<b>Totale</b>	<b>33.003.154</b>	<b>0</b>	<b>33.003.154</b>

**CONTO ECONOMICO****Valore della produzione**

	2012	2011	diff.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
diritti	7.551.963	7.558.114	-6.151
assistenza	6.971.241	7.257.018	-285.777
proventi <i>aviation</i>	14.523.204	14.815.132	-291.928
subconcessioni aree e attività			
attività svolte in proprio	5.597.240	5.748.047	-150.807
proventi <i>non aviation</i>	2.866.914	3.076.133	-209.219
	8.464.154	8.824.180	-360.026
	22.987.358	23.639.312	-651.954
Altri ricavi e proventi			
recuperi diversi	1.228.026	714.530	513.496
utilizzo fondi	293.514	0	293.514
plusv. da cessione immob. e sopravv. ordinarie	250.141	44.075	206.066
contributi	166.649	497.650	-331.001
	1.938.330	1.256.255	682.075
Totale	24.925.688	24.895.567	30.121

I proventi aviation, specialmente nella componente assistenza, risentono della lieve flessione del traffico complessivo, ma anche della sua differente combinazione. I proventi non aviation mostrano un andamento negativo sia nelle attività svolte direttamente sia in quelle subconcesse principalmente e rispettivamente per il calo dei ricavi da parcheggi auto e per l'improvvisa interruzione, a causa del fallimento del subconcessionario, di un rilevante contratto di affidamento di aree.

Gli altri ricavi e proventi, che segnano invece un deciso incremento, beneficiano della manifestazione economica derivante dalle iniziative promozionali concordate e condotte con la Regione Liguria, della rivalsa IMU applicata ai subconcessionari, dell'utilizzo parziale del fondo ex-lege 537/93 a fronte delle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio, nonché di considerevoli sopravvenienze attive ordinarie, soprattutto derivanti dall'applicazione di previsioni contrattuali.

**Costi della produzione**

<b>Costi per materie prime, suss., di consumo e di merci</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
materiali di consumo	275.410	250.069	25.341
materiali per manutenzione	204.365	207.157	-2.792
cancelleria e stampati	97.201	71.090	26.111
<b>Totale</b>	<b>576.976</b>	<b>528.316</b>	<b>48.660</b>

<b>Costi per servizi</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
utenze	1.731.010	1.435.584	295.426
manutenzioni	730.920	884.401	-153.481
prestazioni di esercizio	3.431.803	3.402.443	29.360
compensi professionali	443.666	343.885	99.781
organi sociali	187.687	169.718	17.969
assicurazioni	297.762	327.658	-29.896
pubblicità, promozionali e rappresentanza	2.977.750	2.250.299	727.451
spese generali diverse	36.138	73.580	-37.442
studi e progetti	0	35.000	-35.000
<b>Totale</b>	<b>9.836.736</b>	<b>8.922.568</b>	<b>914.168</b>

I costi per materiali non registrano variazioni degne di nota, mentre alcune voci dei costi per servizi mostrano differenze degne di nota. E' il caso delle utenze, che dopo aver fatto segnare negli esercizi precedenti anche dei recuperi interessanti, a causa degli incrementi di tariffa subiscono un deciso innalzamento. Anche i costi di promozione evidenziano un deciso incremento, in parte per le attività intraprese anche con il supporto delle istituzioni, in parte perché lo scorso esercizio la titolarità di alcune iniziative similari era stata assunta dalle stesse istituzioni sgravando il conto economico della Società dei relativi costi. Meritevole di attenzione anche il valore raggiunto dalle consulenze e dalle prestazioni

professionali, indice delle molteplici questioni che la Società è chiamata a fronteggiare nell'ambito della normale gestione come su tematiche più particolari o eccezionali.

