

BILANCIO 2014

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 31.12.14

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Marco Arato

Consiglieri

Fernanda Contri
Lorenzo Lo Presti
Felice Negri
Paolo Odone
Carla Roncallo

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Antonio Ionta

Sindaci Effettivi

Luca Guarna
Gian Alberto Mangiante
Antonio Rosina
Giuseppe Selvaggi

DIREZIONE

Direttore Generale

Paolo Sirigu

INDICE

RELAZIONE SULLA GESTIONE	5
LO SCENARIO	5
AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO	7
NORMATIVA EUROPEA	7
La revisione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE sugli appalti pubblici	7
Regolamento UE n. 139/2014 – Tempi e modalità di applicazione	8
Ground Handling – proposta di regolamento	9
Aiuti di Stato.....	10
NORMATIVA NAZIONALE.....	12
Contratto di Programma e Autorità dei Trasporti (Legge di Stabilità 228/2012).....	12
Modelli Tariffari.....	12
Aggiornamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato.	13
Ambiente: Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA)	13
Rapporti con gli Enti di Stato	15
Relazioni Industriali	16
NORMATIVA ENAC	17
Safety & Security.....	17
EVENTI SOCIETARI	19
CONTRATTO DI PROGRAMMA.....	19
CONSISTENZA PATRIMONIALE	20
RINNOVO DEL CERTIFICATO PRESTATORE DI SERVIZI AEROPORTUALI	20
INSERIMENTO DELL’AEROPORTO DI GENOVA NELLE RETI EUROPEE TEN-T E COFINANZIAMENTO DELLE ATTIVITA’ DI PROGETTAZIONE	20
<i>Progetto co-finanziato dall’Agenzia TEN T relativo al collegamento tra l’aeroporto C. Colombo e la rete ferroviaria, denominato: Progetto GATE</i>	20
MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E GESTIONE EX-D.LGS. 231/2001	21
CODICE IN MATERIA DI TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI	21
ADEMPIMENTI RELATIVI AL DPR N. 251 del 30 novembre 2012	21
LA GESTIONE AZIENDALE	23
ATTIVITA’ AERONAUTICHE	23
ATTIVITA’ NON AERONAUTICHE	30
ATTIVITA’ DI MARKETING E COMMERCIALE.....	31
ATTIVITA’ DI COMUNICAZIONE, STUDIO E RELAZIONI ESTERNE.....	39
RELAZIONI ISTITUZIONALI	42
ATTIVITA’ DI AIRPORT OPERATOR	45
Safety e security.....	45

INVESTIMENTI E MANUTENZIONI	49
TUTELA AMBIENTALE	51
PERSONALE E ORGANIZZAZIONE	52
Organizzazione	52
LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA.....	54
CONTENZIOSI.....	59
Antincendio.....	59
Azione revocatoria Fallimento Minerva Airlines S.p.A.....	60
Azione revocatoria Alitalia Linee Aeree Italiane in A.S.	61
RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI, IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E ALTRE PARTI CORRELATE	61
DIREZIONE E COORDINAMENTO DELLA SOCIETA'	62
ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO.....	62
STRUMENTI FINANZIARI E GESTIONE DEI RISCHI	62
Rischio di credito	62
Rischio di liquidità.....	62
Rischio di mercato	63
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO.....	63
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	63
ALTRE INFORMAZIONI	64
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	65
NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO 2014	69

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LO SCENARIO

Lo scenario macroeconomico internazionale chiude il 2014 con un bilancio molto negativo, soprattutto alla luce di quanto era stato ipotizzato ad inizio anno. Infatti le stime di crescita del Pil previste nel mese di gennaio 2014 dagli analisti, sono state disattese.

Il prolungamento della recessione, nel 2014 ha condotto l'Europa sul non atteso e pericoloso sentiero della deflazione, provocando un peggioramento significativo delle condizioni del mercato del lavoro. In Italia il tasso di disoccupazione ha raggiunto a novembre il livello record del 13,4% con la disoccupazione giovanile che ha sfiorato il 44%.

L'attività economica in Italia è rimasta pressoché stazionaria, mentre nell'area dell'euro è stata avvertita una moderata ripresa nell'ultima fase dell'anno. Anche la congiuntura nazionale ha iniziato a mostrare timidissimi segnali positivi verso fine 2014, ma in nessun caso si può ancora parlare di veri segnali di ripresa. Tuttavia questi timidi segnali fanno sperare, almeno all'interno dell'area dell'euro, buone condizioni di base per un possibile miglioramento nel corso della prima metà del 2015.

Questi fenomeni si sono incominciati ad avvertire nell'ultimo trimestre del 2014, grazie al calo del prezzo del petrolio e al rafforzamento del dollaro sull'euro. Entrambi i fattori hanno agito positivamente sulla domanda aggregata spingendo i consumi interni e le esportazioni, ma è opinione unanime che la ripresa in Europa sarà lenta, mentre in Italia rimarrà pressoché stazionaria.

La produzione industriale, ancora negativa sino ad ottobre, ha iniziato a riprendersi a fine anno; anche il commercio al dettaglio ha arrestato il percorso negativo di discesa incominciando un nuovo percorso di recupero. Le esportazioni, verso la fine dell'anno, hanno iniziato ad aumentare, ed i prestiti alle famiglie, dopo un calo considerevole, hanno iniziato anch'essi a mostrare piccoli ma significativi aumenti. Il gettito mensile dell'Iva si è mostrato discontinuo, specie nel mese di novembre; tuttavia si registra una lieve tendenza a crescere su base annua. Nel complesso, il quadro congiunturale appare molto debole, ma gli analisti sono propensi a dichiarare che gli indicatori economici hanno smesso di crollare.

E' rimasto negativo il trend annuale delle nuove aperture di partite Iva (-1,4%), anche se bisogna segnalare che tra ottobre e novembre sono emersi nuovi segnali di ripresa difficilmente decifrabili a causa del boom di aperture con il regime dei minimi spinto dall'iter di approvazione della Legge di Stabilità. Al netto di tale effetto, il trend sembra proseguire il percorso negativo intrapreso dall'inizio della crisi. Sul fronte Movimprese, i saldi demografici delle imprese restano positivi ma a livelli decisamente bassi. A ciò si aggiungano i dati negativi che provengono dal fronte bancario con la crescita continua delle sofferenze e dei dati negativi di Movimprese sui fallimenti che continuano ad aumentare con tassi a due cifre. L'economia italiana ha iniziato a mostrare piccoli segnali di recupero sul fronte della domanda interna grazie ad una mini ripresa dei consumi delle famiglie, probabilmente anche per merito degli 80 euro mensili concessi ai bassi redditi, mentre restano ancora fermi gli investimenti sia privati che pubblici.

I dati diffusi dall'Istat sul Pil del quarto trimestre 2014 hanno confermato le ultimissime previsioni di un -0,4%. Nel quarto trimestre la crescita è stata nulla in termini congiunturali, mentre il Pil è sceso dello 0,3% su base annua. Nello stesso periodo il Pil, in termini congiunturali, è aumentato dello 0,7% negli Usa e dello 0,5% nel Regno Unito.

Il Fondo monetario internazionale ha diffuso a gennaio 2015 le nuove previsioni di crescita dell'economia globale segnalando come le difficoltà economiche di Cina, Russia, Giappone e dell'area dell'euro, abbiano determinato un nuovo ribasso delle stime. In particolare, negli Usa la crescita si rafforza con una correzione al rialzo della stima per il 2015 di 0,5 punti rispetto a ottobre, stimando una crescita fino a +3,6%. Anche il prodotto globale è previsto crescere del 3,5% nel 2015 e cioè di un -0,3% rispetto alla stima di ottobre. Per l'Italia invece si registra un'ampia correzione al ribasso (-0,5%) che porta la stima per il 2015 al +0,4%. Solo il Brasile fa peggio con una correzione di -1,1% e una previsione di +0,3% per il 2015. Nel 2016 il prodotto mondiale è previsto crescere del 3,7% grazie ad un'accelerazione del commercio mondiale (+5,3%).

Analizzando il traffico aereo nel nostro Paese, quest'ultimo nel 2014 torna a crescere dopo due anni di contrazione. Secondo i dati prodotti da Assaeroporti, il sistema aeroportuale italiano ha infatti registrato, rispetto allo scorso anno, un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5% e un aumento dei volumi di merce trasportata pari al 5%. I passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati, nel corso del 2014, 150.505.471, dunque 6,4 milioni di passeggeri in più rispetto al 2013. L'incremento del traffico complessivo dei movimenti degli aeromobili, è stato dello 0,6%, per un totale annuo di 1,4 milioni di movimenti. Come avvenuto lo scorso anno, nel 2014 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati.

Sul risultato complessivo ha inciso positivamente sia la ripresa del traffico nazionale, che registra un incremento del 2,5% rispetto allo scorso anno, sia la netta crescita del traffico internazionale, con un +5,9%, e in particolare del traffico Ue che registra un +7,5% rispetto al 2013. In questo contesto, si evidenzia che l'incremento del numero dei passeggeri ha interessato la quasi totalità degli scali italiani, attestando una capacità di crescita del traffico in tutte le aree della penisola, comprese le isole. La valenza della crescita del trasporto aereo nel 2014 è resa ancor più significativa dal fatto di essere superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto ai volumi di traffico del 2011, ultimo anno di crescita del traffico aereo in Italia.

Positivo anche il dato del settore cargo, che nel 2014 segna un incremento del 5% rispetto al 2013. Il totale delle merci movimentate si attesta infatti a 952.082 tonnellate, superando di 12 mila tonnellate il volume registrato nel 2011. Lo sviluppo del traffico aereo in Italia costituisce nella sua funzione strategica un motore di crescita per l'economia del nostro Paese. Un recentissimo studio di Aci Europe evidenzia infatti come gli aeroporti in Europa contribuiscano alla crescita economica del continente, generando nel complesso 675 miliardi di euro all'anno, pari al 4,1% del Pil europeo. I dati del 2014, inseriti in un contesto macro economico caratterizzato da una riduzione dei costi delle materie prime come il petrolio, sembrano quindi anticipare l'auspicata ripresa economica dell'Italia.

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO

L'esercizio 2014 è stato caratterizzato da una rilevante produzione normativa in materia di scali aeroportuali, sia a livello comunitario sia nazionale, con provvedimenti e proposte d'intervento, rivolti a incoraggiare gli investimenti necessari alla soddisfazione di una domanda sempre più crescente; non ultimo migliorare la qualità e la competitività dei servizi offerti, nel rispetto dei principi di trasparenza, e nel contempo a trasferire sul gestore aeroportuale nuove responsabilità ed oneri.