<b>Costi per godimento di beni di terzi</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
canoni di gestione aeroportuale	499.268	487.462	11.806
altri canoni	128.788	128.676	112
<b>Totale</b>	<b>628.056</b>	<b>616.138</b>	<b>11.918</b>

<b>Costi per il personale</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
salari e stipendi	8.546.118	8.571.479	-25.361
oneri sociali	2.474.926	2.461.313	13.613
trattamento di fine rapporto	613.707	629.835	-16.128
altri costi	557.646	599.681	-42.035
<b>Totale</b>	<b>12.192.397</b>	<b>12.262.308</b>	<b>-69.911</b>

Trascurabili gli incrementi dei canoni di gestione aeroportuale e degli altri canoni, mentre i costi per il personale evidenziano una lieve diminuzione, ottenuta anche attraverso una razionalizzazione delle risorse e la conseguente riduzione degli elementi di retribuzione non ordinari.

<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
ammortamento delle immob. immateriali			
costi pluriennali su beni di terzi	460.453	483.239	-22.786
altri costi pluriennali	18.848	19.009	-161
<b>totale</b>	<b>479.301</b>	<b>502.248</b>	<b>-22.947</b>
ammortamento delle immob. materiali			
terreni e fabbricati	18.467	27.663	-9.196
impianti e macchinari	475.531	625.720	-150.189
attrezzature industriali e commerciali	40.385	53.440	-13.055
beni gratuitamente devolvibili	53.883	53.883	0
altri beni	90.785	94.263	-3.478
<b>totale</b>	<b>679.051</b>	<b>854.969</b>	<b>-175.918</b>
svalutazione dei crediti dell'attivo circolante			
acc.to f. sval. cred. ex art. 106 TUIR	31.306	37.437	-6.131
acc.to fondo sval. crediti (tassato)	294.002	2.270	291.732
<b>totale</b>	<b>325.308</b>	<b>39.707</b>	<b>285.601</b>
<b>Totale</b>	<b>1.483.660</b>	<b>1.396.924</b>	<b>86.736</b>

Le quote di ammortamento di competenza dell'esercizio diminuiscono in conseguenza dello slittamento, già nei precedenti esercizi, di numerosi investimenti, secondo una prassi prudente perdurando il contesto di indeterminatezza in materia di regolazione tariffaria, e quindi l'incertezza di recuperare i costi sostenuti.

I fondi svalutazione crediti sono stati adeguati sulla base di una attenta analisi delle posizioni creditorie.

<b>Accantonamenti per rischi ed altri oneri</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
accantonamento al fondo imposte in contenzioso	0	9.553	-9.553
altri accantonamenti	785.300	25.000	760.300
<b>Totale</b>	<b>785.300</b>	<b>34.553</b>	<b>750.747</b>

Gli accantonamenti dell'esercizio riguardano per buona parte il personale, con importi stanziati per prevenire un eventuale impatto retroattivo del rinnovo del CCNL e per neutralizzare un eventuale esito sfavorevole nel contenzioso relativo agli scatti di anzianità di cui si è già relazionato. Restano poi importi minori a fronte di sinistri verificatisi nel corso del 2012 (per la franchigia assicurativa) e per potenziali controversie con i subconcessionari in merito alle rivalse IMU applicate.

<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
oneri tributari	258.124	177.149	80.975
contributi e quote associative	47.092	51.844	-4.752
abbonamenti a libri, giornali e riviste	11.584	15.502	-3.918
erogazioni liberali	1.000	2.000	-1.000
sopravv. e minusv. passive ordinarie	68.892	22.005	46.887
perdite varie	2.127	100.568	-98.441
<b>Totale</b>	<b>388.819</b>	<b>369.068</b>	<b>19.751</b>

Negli oneri diversi di gestione non si registrano variazioni di rilievo, perlomeno negli elementi ordinari. L'unica eccezione riguarda gli oneri tributari, il cui aumento riflette il differenziale tra le aliquote ai fini ICI e quelle fissate per l'IMU 2012.

#### **Proventi e oneri finanziari**

<b>Proventi e oneri finanziari</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
Altri proventi finanziari da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	0	58.585	-58.585
proventi diversi dai precedenti	244.886	145.522	99.364
	244.886	204.107	40.779
Interessi ed altri oneri finanziari spese e commissioni bancarie	55.079	54.766	313
	55.079	54.766	313
Utile e perdite su cambi utile e perdite su cambi	-24	42	-66
<b>Totale</b>	<b>189.783</b>	<b>149.383</b>	<b>40.400</b>

**Rettifiche di valore di attività finanziarie**

<b>Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
Rivalutazioni	0	0	0
Svalutazioni di partecipazioni	0	21.602	-21.602
	0	21.602	-21.602
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>-21.602</b>	<b>21.602</b>

In considerazione dei risultati ottenuti dalle partecipate, nel 2012 non è stato necessario effettuare alcuna svalutazione delle stesse, risultando l'attuale fondo già adeguato.

**Proventi e oneri straordinari**

<b>Proventi e oneri straordinari</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>diff.</b>
Proventi vari	1.401.547	230.138	1.171.409
	1.401.547	230.138	1.171.409
Oneri imposte esercizi precedenti	349	0	349
vari	5.044	272.959	-267.915
	5.393	272.959	-267.566
<b>Totale</b>	<b>1.396.154</b>	<b>-42.821</b>	<b>1.438.975</b>

La gestione straordinaria espone un rilevante saldo positivo per effetto delle sopravvenienze relative all'utilizzo del fondo 537/93 a fronte degli investimenti già in parte ammortizzati. Tale utilizzo è stato effettuato in conformità alle indicazioni ricevute da Enac nel corso dell'esercizio e dopo un'approfondita analisi con i consulenti della Società. Inoltre, l'istanza di rimborso della maggior Ires derivante dall'indeducibilità dell'Irap sul costo del lavoro predisposta ai sensi dell'articolo 2, comma 1 quater del Decreto Legge 201/2011 ha generato un'ulteriore sopravvenienza di euro 334mila, alla quale si sono sommati altri proventi straordinari per l'intervenuta prescrizione di debiti.



## Imposte

### Fiscalità corrente

Le imposte dell'esercizio ammontano a euro 557.638 e sono costituite dall'IRES per euro 42.051 e dall'IRAP per euro 515.587.

Nelle tabelle che seguono vengono analizzate le differenze tra risultato del conto economico e imponibile fiscale e tra aliquota ordinaria e aliquota effettiva.

IRES	imponibile	aliquota	imposta (+)
Risultato prima delle imposte	616.821		
Aliquota teorica		27,50%	
Onere fiscale teorico			169.626
Effetto delle variazioni in aumento (diminuzione) rispetto all'aliquota ordinaria			
- accantonamenti tassati	1.350.807		371.472
- costi indeducibili	473.096		130.101
- utilizzo fondi tassati	-590.344		-162.345
- altre differenze	-1.052.778		-289.514
Reddito lordo	797.602		
Perdite riportabili	-638.082		
Reddito imponibile al lordo ACE	159.520		
Istituto ACE ex articolo 1 DL 201/2011	-6.607		
Reddito imponibile al netto ACE	152.913		
Imposta corrente			42.051
Aliquota effettiva		6,82%	

IRAP	imponibile	aliquota	imposta (+)
Differenza tra valore e costi della produzione	-969.116		
Aliquota teorica		4,20%	
Onere fiscale teorico			-40.703
Costi per il personale indeducibili	11.600.885		487.237
Accantonamenti tassati e sval. dei crediti	1.110.608		46.646
Altre variazioni in aumento	824.405		34.625
Altre variazioni in diminuzione	-290.891		-12.217
Imponibile fiscale e imposta corrente	12.275.891		515.587

### Fiscalità differita

Il saldo delle imposte differite attive iscritte a bilancio 2012 ammonta a euro 441.974 con una variazione positiva a conto economico pari a euro 9.898.