NORMATIVA EUROPEA

La revisione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE sugli appalti pubblici

Sono state approvate definitivamente dal Consiglio dell'Unione Europea, in data 11 febbraio 2014, le nuove Direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE sugli appalti pubblici, che riguardano sia i settori c.d. "ordinari" sia quelli "speciali".

Sempre in data 11 febbraio 2014, il Consiglio ha adottato anche la nuova Direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione. A seguito della pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea, gli Stati membri hanno 24 mesi per recepirla nei rispettivi ordinamenti (17 aprile 2016).

Queste nuove norme hanno avuto significative ricadute sull'attività delle stazioni appaltanti e sugli enti concedenti; non meno importanti sono le ripercussioni sullo sviluppo delle attività industriali e sulla presenza delle imprese italiane nel mercato europeo e internazionale. Relativamente agli elementi inerenti aspetti procedurali, sono stati previsti nuovi criteri di aggiudicazione, infatti è stato riformato il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa (OEPV) ed è stata introdotta la valutazione del Life Cycle Cost.

Sono state altresì previste nuove procedure di aggiudicazione, quali *l'innovation partnership* e la procedura competitiva con negoziazione, che consente all'impresa di affrontare nuove sfide di modernizzazione e innovazione, elevando la qualità dell'offerta degli operatori economici, a cui dovrà controbilanciare una maggiore e qualificata domanda pubblica, per garantire il rispetto della concorrenza e della parità di trattamento tra operatori economici.

Il Regolamento UE relativo all'accesso di beni e servizi di paesi extra-UE al mercato europeo degli appalti pubblici, ha come obiettivo quello di favorire una maggiore reciprocità nell'accesso ai mercati internazionali degli appalti pubblici.

La Direttiva 2014/23/UE, che ha rappresentato una novità dell'intero pacchetto legislativo sulle concessioni, ha introdotto nel settore dei servizi, regole di funzionamento con la finalità di rendere maggiormente competitivo il mercato di riferimento.

Dato il rilevante impatto del recepimento delle nuove Direttive europee è stato organizzato un gruppo di lavoro per il recepimento delle sopra citate Direttive presso la Presidenza del Consiglio in cui sono presenti tutti i Ministeri, numerose stazioni appaltanti e le associazioni di

categoria sia delle stazioni appaltanti sia degli appaltatori e dei concessionari. All'interlocuzione avviata dalla Presidenza del Consiglio con la Commissione Europea partecipa attivamente Assaeroporti.

E' già stato avviato l'esame del disegno di legge recante la delega al Governo per l'attuazione delle tre direttive sopracitate.

Il disegno di legge al comma 1 pone i principi e i criteri direttivi che il Governo deve rispettare nell'adottare il decreto legislativo, tra i quali:

- compilazione di un unico testo normativo denominato «Codice degli appalti pubblici e delle concessioni»;
- razionalizzazione del quadro normativo nelle materie degli appalti pubblici e delle concessioni;
- semplificazione e armonizzazione delle disposizioni in materia di affidamento degli appalti pubblici e delle concessioni;
- trasparenza e pubblicità delle procedure di gara;
- riduzione degli oneri documentali a carico dei soggetti partecipanti e semplificazione delle procedure di verifica da parte delle stazioni appaltanti;
- razionalizzazione delle procedure di spesa attraverso criteri di qualità, efficienza, professionalizzazione delle stazioni appaltanti;
- miglioramento delle condizioni di accesso al mercato degli appalti pubblici e delle concessioni per le piccole e medie imprese e per le imprese di nuova costituzione;
- trasparenza nella eventuale partecipazione dei portatori qualificati di interessi nell'ambito dei processi decisionali finalizzati alla programmazione e all'aggiudicazione di appalti pubblici e concessioni;
- previsione dell'espressa abrogazione delle disposizioni del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

Il termine per il recepimento, ai sensi dell'art. 31 della legge 234/2012, è il 18 febbraio 2016.

Regolamento UE n. 139/2014 – Tempi e modalità di applicazione

il Regolamento UE n. 139/2014 entrato in vigore in data 6 marzo 2014, stabilisce le procedure amministrative ed i requisiti tecnici degli aeroporti, ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, recando regole comuni nel settore dell'aviazione civile, secondo quanto istituito dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Tale Regolamento, ai sensi dell'art. 11, comma 2, stabilisce che “le Autorità competenti per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti, i gestori degli aeroporti e i fornitori di servizi di gestione del piazzale devono rispettare i requisiti di cui all'allegato II del presente regolamento entro il 31 dicembre 2017”.

Fatti salvi i casi di conversione dei certificati prima della scadenza del 31 dicembre 2017, appare evidente che la piena e totale applicazione del Regolamento potrà avvenire solo in

quella data, nel frattempo è auspicabile avviare un percorso di studio e di approfondimento all'interno dell'intero settore aeroportuale.

Enac ha formalmente istituito i tavoli di lavoro che si occupano della definizione dello schema di accordo tipo che deve essere sottoscritto tra Gestore aeroportuale e Comando Provinciale dei VVF (per quanto concerne le attività di *rescue and fire fighting*), e Gestore aeroportuale e fornitore dei servizi di navigazione aerea per quanto attiene tali servizi e gli ulteriori servizi operativi di cui all'All. IV, sub part B del Reg. 139/2014.

Ground Handling – proposta di regolamento

La sessione plenaria del Parlamento Europeo, che si era tenuta in data 12 dicembre 2012, aveva ribadito il rifiuto della Commissione sulla proposta di Regolamento Ground Handling decidendo di rinviare la materia alla Commissione Trasporti, facendo tornare dal punto di vista procedurale, la proposta alla Commissione Trasporti e Turismo.

In attesa di decidere la procedura da seguire, la Commissione aveva definito due emendamenti di compromesso relativi alla fattispecie di ulteriore liberalizzazione del mercato che si possono ricondurre a due possibili opzioni. La prima di elevare la soglia a 15 milioni di passeggeri o 200 mila tonnellate cargo dopo un periodo transitorio di 5 anni, la seconda di 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.

In data 16 aprile 2013 il Parlamento europeo ha adottato i propri emendamenti sui servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE della Commissione Europea.

Un passaggio che ha consentito di riprendere il processo legislativo anche sulle altre importanti componenti del pacchetto aeroportuale. L'intero dibattito è stato dominato dal tema dell'ulteriore apertura del mercato e dalle norme sociali. Per contro, il Parlamento europeo ha trascurato questioni che sono strumentali per il miglioramento del servizio al passeggero come ad esempio la definizione di strumenti per garantire livelli minimi di qualità del servizio, il ruolo degli aeroporti come coordinatori dei servizi di assistenza e la necessità per gli aeroporti di poter subappaltare il servizio.

Assaeroporti, in stretto coordinamento con ACI EUROPE e l'associazione delle Agenzie di Viaggio, ha sottoposto ai parlamentari le maggiori criticità in tema di garanzia dei livelli minimi di qualità del servizio, di affidamento ai gestori di un più ampio ruolo di coordinamento del servizio e la definizione di chiare norme sociali.

L'iter approvativo della proposta di Regolamento è attualmente in stallo.

Il nuovo programma CEF – Connecting Europe Facility

Il Parlamento Europeo ha approvato a fine 2013 un accordo con gli Stati membri sul nuovo meccanismo per "collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility, CEF), volto ad accelerare il finanziamento per completare le infrastrutture nei settori dei trasporti, dell'energia e delle

telecomunicazioni. In una votazione separata, l'Aula ha anche approvato le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Il CEF avrà un bilancio complessivo di circa 29,3 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, dei quali:

- 23,2 miliardi di euro saranno utilizzati per il settore dei trasporti per migliorare i collegamenti transfrontalieri;
- 5,12 miliardi di euro per l'energia, per modernizzare ed espandere le infrastrutture energetiche ed aumentare la sicurezza degli approvvigionamenti;
- 1 miliardo di euro per il settore delle telecomunicazioni al fine di stimolare lo sviluppo di reti a banda larga e dei servizi digitali.

Il regolamento CEF e le linee Guida TEN-T, adottati anche dal Consiglio Europeo, sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale il 20/12/2013.

La Commissione europea in data 26 marzo 2014 ha approvato i Programmi di lavoro Multi-Annuali ed Annuale TEN-T.

Nel mese di settembre 2014 sono stati pubblicati i primi bandi TEN-T per il programma CEF relativi al periodo di programmazione 2014-2020, con uno stanziamento complessivo pari a 11.848,466 euro.

Si evidenzia che l'aeroporto di Genova è stato inserito nel cosiddetto "Core Network" composto dai numerosi corridoi intermodali che collegano tutti gli stati membri. Il corridoio di riferimento in cui si colloca l'aeroporto di Genova è il corridoio "RALP" (Reno-Alpi), precedentemente definito come Genova-Rotterdam.

Di conseguenza Aeroporto di Genova SpA, oltre che essere uno dei beneficiari dei cofinanziamenti TEN-T, è anche uno degli stakeholder del corridoio, unitamente agli altri soggetti pubblici e privati, partecipando attivamente alle riunioni periodiche di coordinamento ed analisi delle attività e progetti (Forum di Corridoio).

Aiuti di Stato

In data 4 aprile 2014 sono state pubblicate sulla G.U. dell'Unione Europea (C 99/03), le nuove Linee Guida in materia di Aiuti di Stato agli Aeroporti ed alle Compagnie Aeree, finalizzate dalla Commissione Europea, che includono alcuni importanti principi tra i quali:

1. Test dell'investitore privato.

- Per dare prova di agire come un normale investitore privato nel fornire aiuti alle compagnie, è stato richiesto di dare evidenza, con un ex-ante business plan, di conseguire un ragionevole ritorno marginale nel medio termine, per via di tariffe o di entrate commerciali. Aiuti di marketing direttamente conclusi tra l'ente pubblico e la compagnia dovranno essere presi in considerazione a tale proposito.

2. Aiuti per investimenti infrastrutturali.

- In materia di aiuti agli investimenti, gli aeroporti con un traffico tra 3-5 mil. pax/anno potranno ricevere aiuti fino al 25% dei costi dell'investimento. Gli aeroporti tra 1 e 3 mil. pax/anno fino al 50% e quelli al di sotto di 1 mil. fino al 75% dei costi d'investimento.
- Gli aeroporti con più di 5 mil. pax/anno potranno potenzialmente ricevere aiuti per gli investimenti infrastrutturali in caso di rilocalizzazione di aeroporto esistente o di nuovo aeroporto.
- In relazione alle notifiche, lo Stato Membro dovrà produrre degli schemi riassuntivi di notifica per aeroporti con traffico inferiore ai 3 mil./anno, mentre notifiche individuali dovranno essere presentate in altri casi.