Le imposte anticipate (al netto delle imposte differite sui residui quinti di plusvalenze rateizzate da sottoporre a tassazione nei prossimi esercizi) sono state calcolate e iscritte nei limiti della quota parte di accantonamenti tassati e perdite fiscalmente riportabili ai fini

IRES per la quale si prevede che la stessa si riversi negli anni 2013 – 2014, esercizi nei quali sussiste la ragionevole certezza dell'esistenza di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze temporanee deducibili che in tali anni si andranno ad annullare.

Nel rispetto del principio di prudenza e come previsto dai vigenti principi contabili, non sono state, invece, stanziare le imposte anticipate relativamente alle ulteriori quote di accantonamenti tassati che si prevede daranno luogo a riduzioni del reddito imponibile, mediante corrispondenti variazioni in diminuzione da operare in sede di dichiarazione dei redditi, negli esercizi successivi al 2014. Nel prospetto che segue sono state comunque quantificate sia queste ulteriori differenze temporanee, sia le imposte anticipate da esse generate.

Considerato, infatti, il periodo temporale in cui si prevede che tali differenze temporanee si riverseranno, non appare possibile conseguire quella ragionevole certezza che, negli esercizi in cui in concreto le predette residue differenze temporanee deducibili si annulleranno, sussisteranno redditi imponibili superiori alle stesse.

	termine	aliquota	31.12.2011	variazioni	31.12.2012
<b>Imposte differite</b>					
Differenze temporanee					
- plusvalenze			6.698	5.093	11.791
<b>Totale differenze temporanee</b>			<b>6.698</b>	<b>5.093</b>	<b>11.791</b>
<b>Imposte differite</b>					
Imposte differite					
- su plusvalenze	2014	27,50%	1.843	1.401	3.244
<b>Imposte differite</b>			<b>1.843</b>	<b>1.401</b>	<b>3.244</b>
<b>Imposte anticipate</b>					
Differenze temporanee					
- svalutazione crediti			1.108.822	19.270	1.128.092
- fondi per rischi e oneri			2.863.943	464.572	3.328.515
- perdite fiscalmente riportabili			0	91.115	91.115
<b>Totale differenze temporanee</b>			<b>3.972.765</b>	<b>574.957</b>	<b>4.547.722</b>
<b>Imposte anticipate iscrivibili (importo max)</b>					
- su svalutazione crediti	...	27,50%	304.926	5.299	310.225
- su fondi per rischi e oneri	...	27,50%	787.584	127.758	915.342
- su perdite fiscalmente riportab.	2013	27,50%	0	25.057	25.057
Imposte anticipate: importo max iscrivibile			1.130.222	120.402	1.250.624
<b>Imposte anticipate iscritte</b>	<b>2014</b>		<b>433.919</b>	<b>11.299</b>	<b>445.218</b>
<b>Imposte differite (anticipate) nette</b>			<b>-432.076</b>	<b>-9.898</b>	<b>-441.974</b>

**ALTRI PROSPETTI INFORMATIVI****NUMERO MEDIO DEI DIPENDENTI F.T.E.**

	2012	2011	Variazione
Dirigenti	1,3	2,0	-0,7
Impiegati f.t.	120,5	120,3	0,2
Impiegati p.t.	18,5	18,2	0,3
Operai f.t.	72,8	73,5	-0,7
<b>Totali</b>	<b>213,1</b>	<b>214,0</b>	<b>-0.9</b>

**COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI**

	Compensi	Ind. fine rapp.	Totali
Amministratori	92.864		92.864
Sindaci	88.859		88.859
<b>Totali</b>	<b>181.723</b>	<b>0</b>	<b>181.723</b>

**PROSPETTO DEI CORRISPETTIVI DI REVISIONE CONTABILE**

	Soggetto erogante	Compensi
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	26.500

### INFORMAZIONI COMPLEMENTARI

Ai fini di una completa informativa di bilancio, necessaria ai sensi dell'art. 2423, comma 3, del Codice Civile, si informa che la Autorità Portuale di Genova esercita su Aeroporto di Genova S.p.A. attività di direzione e coordinamento.