3. Aiuti al funzionamento:

- È confermato il periodo di 10 anni di transizione, trascorso il quale nessun aiuto sarà più ammissibile. Sull'entità dell'aiuto, questo non potrà superare il 50% della media di quanto sussidiato (e quindi non coperto da entrate) nel periodo di riferimento 2011-2013.
- Gli aeroporti fino a 500.000 pax/anno potranno ricevere aiuti fino ad un massimo dell'80% della media di quanto sussidiato nel periodo di riferimento 2011-2013, ma solo per i primi 5 anni dall'entrata in vigore delle linee guida.
- Quando un aeroporto si trova nella stessa catchment area di altri (raggio di 100 km e 60 minuti di macchina), l'aeroporto dovrà provare che non si produce un impatto negativo sugli altri aeroporti e dovrà notificare individualmente l'aiuto

4. Attività non-economiche.

- I servizi dei VVF, i servizi ATC, di security, polizia e dogana relativi alle operazioni e alle relative infrastrutture sono considerate come attività non economiche e, pertanto, non ricadono nel campo di applicazione delle linee guida. La safety non è contemplata.

5. Aiuti per apertura di nuove rotte.

- Applicabile da aeroporti fino a 3 mil. pax/anno
- Gli aiuti per garantire connessioni alle isole che non godano di analoga connessione con altro mezzo di trasporto possono essere applicate dagli aeroporti con traffico superiore ai 3 mil. di pax/anno.
- La durata massima è di 36 mesi (dopo il quale si deve ottenere un profitto).
- L'ammontare degli aiuti per l'apertura di nuove rotte può coprire fino al 50% delle tariffe applicate e non dei costi del servizio.

In data 2 ottobre 2014 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le Linee Guida, inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi.

In data 29 dicembre 2014 Enac ha emanato specifiche istruzioni relative all'applicazione delle Linee guida.

Assareoporti sta supportando l'interpretazione delle citate Linee Guida e le relative istruzioni di applicazione.

NORMATIVA NAZIONALE

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

Modelli Tariffari

Il 22 settembre 2014 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato i tre modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, calibrati sul volume di traffico:

- Modello 1: si applica ad aeroporti con oltre 5 milioni di passeggeri, nonché agli scali appartenenti allo stesso "sistema aeroportuale" (intendendosi per tale quello affidato ad un unico gestore con unico atto concessorio).
- Modello 2: si applica ad aeroporti nella fascia compresa tra i 3 e i 5 milioni di passeggeri, nonché agli scali appartenenti allo stesso "sistema aeroportuale".
- Modello 3: si applica agli scali appartenenti alla fascia sotto 3 milioni di passeggeri.

I modelli tariffari si applicano agli aeroporti che hanno finalizzato l'iter approvativo del Contratto di Programma, a decorrere dal 22 settembre 2014, data di pubblicazione degli stessi sul sito dell'Autorità.

Decreto Legge 12 settembre 2014 n. 133 (c.d. "Sblocca Italia")

Sulla Gazzetta Ufficiale del 12 settembre 2014 è stato pubblicato il Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133 (il c.d. "Sblocca Italia") che, per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale, ha introdotto norme in merito all'approvazione dei suddetti contratti.

Nel comma 11 dell'art.1 dello stesso Decreto è prevista la procedura per l'approvazione dei contratti di programma tra Enac e il gestore aeroportuale e di verifica di conformità urbanistica delle opere inserite nei piani regolatori.

In sede di conversione del decreto (legge 11 novembre 2014 n. 164) sono stati introdotti tre commi ulteriori, nel dettaglio:

1. il comma 11-bis, prevede che il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali dei singoli aeroporti siano elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della consultazione tra gestore e utenti (le compagnie che operano nello scalo) e siano trasmessi all'Autorità di Regolazione dei Trasporti che li deve approvare entro i successivi quaranta giorni; decorso il termine la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatta salva la possibilità dell'Autorità di sospenderla successivamente. Per i contratti di programma vigenti resta ferma la disciplina prevista dai medesimi contratti, salvo il rispetto del termine complessivo di

centoventi giorni dall'apertura della consultazione con gli utenti sopra indicato per la definizione dei livelli tariffari;

2. il comma 11-ter esclude che possa essere promossa la procedura di soluzione delle controversie tra i gestori aeroportuali e gli utenti aeroportuali, quando essa riguarda il piano di investimento approvato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulta già approvato dalle competenti amministrazioni;
3. il comma 11-quater detta un regime speciale per la fissazione dei diritti aeroportuali per il 2015, relativamente agli aeroporti i cui contratti di programma siano scaduti al 31 dicembre 2014; tale regime prevede l'applicazione del tasso di inflazione programmata ai livelli 2014, fino all'entrata in vigore dei livelli tariffari elaborati dai gestori aeroportuali previa consultazione degli utenti sulla base dei modelli approvati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti

L'emanazione della legge 164/2014 ha reso, quindi, urgente la definizione e l'approvazione dei Piani di investimento necessari per la sottoscrizione dei Contratti di Programma dei diritti tariffari.

L'iter procedurale per l'approvazione prevede la presentazione della proposta del Documento di Consultazione da parte del gestore aeroportuale, l'istruttoria Enac sui Piani presentati, e l'emissione del relativo parere, la presentazione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la consultazione con gli utenti, e l'approvazione definitiva da parte dell'Enac.

Aggiornamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato.

Con decorrenza 9 marzo 2014, a seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 7 febbraio 2014, è stata data applicazione al decreto ministeriale del 20 novembre 2013 di adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmata per l'anno 2013.

Successivamente con decorrenza 6 settembre 2014 a seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 7 agosto 2014, è stata data applicazione al decreto ministeriale del 30 maggio 2014 di adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmata per l'anno 2014.

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).

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 ben chiarito 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.

Persiste la situazione di incertezza sull'applicazione dell'IRESA che, ad oggi, vede ancora in essere posizioni differenti da parte delle regioni italiane. In particolare, mentre alcune Regioni hanno già posticipato l'applicazione dell'imposta anche per il 2014 (es. Emilia Romagna), la stessa continua ad essere applicabile e con le aliquote massime presso la Regione Lazio.

Con il decreto legge "Destinazione Italia" del 23 dicembre 2013 n. 145, come modificato dalla legge di conversione del 21 febbraio 2014 n. 9, all'art. 15-bis, è stato previsto che, al fine di evitare effetti distorsivi della concorrenza tra gli scali aeroportuali e di promuovere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano, anche con riferimento agli eventi legati all'EXPO 2015, nella definizione della suddetta imposta, il valore massimo dei parametri delle misure IRESA non può essere superiore a euro 0,50. Fermo restando il valore massimo sopra indicato, la determinazione del tributo è rimodulata tenendo conto anche degli ulteriori criteri della distinzione tra voli diurni e notturni e delle peculiarità urbanistiche delle aree geografiche prospicienti i singoli aeroporti.

In tale contesto, Assaeroporti ha continuato a sottolineare alle istituzioni competenti come il settore del trasporto aereo, già provato dalla congiuntura economica negativa che vive il Paese e, più di recente, dalla difficile situazione in cui si trova Alitalia, non può oggi sopportare ulteriori tassazioni come l'IRESA.

Qualità del servizio e Carta dei Servizi

Il 31 ottobre 2014 Enac ha pubblicato la Circolare GEN-06 su "Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei servizi standard per gestori aeroportuali e vettori aerei", abrogando le precedenti Circolari APT-12 e APT-31.

La nuova Circolare prevede che il periodo di riferimento per ogni edizione della Carta dei Servizi (CdS) sia l'anno solare (1 gennaio-31 dicembre), anziché quello che va dal 1 aprile al 31 marzo dell'anno successivo, come era previsto nella precedente Circolare APT-12 (oggi abrogata). Le nuove disposizioni sulla rilevazione degli standard delle CdS si applicano a decorrere dal 1 gennaio 2015, ai fini dell'approvazione e della pubblicazione nell'anno successivo. La suddetta Circolare ha incrementato in misura rilevante gli oneri di rilevazione in capo al gestore aeroportuale.

Presidi Sanitari Aeroportuali (Legge 11 novembre 2014 n. 164)

Nel rispetto di quanto stabilito all'art. 28, comma 7, del DL. 133/2014 (cd. Decreto Sblocca Italia), Enac ha emanato le linee guida "Requisiti minimi del servizio di pronto soccorso sanitario aeroportuale".

Con la conversione del suddetto decreto nella Legge 11 Novembre 2014 n. 164, tuttavia, la sopra richiamata norma è stata emendata prevedendo il preventivo parere del Ministero della Salute.

Ad oggi, pertanto, anche a valle di apposito incontro tenutosi tra l'Ente e i rappresentanti del Ministero coinvolto, si è in attesa del parere di quest'ultimo con l'obiettivo di concludere il processo formale di emanazione delle linee guida.

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, recante disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni.

L'art. 6 comma 1 del D.L. 101/2013, convertito nella Legge n. 125 del 30 ottobre 2013, prevede che l'Enac possa affidare al gestore aeroportuale, con atto formale, i servizi di controllo ai varchi c.d. "staff e carrai".

In tale contesto, Assaeroporti si è più volte confrontata con i gestori associati e con l'Enac con l'obiettivo di sottolineare la necessità del recupero dei costi, all'uopo sostenuti dalla società di gestione aeroportuale, e far sì che Enac tenesse debitamente conto dell'impatto e delle tempistiche minime necessarie per assicurare la piena operatività in tal senso da parte del gestore.

L'impatto sulla società di gestione è rilevante: si stanno stabilendo con Enac le modalità di tali controlli, sotto il profilo quantitativo e qualitativo.

Sono oggetto di discussione, con il supporto di Assaeroporti, le modalità ed i criteri da adottarsi per il riconoscimento dei costi al gestore aeroportuale e le tempistiche per il passaggio, che Enac concorderà con le società di gestione, auspicandosi che ciò avvenga entro fine 2015.

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 questo obiettivo si aggiunge l'analisi e le valutazioni sulla normativa privacy e sui 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, con particolare attenzione alla nuova disciplina anticorruzione, come riportata anche nei nuovi modelli Confindustria sulla 231, approvati dal Ministero di Grazia e Giustizia, 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.

Nonostante gli sforzi profusi dall’Associazione e dalla stessa Enac, non si è addivenuti a delle linee guida Enac che sancissero i limiti di quanto dovuto agli Enti di Stato. In particolare per quanto attiene:

- alla presenza/spazio concesso espresso in metri standard per persona/attività;
- alla programmazione delle persone necessarie e, quindi, alla conoscenza da parte delle direzioni/comandi enti dei piani annuali di traffico degli aeroporti;
- alla formazione di chi è preposto dall’ente a servizi nell’aeroporto;
- al miglior utilizzo delle presenze in caso di aeroporti funzionanti a livello stagionale;
- alle linee guida concordate per la concessione, manutenzione e responsabilità di apparecchiature richieste dagli Enti.

Dall’analisi effettuata l’attuale situazione prevede richieste al gestore aeroportuale di spazi, di apparecchiature tecnologiche, di reti informatiche, di mobili e utilizzo di servizi.

Considerato che la normativa anticorruzione succitata, come chiaramente delineata dalle stesse linee guida di Confindustria, approvate dal Ministero di Grazia e Giustizia, per l’applicazione della legge 231 (in particolare il nuovo delitto connesso all’induzione indebita a dare o promettere utilità), sembra imporre ai gestori di non soddisfare richieste non strettamente concernenti il soddisfacimento dei compiti istituzionali e normativamente previsti da parte degli Enti, si ritiene opportuno costruire nuovi modelli e accordi confrontandosi con i soggetti ritenuti utili (Demanio, Comandi/Direzioni e Ministero competente) al fine di valutare i problemi legati al nuovo assetto normativo.

Relazioni Industriali

In data 18 dicembre 2014 è stata approvata, a seguito di referendum, la parte specifica - Gestori aeroportuali del nuovo contratto del trasporto aereo tra le associazioni datoriali, e le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e UGL Trasporti, con validità 1 gennaio 2014 – 31 dicembre 2016.

Le novità di maggior rilievo sono rappresentate da un aumento medio mensile di euro 117,00 (lordi) e dall’aumento dell’orario di lavoro di un’ora settimanale, che sarà di 38 ore e 30 minuti.

Amministrazione Trasparente e Piano Nazionale Anticorruzione

Come noto il Dlgs n. 33/2013 – emanato in attuazione della delega contenuta nell’art. 1, commi 35 e 36 della legge 190/2012 – prevede una serie di adempimenti ed obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni. In considerazione dell’onerosità degli adempimenti previsti, Assareoporti si è attivata per verificare l’ambito di applicazione della normativa per le società di gestione aeroportuale partecipate da Soci pubblici, promuovendo anche un atto d’intervento “ad adiuvandum”

nell'ambito del ricorso straordinario per l'annullamento del Piano nazionale Anticorruzione e relativi allegati, approvato con delibera n. 72 dell'11 settembre 2013 dall'Autorità Nazionale Anticorruzione, nella parte in cui indica le società partecipate dalle pubbliche amministrazioni e dalle loro controllate quali destinatarie del contenuto.

La Società è in attesa dell'esito di tali azioni prima di procedere all'esecuzione degli adempimenti richiesti.

NORMATIVA ENAC

Safety & Security

- *Piano di Emergenza Aeroportuale*

Nei precedenti esercizi la Società, insieme ad Assaeroporti e ad 11 società di gestione aeroportuale, aveva proposto ricorso 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'obiettivo del ricorso era quello di ottenere un puntuale pronunciamento sui ruoli e sui poteri pubblicistici di Enac e delle Società di gestione aeroportuale, posto che la Direttiva impugnata attribuiva 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.

Con la sentenza n. 661/2015, depositata il 9 febbraio u.s., il Consiglio di Stato ha riconosciuto che le *”attività di coordinamento ed impulso nei confronti dei soggetti pubblici coinvolti nella gestione della sicurezza aeroportuale nel suo complesso sono riservate alla competenza di Enac, il soggetto pubblico cui è istituzionalmente demandato il richiamato complesso di funzioni e poteri in tema di regolamentazione, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile”* e non possono esser traslate sul gestore aeroportuale.

La sentenza fa chiarezza sull'effettivo riparto di competenze in ambito aeroportuale anche alla luce del Regolamento CE n. 139/ 2014 (le cui disposizioni si applicheranno solo a partire dalla data di rilascio delle nuove certificazioni entro il termine ultimo del 31 dicembre 2017).

Anche alla luce della citata sentenza, risulta confermato che il suddetto Regolamento, pur attribuendo nuovi compiti e nuove ed ampie responsabilità al gestore aeroportuale, non prevede un potere di coordinamento del gestore aeroportuale sugli stessi soggetti pubblici.

Gli accordi che il gestore dovrà stipulare con i soggetti pubblici al fine di garantire la fornitura in sicurezza dei servizi non potranno, quindi, attribuire in via sinallagmatica poteri di polizia e/o potestà pubblicistiche in capo al gestore aeroportuale e/o traslare in capo allo stesso le competenze istituzionali di Enac ex codice della navigazione (cfr. artt. 718, 726, 727, 690, 830 cod. nav.).

- *Circolare SEC 07 Riconoscimento dei dispositivi (LEDS) per lo screening dei liquidi, aerosol e gel (LAGS)*

Come noto il Regolamento UE 246/2013 relativo al controllo (screening) di liquidi, aerosol e

gel (LAGs) negli aeroporti dell'UE, ha modificato il Regolamento (UE) 185/2010, con decorrenza dal 31 gennaio 2014. Tale normativa ha previsto che vengano sottoposti a controllo mediante appositi apparati radiogeni particolari liquidi, per i quali era vietato il trasporto nel bagaglio a mano.

In data 23 ottobre 2013 è stata emessa la Circolare SEC 07 che chiarisce le modalità attuative del requisito, introdotto al p.12.7.3 del Regolamento (UE) n. 185/2010, relativo al riconoscimento da parte dell'ENAC, autorità competente, dei dispositivi approvati da o a nome di un altro Stato membro di un LEDS per lo screening dei LAGs.

.

EVENTI SOCIETARI

CONTRATTO DI PROGRAMMA

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

In data 19 gennaio 2012 la Direzione Centrale Infrastrutture Aeroportuali 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. In data 7 giugno 2013 è stato emanato l'atteso Atto di Indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, regolamentando il periodo transitorio fino alla piena operatività della nuova Autorità dei trasporti, ha confermato Enac come soggetto titolato a svolgere le funzioni in materia di regolazione economica. Enac tuttavia ha indirizzato le proprie risorse verso la definizione dei nuovi modelli tariffari (congelando, di fatto, qualunque tipo di istruttoria con i gestori) pubblicandoli, a luglio 2013, per la consultazione con i soggetti interessati. A dicembre 2013, nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità dei trasporti, Enac ha pubblicato l'esito della citata consultazione e, a quanto risulta, ha trasmesso i suddetti modelli modificati al Ministero Infrastrutture e Trasporti per i pareri di competenza.

A modificare ancora una volta il contesto di riferimento è intervenuta, in data 15 gennaio 2014, l'entrata in operatività della nuova Autorità, che di fatto ha superato l'Atto di Indirizzo citato.

Successivamente il Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133 (il c.d. "Sblocca Italia") per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale, è intervenuto in merito all'approvazione dei suddetti contratti.

L'emanazione della legge 164/2014 ha reso, quindi, urgente la definizione e l'approvazione dei Piani di investimento necessari per la sottoscrizione dei Contratti di Programma dei diritti tariffari.

Il 22 settembre 2014 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato i "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali" che riguardano rispettivamente, gli aeroporti con volumi di traffico:

- >5 milioni di passeggeri per anno
- 3 milioni < pax/anno < 5 milioni
- < 3 milioni di passeggeri per anno.

L'iter procedurale per l'approvazione prevede la presentazione: della proposta del Documento di Consultazione da parte del gestore aeroportuale, dell'istruttoria Enac sui Piani presentati, ed emissione del relativo parere, la presentazione all'ART, la consultazione con gli utenti, e l'approvazione definitiva da parte dell'Enac.

In data 25 settembre 2014 la Società ha ricevuto da Enac una comunicazione in pari data, con la quale è stata richiesta entro 10 giorni la documentazione utile per il perfezionamento del Contratto di Programma che però, non includeva la revisione delle tariffe e dell'ammontare dei diritti aeroportuali a seguito del trasferimento all'Autorità di Regolazione dei Trasporti dei compiti di regolazione economica di vigilanza.

La Società ha provveduto ad inviare tempestivamente quanto richiesto, evidenziando che tale documentazione era già stata inviata e che, considerato il tempo trascorso dalla redazione dei documenti, non era escluso che essi dovessero essere modificati e/o integrati.

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 già nel corso del precedente esercizio il processo di stima della consistenza patrimoniale del sedime aeroportuale.

Nel corso dell'anno è stata ultimata una seconda versione del documento, che ha recepito la richiesta di affinamento inoltrata dall'Ente, utile soprattutto per la riconciliazione dei beni descritti in perizia con i riferimenti già utilizzati e riconosciuti dall'Ente. Siamo in attesa di ricevere commenti e/o eventuali nuove richieste da parte di Enac.

RINNOVO DEL CERTIFICATO PRESTATORE DI SERVIZI AEROPORTUALI

La Società di Gestione ha ottenuto il rinnovo del Certificato di idoneità n. 160 di prestatore di servizi a terra aeroportuali, ai sensi dell'art. 13 del Decreto legislativo n. 18/99 e del Regolamento Enac vigente, in data 23 gennaio 2015 per una durata di anni tre. Nel corso del 2014 è iniziata la rivisitazione del Manuale delle Operazioni, in vigore dall'edizione 1 del novembre 2011, a cura del Post Holder Area Movimento in cooperazione con le direzioni interessate, al fine di adeguare i contenuti del Manuale alle variazioni di procedure e organizzazione.

INSERIMENTO DELL'AEROPORTO DI GENOVA NELLE RETI EUROPEE TEN-T E COFINANZIAMENTO DELLE ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE

Progetto co-finanziato dall'Agenzia TEN T relativo al collegamento tra l'aeroporto C. Colombo e la rete ferroviaria, denominato: Progetto GATE

Aeroporto di Genova S.p.A. aveva partecipato alla Call 2012 dell'agenzia TEN-T della Commissione Europea unitamente a Regione Liguria, Comune di Genova e Società per

Cornigliano, richiedendo un co-finanziamento per lo sviluppo del progetto di collegamento dello scalo con la limitrofa rete ferroviaria.