Ai sensi dell'art. 2497 bis, comma 4, del Codice Civile, si riporta un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'Ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento, come risultante dall'ultimo bilancio dell'esercizio finanziario disponibile, chiuso al 31 dicembre 2011.

Denominazione: Autorità Portuale di Genova

Sede: Genova - Via della Mercanzia, 2

C.F. e P.I.: 00807480108

Azioni Aeroporto di Genova S.p.A. possedute: n. 9.000 pari a € 4.648.140,00 (60% C.S.)

## AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA - DATI ESSENZIALI CONTO CONSUNTIVO (importi in euro)

2011

## STATO PATRIMONIALE ATTIVO

A.	Crediti verso lo Stato ed altri enti pubblici per la partecipazione al patrimonio iniziale	0
B.	Immobilizzazioni	454.164.081
C.	Attivo circolante	196.840.703
D.	Ratei e risconti	4.946.229
	<b>Totale attivo</b>	<b>655.951.013</b>

## STATO PATRIMONIALE PASSIVO

A.	Patrimonio netto	294.797.559
B.	Contributi in conto capitale	66.616.619
C.	Fondi per rischi e oneri	10.016.036
D.	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	6.875.211
E.	Residui passivi	270.500.263
F.	Ratei e risconti	7.145.325
	<b>Totale passivo e netto</b>	<b>655.951.013</b>

## Conti d'ordine

1.	Sistema dei rischi	84.844.804
2.	Sistema degli impegni	0
3.	Beni di terzi presso l'Ente: opere	620.526.760
	Beni di terzi presso l'Ente: fidejussioni	84.261.613
4.	Beni dell'Ente presso terzi	4.971
5.	Mutui a carico dello Stato	215.473.388
6.	Mutui per opere finanziate dall'Ente	79.233.069
	<b>Totale conti d'ordine</b>	<b>1.084.344.605</b>

## CONTO ECONOMICO

A.	Valore della produzione	74.199.423
B.	Costi della produzione	45.521.678
=	Differenza tra valore e costi della produzione	28.677.745
C.	Proventi e oneri finanziari	-281.594
D.	Rettifiche di valore di attività finanziarie	0
E.	Proventi e oneri straordinari	1.458.666
=	Risultato prima delle imposte	29.854.817
	Imposte dell'esercizio	1.447.853
	<b>Avanzo / disavanzo / pareggio economico</b>	<b>28.406.964</b>

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DELLA SOCIETA' AEROPORTO DI GENOVA p.A. SUL BILANCIO al 31/12/2012

Signori soci,

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2012, redatto dal Consiglio di Amministrazione ai sensi di legge e da questi regolarmente comunicato al Collegio Sindacale, unitamente alla Relazione, presenta le seguenti risultanze:

### STATO PATRIMONIALE

Totale attivo	Euro	21.626.401
Totale passivo	Euro	21.626.401
di cui:		
Passività e fondi diversi	Euro	13.799.409
Capitale sociale e riserve	Euro	7.757.911
Utile(perdita) dell'esercizio	Euro	69.081
I conti d'ordine sono pari a	Euro	33.003.154

### CONTO ECONOMICO

Differenza tra valore e costi della produzione	Euro	- 969.116
Proventi ed oneri finanziari	Euro	189.783
Proventi ed oneri straordinari	Euro	1.396.154
Risultato prima delle imposte	Euro	616.821
Imposte sul reddito dell'esercizio	Euro	- 547.740
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>69.081</b>

### Attività del Collegio Sindacale

Si fa presente che il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea dei Soci il 6 giugno 2012, per il triennio 2012/2014.

Durante l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2012, il Collegio si è riunito per n. 3 sedute ed ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione constatando l'intervenuto confronto di opinioni fra tutti i partecipanti e prendendo atto che le deliberazioni assunte sono state conformi alla legge.

L'attività del Collegio si è svolta in conformità delle indicazioni contenute nelle Norme di Comportamento dei Collegi Sindacali.

In particolare, durante l'esercizio, il Collegio:

- ha vigilato sull'osservanza delle norme di legge e dell'Atto costitutivo e sui principi di corretta amministrazione;
- ha partecipato alle sedute del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il suo funzionamento;
- ha avuto dagli Amministratori informazioni sul generale andamento della gestione e

sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo effettuate dalla Società. Per quanto di competenza, può ragionevolmente assicurare che le azioni poste in essere, sono conformi alle norme di legge ed allo Statuto e rispettano i principi di corretta amministrazione;

- ha tenuto riunioni anche tramite contatti telefonici con la Società KPMG - Società di Revisione e Organizzazione Contabile - incaricata del controllo contabile (ex art.2409 bis c.c.), dai quali non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha preso visione della Relazione redatta dall'Organismo di Vigilanza;
- ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni;
- ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti aziendali, l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dalla Società incaricata del controllo contabile.

Il Collegio, inoltre, fa presente che non sono pervenute denunce ex art.2408 del Codice Civile.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente Relazione.

#### **Bilancio di esercizio 2012**

Il Collegio ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione e, in proposito, non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto è noto al Collegio, il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del Bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quarto, del Codice Civile.

Il Bilancio della Società Aeroporto di Genova p.A. è sottoposto a revisione, nel caso specifico dalla Società KPMG.

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

In conclusione, il Collegio Sindacale esprime parere favorevole all'approvazione del Bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2012, così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione.

Genova, 08 aprile 2013

Il Collegio Sindacale



**KPMG S.p.A.**  
**Revisione e organizzazione contabile**  
Piazza della Vittoria, 15 int. 11  
16121 GENOVA GE

Telefono +39 010 564992  
Telefax +39 010 5535159  
e-mail it-fmauditaly@kpmg.it  
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

## **Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

Agli Azionisti della  
Aeroporto di Genova S.p.A.

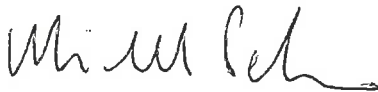
- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Aeroporto di Genova S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.  
  
Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 12 aprile 2012.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2012 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Aeroporto di Genova S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nella nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Aeroporto di Genova S.p.A. non si estende a tali dati.



- 5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Aeroporto di Genova 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 n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2012.

Genova, 8 aprile 2013

KPMG S.p.A.



Michele Petino  
Socio

**VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 29/04/2013**

L'anno 2013 il giorno 29 del mese di aprile, alle ore 15:00 presso la sede sociale, in prima convocazione, si è tenuta l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci della Società per azioni "Aeroporto di Genova".

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto Sociale Marco Arato, Presidente del Consiglio di Amministrazione, ne assume la Presidenza chiamando a fungere da segretario Paolo Sirigu, Direttore Generale della Società.

Il Presidente, constatato che sono presenti n. 3 azionisti titolari di n. 15.000 azioni da nominali € 516,46 cadauna, pari all'intero capitale sociale versato di € 7.746.900,00

*... omissis...*

**DICHIARA**

che l'Assemblea è validamente costituita ed atta a deliberare

*... omissis...*

L'Assemblea all'unanimità e per alzata di mano,

**DELIBERA**

di approvare il Bilancio chiuso al 31.12.2012 così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione e di destinare l'utile di esercizio, pari a € 69.081, per il 5%, pari a € 3.454, a riserva legale e per il restante 95%, pari a € 65.627, a nuovo. Delibera inoltre di procedere alla copertura parziale delle perdite a nuovo mediante integrale utilizzo sia della riserva legale che degli utili a nuovo, nei rispettivi importi risultanti dopo la destinazione dell'utile 2012.

*... omissis...*