La domanda presentata aveva avuto esito favorevole ed ai beneficiari era stato concesso un contributo pari a 576.000,00 euro da utilizzare per le progettazioni nel biennio 2014-2015.

Nell'ambito di questo importo complessivo, ai sensi degli accordi tra beneficiari, Aeroporto di Genova è destinatario di 157.751,44 euro, da utilizzarsi per lo sviluppo delle attività descritte nella domanda (ovverossia il progetto del sistema di collegamento tra il terminal aeroportuale e la nuova stazione ferroviaria Genova Erzelli/Aeroporto).

Nel corso dell'anno, conformemente a quanto previsto dal cronoprogramma di progetto, si è conclusa la procedura per la selezione del professionista incaricato dello sviluppo della progettazione del sistema di collegamento, ed in data 18 dicembre 2014 è stato sottoscritto il contratto per l'affidamento dell'incarico.

Nel contempo la Società ha partecipato alle attività di analisi, controllo e verifica della progettazione in corso da parte di RFI, relativa alla nuova stazione ferroviaria a servizio dello scalo aeroportuale.

Le attività proseguono secondo il cronoprogramma concordato con l'Agenzia, con la quale sono stati tenuti specifici incontri, di aggiornamento; anche le previsioni di spesa, sia per attività esterne sia per attività interne sono in linea con il budget approvato.

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

Nell'esercizio 2014 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'anno l'OdV ha svolto diversi incontri con le direzioni e il management aziendale 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.

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 2015 il Documento Programmatico sulla sicurezza dei dati.

ADEMPIMENTI RELATIVI AL DPR N. 251 del 30 novembre 2012

Come noto il DPR n. 251 emanato in data 26 ottobre 2012, in attuazione dell'art. 3 della Legge 120/2011, prevede che la nomina degli organi di amministrazione e controllo delle società a controllo pubblico sia effettuata secondo modalità tali da garantire che il "genere meno rappresentato" ottenga almeno un terzo dei componenti di ciascun organo. Ai sensi dell'art. 3, comma 2, per il primo mandato la quota riservata doveva essere almeno pari ad un quinto del numero dei componenti degli organi in scadenza. La Società aveva proceduto nell'esercizio precedente alle nomine dell'organo in scadenza, ovvero il Consiglio d'Amministrazione, secondo quanto previsto dal succitato articolo.

Per il nuovo mandato conferito per l'esercizio 2014 al medesimo Consiglio, la Società ha proceduto alle nomine garantendo la quota di un terzo dei componenti, in ottemperanza alle prescrizioni di legge, previo aumento del numero di Consiglieri da cinque a sei.

Le previsioni di cui al DPR n. 251/2012 saranno applicate, ai sensi da quanto previsto dell'art. 3 sopra citato, all'organo di controllo, ovvero il Collegio Sindacale, alla scadenza dell'attuale mandato con l'approvazione del bilancio d'esercizio 2014.

LA GESTIONE AZIENDALE

ATTIVITA' AERONAUTICHE

Nel corso dell'esercizio 2014 sono transitati nell'aeroporto C. Colombo di Genova 1.268.650 di passeggeri, con una leggera diminuzione rispetto all'anno precedente, pari al 2,67%; calo principalmente attribuibile alla componente del traffico di linea e charter nazionale (-10%), mentre il traffico di linea e charter internazionale ha registrato un notevole incremento (+8%).

Il mercato Italiano chiude con un segno positivo di oltre quattro punti percentuali sul totale trasportato (+4,5%). In campo nazionale la componente domestica ha tenuto il mercato molto meglio rispetto a Genova, infatti mentre il Colombo ha segnato una drastica diminuzione, il dato nazionale riporta un +2,50%. Tale risultato è da imputare ad un diverso intervento dei vettori low cost che si sono attivati in modo più efficace ed anticipato nel subentrare alle rotte dismesse da Alitalia negli scali italiani ritenuti più remunerativi, rispetto a Genova.

Nel 2014, Genova registra invece, un tasso di crescita superiore alla media nazionale nel traffico internazionale, +8,01% contro un +5,90%, confermando il trend positivo e di forte crescita riportato sin dal 2010, che ha avuto solo un breve arresto nel 2013. Questo a dimostrazione del grande sforzo che ha fatto la Società, anche investendo proprie risorse economiche, nello sviluppare il turismo incoming verso la Regione Liguria.

Analizzando l'andamento del traffico nelle varie stagionalità, si evidenzia un primo trimestre (stagione winter gennaio-marzo), in fortissimo calo (-15,52%), condizionato dalla drastica diminuzione dei collegamenti e delle frequenze nel settore domestico da parte di Alitalia, che ha ridotto il numero dei movimenti del 31,44% e dei passeggeri trasportati del 21,25% rispetto al pari periodo 2013. In campo internazionali da segnalare l'assenza di Belle Air su Tirana (causa fallimento della compagnia aerea) e delle riduzioni di frequenze di Air France, British Airways e Ryanair; tutti questi fattori hanno inciso sfavorevolmente sul traffico internazionale che nel primo trimestre ha registrato un segno negativo pari al 13,57%.

La seconda fase dell'anno, che si identifica nella stagione summer (aprile-ottobre), rispetto all'anno precedente, ha conseguito un dato complessivo di passeggeri trasportati del meno 3%; su cui continua a pesare negativamente il traffico nazionale (-14,66%) nonostante la crescita della componente internazionale dei voli di linea commerciale e charter. Sempre nella stagione summer, è migliorata, anche se di poco, la componente dell'aviazione generale (+1,69%).

Gli ultimi due mesi dell'anno (stagione winter) hanno chiuso con un confortante rialzo con una crescita dei passeggeri totali del 19,66% rispetto al pari periodo 2013. Spiccano le destinazioni nazionali con +25,72% anche grazie all'introduzione dei nuovi voli Vueling e Meridiana e la componente internazionale che è cresciuta in modo marcato (+11,9%), in cui hanno contribuito i charter incoming dall'estero. Tali risultati confermano la sempre più forte componente turistica del traffico, subentrando alla componente business (viaggi di affari), provocando una marcata stagionalizzazione dei voli, effetto più volte segnalato che ha modificato la distribuzione del traffico durante l'intero arco dell'anno, infatti la componente

business garantiva una migliore ripartizione, mentre il turismo concentra la propria attività in alcuni mesi ed alcuni giorni della settimana.

Un parametro che conferma il veloce cambiamento del profilo del passeggero, è rappresentato dalla quota di mercato ricoperta dai vettori low cost. Nel 2014 i vettori così detti low cost sono cresciuti di diversi punti percentuali, superando la soglia del 40%. Un risultato sempre più sorprendente per un “city airport” che nel recente passato contava quasi esclusivamente sui passeggeri che transitavano negli hub dei vettori tradizionali (full service carrier). L’inserimento dei vettori low cost, al momento ha compensato la diminuzione dei viaggi di affari, non a caso i vettori di linea tradizionale hanno ridotto la loro presenza e le loro frequenze, ma allo stesso tempo hanno aumentato la capacità dei loro aeromobili, abbandonando le numerose frequenze con macchine da 50 posti per offrire aeromobili più capienti in grado di accogliere traffico turistico, specie quello interessato alle crociere.

Quest’ultima componente è quella maggiormente in via di sviluppo e che può portare a significativi incrementi di traffico, se ovviamente coltivata e cavalcata dalle organizzazioni turistiche e dagli enti di promozione. Non a caso la Società in questi ultimi anni ha investito molto in questo settore, sia nell’infrastruttura sia nel prodotto. Si ricordano le procedure dedicate al traffico croceristico proveniente da voli charter che possono beneficiare di servizi dedicati nell’accettazione dei passeggeri e dei loro bagagli, senza necessariamente passare dai banchi check-in. Lo sforzo della Società è di adattarsi sempre alle caratteristiche, alle dinamiche ed ai punti di forza del territorio.

La Società per far fronte a questi picchi di traffico, come nel caso dei voli charter Carnival Cruise con cadenza quindicinale, è prontamente intervenuta con adattamenti operativi sull’intera infrastruttura, al fine di minimizzare i disagi derivanti da situazioni di particolare affollamento. Sono state esaminate le punte di traffico charteristico in sovrapposizione alla normale programmazione estiva dell’aeroporto. Per garantire la gestione di tali volumi senza provocare penalizzazioni o disservizi all’utenza, sono stati eseguiti una serie di interventi infrastrutturali riguardanti vari sottosistemi aeroportuali. Sono stati eseguiti lavori al piazzale aeromobili che hanno consentito la disponibilità di nuove aree di sosta (circa 3.000mq), con accesso a piedi al terminal ed ingresso/uscita dell’aeromobile in autonomia.

Questo ed altri piccoli interventi hanno portato a 7 il numero degli stand a distanza pedonale dell’aerostazione, di cui 5 collegati con finger di imbarco, garantendo così massima flessibilità ed economicità delle operazioni.

Sono inoltre stati realizzati interventi di riorganizzazione interna del terminal passeggeri, finalizzati soprattutto ad aumentare la flessibilità delle operazioni di imbarco rispetto ad uscite e pontili. Sulla base dei dati di traffico analizzati, era emersa una sostanziale criticità in termini di spazi di attesa nelle sale di imbarco; le aree a disposizione in quella fase, presentavano circa 1.600mq complessivi, dedicati sia al traffico domestico sia a quello internazionale, si è quindi deciso di installare una struttura temporanea di attesa per i passeggeri in partenza, di superficie pari a 600mq circa (tensostruttura), collegata al terminal ed attrezzata con impianti, arredi e servizi adeguati ad offrire un livello di comfort

soddisfacente ai passeggeri. La nuova area è stata allacciata alla rete fognaria ed idraulica, così come sono stati inseriti rilevatori di fumo, estintori, diffusione sonora centralizzata e locale ed uscite di sicurezza allarmate.

Questa nuova collocazione dei voli “non Schengen” all’interno del terminal ha comportato anche interventi su infrastrutture ed impianti in uso alla Polizia di Frontiera, che si è concretizzata nell’introduzione di nuove postazioni di controllo per aumentare la capacità produttiva negli orari di picco.

Inoltre sono stati realizzati nuovi banchi ai gate di imbarco, completamente attrezzati di hardware, software e sistemi per informativa al pubblico, ed è stata modificata e migliorata la segnaletica fissa e quella dei monitor informativi. Le nuove uscite di imbarco sono state attrezzate con sistemi di controllo accessi e videosorveglianza.

E’ stato rinviato il lavoro di riqualificazione ed ampliamento dei servizi igienici della sala imbarchi, intervento avviato con procedura negoziata ad inviti al termine della presente stagione estiva, per non arrecare disagi all’utenza nella stagione di maggior affollamento. Tale intervento è stato ultimato nel mese di febbraio 2015, utile ad affrontare la stagione estiva del nuovo anno.

Sono stati eseguiti interventi anche sulla viabilità di accesso al terminal e nel parcheggio operatori (bus e NCC), in aggiunta agli interventi effettuati di riordino e riorganizzazione della viabilità arrivi, finalizzati ad ospitare il nuovo capolinea del servizio i24 per la stazione ferroviaria di Sestri P, con beneficio non solo per i croceristi ma per tutta l’utenza aeroportuale.

La gestione dei bagagli in partenza è stata organizzata per dare il massimo confort ai passeggeri prevedendo la consegna in aeroporto, attraverso trasporti dedicati direttamente dal terminal crociere, e predisponendo un area riservata alle operazioni di controllo raggi-X nel rispetto dalla normativa. Stessa procedura per il bagaglio in arrivo, che è stato trasferito sulla nave sempre con trasporto dedicato, evitando ai turisti l’onere di ritirarlo e portarlo con se.

La diversa distribuzione del traffico, con forte stagionalizzazione dei voli aggravata anche dalla massiccia attività charter concentrata in centro giornata e con frequenza bi-settimanale, ha inciso pesantemente sull’organizzazione della forza lavoro. La Società è dovuta intervenire per distribuire in modo razionale i carichi di lavoro, utilizzando i periodi di bassa stagione per lo smaltimento delle ferie, incluso quelle arretrate, e concentrare i numerosi corsi di formazione, al fine di avere il personale disponibile nei picchi di alta stagione.

Dalla analisi dei dati di traffico emerge che la componente nazionale ha risentito in modo particolare della crisi Alitalia. Rispetto al 2011 il numero dei passeggeri trasportati dal vettore è diminuito di quasi 280mila unità, prendendo in esame l’anno scorso di circa 150mila unità, un fenomeno che solo parzialmente è stato contenuto con i nuovi voli introdotti dai vettori low cost. L’offerta Alitalia, dei sedili messi in vendita, si è più che dimezzata dal 2011 al 2014, passando da 937.488 a 461.666, modificando sensibilmente lo scenario del trasporto aereo nella regione, ma anche diminuendo fortemente la propria quota di mercato che in passato

superava il 60% del traffico di linea commerciale totale, ed oggi è scesa al 30%.

I vettori aerei che sono maggiormente cresciuti nell'arco del 2014 sono: Volotea che ha registrato quasi 110mila passeggeri contro i poco meno di 74mila del 2013; Vueling che si è affacciato con nuovi voli per Roma Fiumicino a metà settembre e ha realizzato globalmente quasi 64mila passeggeri, rispetto a poco meno di 20mila del 2013, vettore destinato a crescere ulteriormente nel 2015. Anche Meridiana è cresciuta, grazie all'introduzione del volo da Napoli a partire dalla stagione invernale 2014/15, triplicando i propri numeri rispetto all'anno precedente.

Nella componente internazionale cresce del 18% Turkish Airlines e dell'8% Air France, mentre rimane più o meno stazionaria British Airways. Sono in calo tutti gli altri, peggio ha fatto Lufthansa (-15%), a seguito della scelta di eliminare il volo night-stop, che non a caso ha dovuto ripristinare con l'orario invernale.

Tuttavia questo calo di passeggeri non può essere attribuito solo alla dinamiche ed alle scelte commerciali dei vettori, piuttosto è da imputare anche ad una più generale crisi del settore ed in particolare alla negativa congiuntura economica che sta attraversando la Liguria. Infatti la maggior capacità messa a disposizione dalle compagnie aeree, non sempre ha trovato un'adeguata risposta da parte del mercato.

E' mancato anche un adeguato supporto nella promozione del turismo all'estero, durante tutto l'esercizio non è stata registrata alcuna iniziativa degna di nota, a sostegno delle rotte da parte degli enti di promozione turistica o da parte di tour operator locali, nonostante tutti gli inviti e gli stimoli promossi dalla Società. Le riunioni ed i confronti con tutte le Istituzioni sono state numerose e frequenti, ma purtroppo nulla è stato concretizzato, anche le iniziative che avrebbero dovuto accompagnare l'avvio di operazioni congiunte per la promozione di nuovi voli in occasione dell'oramai imminente evento mondiale dell'Expo 2015, sono state congelate in corso d'opera. A testimonianza di quanto descritto basta citare i tassi di riempimento di alcuni voli strategici nei mesi dell'anno maggiormente bisognosi di supporto, ma al contempo di interesse per gli operatori ricettivi perché periodi di media stagione. Prendendo in esame i soli mesi di aprile, maggio, giugno e settembre, i voli da Barcellona e Monaco hanno fatto registrare un tasso di riempimento del 66%, ancora meno Bruxelles di Ryanair che raggiunge a stento il 61%.

Nella seconda metà di settembre Vueling ha avviato i nuovi voli con Roma Fiumicino. Un aeromobile è stato basato a Genova per collegare la capitale sino a tre frequenze giornaliere. I risultati si sono subito avvertiti e nell'ultimo trimestre il vettore spagnolo ha trasportato sulla capitale quasi 45mila passeggeri. Grazie a questa iniezione il totale dei passeggeri trasportati fra Genova e Roma si è avvicinato ai risultati realizzati nel 2013, per l'esattezza 388.523 nel 2014 contro 399.038 nel 2013 pari ad un calo del 3,71%. Calo che sino a fine agosto, quando operava solamente Alitalia, aveva raggiunto un preoccupante meno 11%.

Come anticipato molto positivo l'andamento del vettore Volotea, che ha registrato una progressione di grande rilievo; dopo una buona partenza nel 2012, con oltre 18.000 passeggeri, ha chiuso il 2013 raggiungendo quasi 74.000 viaggiatori e nel 2014 ha sfiorato la

soglia di 110.000 passeggeri trasportati. Oggi Volotea rappresenta il 9,2% di quota di mercato, che era del 5,84% nel 2013 e del 1,4% nel 2012. Volotea nel 2014 ha collegato cinque destinazioni nazionali, fra cui Reggio Calabria che non sarà mantenuta nel 2015 per ragioni estranee alla Società. Il vettore ha già dato indicazione dei futuri impegni sullo scalo genovese anticipando: l'incremento delle frequenze nelle destinazioni già coperte per il 2015, l'impegno nel 2016 a collegare due nuove destinazioni nazionali e nel 2017 ad aprire i primi collegamenti internazionali.

La crisi economica ha interessato anche il traffico etnico. Le comunità presenti in Liguria sono impegnate principalmente nel settore edile, fortemente compromesso dai minor investimenti, e dall'attività di badanti. La prima comunità rimane quella proveniente dal Ecuador che con la riduzione della spesa per i viaggi verso il loro Paese di origine, non consente la riattivazione del collegamento con Madrid. La seconda comunità in ordine di importanza, quella albanese, che a fine 2013 ha subito la cancellazione dei voli verso Tirana a seguito del fallimento del vettore Belle Air. Collegamenti prontamente riattivati nel dicembre dello stesso anno con Small Planet e successivamente con il subentro a marzo 2014 di Air One che da ottobre è stata a sua volta sostituita da Alitalia; nello stesso mese (ottobre) si è aggiunta anche Blu Panorama, per un totale di quattro frequenze settimanali nell'ultimo trimestre del 2014.

I dati globali dell'anno indicano un ulteriore aumento del tasso di riempimento dei voli di quasi due punti percentuali pari al 72,85%. Scomponendo il traffico vanno meglio i voli internazionali con il 74,46% rispetto ai nazionali che registrano un 71,73%. Tuttavia questo risultato sicuramente molto positivo, se analizzato nei dettagli di ogni singolo volo e destinazione, mette in evidenza lo scarso rendimento di alcune rotte; quella che preoccupa maggiormente è la linea su Bruxelles operata da Ryanair che chiude con il 70% di riempimento medio, un risultato che sicuramente non soddisfa il vettore.

Sempre ininfluente l'attività connessa ai voli dirottati, nonostante quest'anno sia stato registrato un incremento rispetto allo scorso anno, i numeri assoluti rimangono molto piccoli; nel corso dell'esercizio sono stati accolti 164 movimenti con 10.610 passeggeri. Le ragioni di questi piccoli numeri rispetto ad un passato in cui rappresentavano uno zoccolo duro per la Società, sono da collocare nel mutamento delle condizioni meteo e nell'implementazione della tecnologia che ha permesso agli scali del nord ovest di contenere il numero dei voli dirottati. Bisogna inoltre, evidenziare un numero sempre maggiore di voli cancellati sul C. Colombo e dirottati verso altri scali, principalmente Pisa, a causa delle avverse condizioni meteo che si sono verificate nell'arco dell'anno ed in special modo negli ultimi tre mesi, con precipitazioni di fortissima entità che hanno provocato smottamenti ed alluvioni in varie parti della regione.

I dati statistici dei bollettini meteo riportano che nei soli due mesi di ottobre e novembre sono state 23 le giornate di pioggia di cui ben 14 di fortissimi temporali con precipitazioni di tale portata da produrre un dissesto idrogeologico che ha coinvolto la maggior parte dell'intero territorio regionale, definito dal Cnr-Irpi (Istituto di ricerca per la protezione idrogeologica), come il più pesante impatto di frane ed inondazione degli ultimi 40 anni, in Liguria i comuni a rischio idrogeologico sono 188 fra rischio frane ed inondazione.

L'Aviazione generale nel 2014 ha registrato ancora una diminuzione del traffico, ma con un risultato decisamente meno marcato rispetto al 2013. Un trend negativo che da diversi anni ha colpito questo settore, influenzato anche dalla grave crisi dell'economia ligure. I numeri del 2014 registrano un calo dei movimenti del 5,8%, rispetto al meno 19% del 2013. I passeggeri trasportati sono calati del 2,5% contro il 16,8% dell'esercizio precedente. Nel dettaglio alcuni mesi di spalla e quelli estivi hanno registrato un segno positivo, interrompendo l'andamento costantemente negativo che ha contraddistinto gli ultimi anni. Genova rimane comunque uno scalo di grande interesse per tutti gli operatori del settore, infatti le caratteristiche logistiche ed infrastrutturali del C. Colombo ed il suo posizionamento geografico, rappresentano un importante punto di riferimento per questo mercato di lusso.

Molto negativo l'andamento del traffico merci, si tratta sempre di piccoli numeri, che nel precedente esercizio avevano registrato invece, un buon andamento. La merce via aerea ha registrato il minimo storico con soli 12 movimenti e 276 tonnellate di merce trasportata che rappresenta un meno 64% rispetto al 2013. La merce via superficie ha totalizzato 3.256 tonnellate con una diminuzione del 13% rispetto al 2013. Questi risultati influiscono negativamente sui costi di gestione, nonostante gli interventi fatti in questi ultimi anni per il contenimento dei costi, fra cui la riduzione di organico.

PARAMETRI DI ATTIVITA'

	2014	2013	% 14 / 13
Tonnellaggio aeromobili			
Linea nazionale	400.434	463.455	-13,6%
Linea internazionale	296.338	295.137	0,4%
Totale linea	696.772	758.592	-8,1%
Charters	35.271	14.982	135,4%
Dirottati	11.222	8.120	38,2%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	6.555	9.360	-30,0%
Aviazione generale	56.881	58.199	-2,3%
Totale tonnellaggio	806.701	849.253	-5,0%
Movimenti aeromobili			
Linea nazionale	6.802	7.940	-14,3%
Linea internazionale	5.727	6.444	-11,1%
Totale linea	12.529	14.384	-12,9%
Charters	487	258	88,8%
Dirottati	164	137	19,7%
Altri (postale, cargo, scali tecnici)	148	168	-11,9%
Aviazione generale	5.245	5.567	-5,8%
Totale movimenti	18.573	20.514	-9,5%
Passeggeri			
Linea nazionale	682.892	762.152	-10,4%
Linea internazionale	498.849	502.074	-0,6%
Totale linea	1.181.741	1.264.226	-6,5%
Charters	69.386	24.161	187,2%
Altri	10.624	7.998	32,8%
Aviazione generale	6.899	7.074	-2,5%
Totale Passeggeri	1.268.650	1.303.459	-2,7%
Merce e posta (Kg)			
Merce aerea	276.061	763.450	-63,8%
Merce via superficie	3.255.558	3.747.815	-13,1%
Totale merce	3.531.619	4.511.265	-21,7%
Totale posta	0	1	0,0%
Totale merce e posta	3.531.619	4.511.266	-21,7%
wlu	1.271.411	1.311.094	-3,0%

ATTIVITA' NON AERONAUTICHE

L'esercizio 2014 chiude con un calo del 5,5% nelle attività non-aeronautiche e il fatturato globale è pari ad euro 7.730.620,00 contro euro 8.179.167,00 realizzati nel 2013. Un risultato solo in parte influenzato dall'andamento del traffico passeggeri che ha avuto una contrazione inferiore a tre punti percentuali.

La Società pone grande attenzione a questa attività che ha assunto negli anni una rilevanza sempre maggiore nel settore aeroportuale, soprattutto se si tiene conto della recessione economica che ha condizionato l'intero mercato nazionale e la crisi del settore aereo che si è manifestata nel recente passato toccando tutti i vettori italiani. Questa ha causato una contrazione dei proventi sui servizi di assistenza agli aeromobili portando quindi l'attività non aviation ad un ruolo sempre più importante nei fatturati complessivi delle Società di gestione aeroportuale. A Genova questa componente di business raggiunge una quota pari al 35% del totale dei ricavi aviation e non-aviation, della Società, quota praticamente equivalente allo scorso anno.

In termini assoluti la differenza fra 2014 e 2013 è pari ad euro 410.591,00 attribuibili principalmente alla diminuzione degli introiti delle attività di parcheggio per euro 345.261,00; l'attività di biglietteria per euro 47.418,00; le attività di retail per euro 47.900,00 ed in ultimo agli uffici in sub-concessione dell'aria merci per euro 33.179,00.

Tali diminuzioni sono da imputare principalmente a queste ragioni: il parcheggio ha risentito dell'apertura di due aree di sosta gratuite realizzate a ridosso del sedime aeroportuale, una raggiungibile a piedi dal terminal e la seconda collegata tramite servizio shuttle. La biglietteria continua a soffrire dei sistemi di prenotazione e di vendita messi a disposizione agli utenti dalle compagnie aeree tramite le piattaforme web; le attività commerciali del terminal (retail) hanno invece risentito della diminuzione di traffico e della minor propensione alla spesa in un anno di crisi, da considerare anche il breve tempo di attesa che avviene al C. Colombo data la vicinanza con la città che permette ai viaggiatori di valutare i tempi di percorrenza per raggiungere l'aerostazione in modo preciso; gli uffici della Palazzina Merci soffrono della crisi di settore (chiusura o spostamento delle attività degli spedizionieri).

In maniera meno marcata sono diminuiti i proventi derivanti dal rifornimento carburante a causa del minor numero di movimenti; sono leggermente calati anche i fatturati della pubblicità, ma a differenza dell'anno passato che aveva registrato una drastica diminuzione superiore al 30%, nel 2014 è stata contenuta sotto il 3%.

Hanno invece contribuito al contenimento della perdita di fatturato la gestione delle aree in sub-concessione. Tutti gli spazi all'interno del sedime aeroportuale sono utilizzati e vengono affidati ad un numero variegato di clienti che operano in vari settori, fra questi le aree assegnate alle società di autonoleggio e di pullman che peraltro hanno registrato un lieve incremento dei fatturati.

Nonostante il calo dei passeggeri e alcuni lavori di rifacimento che hanno interessato le loro attività, ha retto bene il fatturato della ristorazione (food & beverage) che registra un incremento di quasi due punti percentuali. Risultato ottenuto grazie alla rinegoziazione dei minimi garantiti con i sub-concessionari, piuttosto che sugli incrementi dei consumi da parte dei passeggeri e dell'utenza aeroportuale.

Nel corso dell'anno sono stati avviati alcuni interventi al fine di migliorare il servizio e i proventi; ad esempio l'area parcheggio per operatori (NCC e compagnie di pullman) è stata attrezzata con colonnine d'accesso a pagamento. Per il servizio di Aviazione Generale sono state predisposte salette di attesa sia in area land side sia air side a pagamento.

Il servizio self service, che era presente al secondo piano e quindi di difficile accesso ai passeggeri in quanto non disponeva di un ascensore dedicato, è stato spostato al piano partenze. Per poter disporre di un'area sufficiente ad accogliere una nuova linea di servizio self service si è proceduto con lo spostamento del Gift Shop all'interno del Duty Pay.

Sempre nel campo della ristorazione, a fine anno sono stati messi in gara due locali, il bar nella zona arrivi ed il wine-bar nella sala di imbarco. Il nuovo gestore è entrato in possesso dei locali il primo gennaio 2015, i lavori di rifacimento sono stati realizzati all'interno dello stesso mese.

La riduzione degli sportelli bancari Carige nella città, ha riguardato anche l'aeroporto. Purtroppo lo sportello che era attivo sin dai tempi dell'apertura del terminal, dopo quasi trent'anni è stato chiuso; si è pertanto proceduto con la realizzazione di uno sportello automatico (ATM) che si aggiunge a quello presente in area partenze realizzato nel 2013.

Gli spazi limitati dell'attuale aerostazione non consentono di ampliare ulteriormente la gamma di servizi commerciali ai passeggeri e agli utenti in genere, impedendo così le possibilità di crescita delle attività non-aviation. Appare necessario avviare quanto prima i lavori di ampliamento del terminal o in alternativa intervenire sulla struttura attuale con una diversa distribuzione degli spazi ed una razionalizzazione dei servizi. Il terminal, realizzato nel 1985 su un progetto basato con concezioni di trasporto completamente superate, ha una disposizione che comprime le opportunità di sviluppo, specie nel settore retail che invece meriterebbe maggiore considerazione e possibilità di espansione allargando la gamma di proposte alla clientela, specie quella turistica in transito dall'aeroporto.

ATTIVITA' DI MARKETING E COMMERCIALE

Le strategie di marketing e le attività commerciali adottate durante l'esercizio 2014, hanno tenuto conto degli obiettivi aziendali, dei mutamenti e dei condizionamenti normativi e regolatori che si sono manifestati e accumulati negli ultimi anni. Anche in questo esercizio è proseguita una fase di recessione economica nell'area euro che ha obbligato la Società ad adattare le politiche di marketing con la finalità di raggiungere i migliori risultati possibili.

In più occasioni è stato ricordato lo stato di sofferenza che ha attraversato l'economia

regionale che perdura da diversi anni. A solo titolo di esempio basta ricordare la travagliata situazione di Alitalia che ha penalizzato i bilanci della Società a partire dal 2008. Alle sfortunate vicende dei vettori aerei si sono sommate le tormentate vicende delle aziende liguri che hanno ridotto la propensione alla spesa e l'acquisto di viaggi aerei. Nell'ultimo anno hanno pesato enormemente le avverse condizioni meteo che hanno martoriato l'intera regione e le aree limitrofe, pregiudicando gli andamenti dei traffici su tutti i voli ed in particolare sulle nuove rotte introdotte durante la stagione winter 2014/15.

La Società ha proseguito nel dare la massima priorità alla definizione dell'istruttoria sul Contratto di Programma, percorso obbligato per dare attuazione al Piano di Sviluppo Aeroportuale che peraltro prevede improrogabili interventi necessari a potenziare le infrastrutture operative e migliorare l'accessibilità allo scalo. In data 12 settembre 2014 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 212 il Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133 (il c.d. "Sblocca Italia"). Tale decreto, con le previsioni di cui all'art. 1, comma 11, aveva l'intento di consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma sottoscritti dall'Enac con i gestori degli aeroporti di interesse nazionale, disponendo l'approvazione degli stessi contratti di programma tramite decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto in argomento, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni.

La Società non avendo un contratto di programma già sottoscritto, non ha potuto usufruire della norma. In data 25 settembre 2014 è pervenuta alla Società, una lettera da Enac con la quale veniva richiesta la documentazione utile per il perfezionamento del Contratto di Programma che però non includeva la revisione delle tariffe con relativo ammontare dei diritti aeroportuali, a seguito del trasferimento all'Autorità di Regolazione dei Trasporti dei compiti di regolazione economica di vigilanza. La Società ha provveduto a rispondere puntualmente nei tempi richiesti dall'Ente, fornendo tutta la documentazione e chiedendo contestualmente un incontro, che si è successivamente tenuto il 28 ottobre a Roma con i responsabili della Direzione Pianificazione e Progetti.

In tale occasione la Società ha espresso la necessità di rivedere il Piano degli Investimenti, in considerazione del fatto che l'andamento del traffico registra risultati inferiori alle previsioni elaborate nella presentazione del Piano Investimenti del 2007, ma anche perché dall'elaborazione del suddetto Piano sono trascorsi ben sette anni che riducono di fatto l'arco temporale della convenzione.

In data 17 novembre 2014, La Società ha inviato il dettaglio del programma di interventi e del relativo piano degli investimenti, rinnovando la richiesta per le ragioni sopraindicate di avviare celermente una verifica del piano previsionale del traffico e del correlato piano degli investimenti da realizzarsi entro il termine concessorio. Nel contempo la Società ha manifestato l'intenzione di sottoporre ad Enac una ridefinizione del cronoprogramma degli investimenti che tenga anche conto della prossima scadenza della concessione (31.12.2027).

La necessità di revisione e verifica sopra evidenziate sono state confermate anche dal Piano

Strategico elaborato, su richiesta dei Soci, nell'ambito della "procedura di dismissione della partecipazione in Aeroporto di Genova SpA" Il documento, infatti, ha evidenziato che gli investimenti già condivisi con Enac, per trovare adeguata copertura economica necessitavano di essere sviluppati su un arco temporale più ampio rispetto alla scadenza della concessione fissata al 31 dicembre 2027.

Si è proceduto, quindi, ad elaborare un nuovo piano strategico che prevedeva una diversa ripartizione degli investimenti, con una riduzione di quelli previsti nel breve termine, approvato dal Consiglio il 14 ottobre ed inviato ai Soci.

Per quanto attiene alle linee strategiche attuate nell'anno 2014, la Società ha proseguito nelle seguenti azioni:

Strategia di partnership

Sono state intensificate le azioni per lo sviluppo dell'attività aviation in collaborazione con le principali compagnie aeree presenti sul C. Colombo, sia per quanto riguarda i c.d. vettori *low cost* sia con quelli definiti *full service*. L'impossibilità, oramai consolidata, da parte dei vettori aerei di sviluppare una adeguata campagna di informazione e di pubblicità, ha indotto la Società ad individuare azioni mirate al target delle diverse compagnie aeree, mantenendo un profilo di contenimento degli investimenti, ma allo stesso tempo di sviluppare interesse sul mercato, ma soprattutto far giungere l'informazione e l'esistenza degli operativi al consumatore finale.

Troppe le esperienze negative che hanno visto la cancellazione di rotte su destinazioni considerate fondamentali, quali Madrid, Francoforte, Zurigo, Amsterdam e senza togliere nulla anche ad altre forse ritenute meno praticabili, ma che comunque hanno riguardato i collegamenti con Valencia, Ginevra, Malta; solo per citare alcuni fallimenti in campo internazionale. Gli insuccessi hanno toccato anche destinazioni nazionali e catene charter, incoming e outgoing, che come noto sono sostenute dai tour operator che gestiscono in proprio sia il prodotto sia la distribuzione.

La Società si è messa a disposizione di tutti i vettori, traguardando soprattutto al mantenimento di alcune destinazioni ritenute non solo strategiche, ma di altissimo prestigio, quali: Bruxelles che aveva registrato nel 2013 un tasso medio di riempimento non soddisfacente per il vettore aereo (64%) Gli sforzi congiunti della Società di gestione con Ryanair hanno consentito il consolidamento a fine anno del tasso di riempimento al 70%, che è stato giudicato comunque insufficiente per riproporre la destinazione nel 2015. Hanno invece rispettato le attese dei vettori aerei altri interventi ed iniziative svolte sui mercati internazionali di interesse della S7 che collega Mosca e della Turkish Airlines che collega Istanbul.

Ulteriori iniziative di partnership sono state condotte per tutti i vettori c.d. *full service*, utilizzando vari mezzi di comunicazione sia interni, quali quelli presenti nell'aerostazione, sia sui social; mentre con i vettori c.d. *low cost* si è potuto lavorare su una gamma di iniziative più ampia avviando azioni di co-marketing anche con i mezzi media e con

l'organizzazione di contest verso il consumatore finale, grazie anche al dinamismo che gli uffici marketing di questi vettori dimostrano e alla loro sensibilità nei confronti del territorio. A giustificazione dei vettori tradizionali, bisogna evidenziare la diversa strategia commerciale, quest'ultimi sviluppano un network dai loro *hub* e quindi puntano ad alimentare i loro voli internazionali collegabili con scali periferici come Genova, i *low cost* sono più propensi a dedicarsi al punto-punto e quindi coltivare il massimo del consenso nelle destinazioni di arrivo e partenza.

Le iniziative di promozione sono state condotte anche in stretta collaborazione con l'Agenzia In Liguria e l'assessorato del turismo del Comune di Genova. Specie il Comune di Genova ha dimostrato grande dinamismo e sensibilità verso il turismo via aerea incoming.

In particolare con i due enti sopra citati sono state individuate aree di comune interesse per sviluppare azioni di marketing territoriale, a titolo di esempio sul mercato russo coinvolgendo anche i tour operator dell'est europeo, non a caso nonostante la crisi ucraina che poteva condizionare le attività turistiche verso l'Europa, sono state concretizzate alcune catene charter, mentre altri hanno colto l'opportunità del volo di linea S7, vettore russo che dal 20 aprile 2013 ha aperto il collegamento da Mosca. Insieme alle istituzioni, sono state sviluppate numerose iniziative in collaborazione con il vettore Turkish Airlines, fra cui viaggi educational da diverse località dell'estremo oriente, del medio oriente, ma anche dalla stessa Turchia.

Il Comune di Genova ha sviluppato anche proposte commerciali comprensive di un'ampia offerta di servizi di accoglienza e pacchetti che sono state veicolate anche utilizzando la mailing list prodotta dalla Società che attinge dalle registrazioni dei passeggeri che utilizzano la rete WI-FI gratuita del terminal.

Le attività di partnership con i vettori aerei hanno riguardato anche azioni concepite per incrementare i viaggi outgoing dalla Liguria, principalmente dedicate al "prodotto-destinazione" per generare un più alto consenso dal mercato interno, ma anche per rendere maggiormente produttivo il collegamento aereo e realizzare una migliore sinergia fra visitatori in entrata e viaggiatori in uscita, con l'obiettivo di rendere le rotte avviate stabili.

A tale scopo sono state concordate iniziative di co-marketing e di cambio merce con centri commerciali, emittenti radio e televisive, riviste di settore o specializzate ed altre ancora, per promuovere e diffondere il prodotto ed i servizi di tour operator e vettori, contenendo in questo modo l'investimento economico.

Le aree commerciali che fanno capo al settore non-aviation purtroppo, disponendo di spazi limitati, con un numero limitato di interlocutori rende più difficile individuare azioni di partnership. Tuttavia si è lavorato molto nel comparto *food & beverage*, sono stati rivisitati gli spazi e l'ubicazione dei punti ristoro, per renderli maggiormente fruibili ed è stato rivisto il prodotto. A fine anno è stata avviata una gara che ha permesso l'affidamento ad un nuovo gestore che ad inizio 2015 ha introdotto un punto "bollicine" ed un secondo punto a tema, nell'area arrivi. Sono proseguite le iniziative promozionali sul parcheggio al pubblico, soprattutto rivolte alle aziende con convenzioni dedicate ai viaggi di affari.

Strategia di diversificazione

La mission aziendale è quella di sviluppare il più ampio numero possibile di servizi da offrire all'utenza ed il maggior numero di alternative. La diversificazione è anche un modo per allargare il numero dei clienti della Società, al fine di generare pluralismo di soggetti utili al consumatore, ma anche una garanzia per l'Azienda in caso di crisi e/o difficoltà dei clienti. Stessa filosofia è adottata per utilizzare e coinvolgere il maggior numero di fornitori, in modo da non rimanere "strozzati" o condizionati dal forte potere contrattuale del fornitore stesso. Coerenti con tale proposito è proseguito per tutto l'esercizio l'azione di marketing per realizzare un ottimale equilibrio fra clienti *Full Service Carrier* (FSC) e *Low Cost Carrier* (LCC). Le due tipologie di prodotto consentono al consumatore di scegliere fra qualità e convenienza, allo stesso tempo la Società beneficia delle politiche commerciali sviluppate dalle compagnie aeree che si compensano fra loro per stagionalità e distribuzione del mercato. La Società, ove se ne verifica la possibilità, stimola la diversificazione dei vettori aerei verso le destinazioni più popolari e ricche attraverso una copertura di almeno due compagnie aeree sui mercati a maggiore domanda, al fine di garantire un servizio maggiormente adeguato e competitivo.

Stessa politica è stata avviata nel comparto non-aviation, nonostante le piccole dimensioni del terminal riducano tale opportunità. Un tipico esempio è la diversificazione di prodotto nel settore *retail* abbigliamento e nel settore "*Food & Beverage*". Si riguarda ad ampliare la scelta dei prodotti anche nel settore degli autonoleggi, dei trasporti verso la città oltre a stimolare pluralità nell'assegnazione delle aree in sub-concessione.

Strategia di sviluppo

Il 2014 è stato l'anno delle crociere, una tipologia di traffico ideale data la vicinanza con i tre porti liguri. Tuttavia non facile da catturare in quanto, a differenza delle Stazioni Marittime, per l'aeroporto c'è grande differenza fra "home-port" e "porto di transito". Le compagnie di navigazione ed i tour operator scelgono i punti d'imbarco e sbarco nelle città di porto che ritengono di maggiore attrattiva turistica, ne è un esempio Venezia. Nel Mediterraneo occidentale, lo scalo aeroportuale di Genova soffre della concorrenza di Barcellona, Civitavecchia (con Roma alle spalle) e Napoli; in forma minore di Livorno (che ha la Toscana con Firenze) e più recentemente Marsiglia. Altra difficoltà è la grande componente di croceristi che raggiungono il porto con mezzi di superficie.

Un altro punto critico di Genova, come aeroporto, è la vicinanza di Malpensa e Linate, scali che oggettivamente hanno volumi di traffico e collegamenti con numeri di tutto rispetto, che quindi assicurano alle compagnie di navigazione ed ai tour operator, maggiori garanzie di riprotezione ai loro clienti in caso di ritardi e/o cancellazioni dei voli.

Nonostante queste condizioni non favorevoli, la Società quest'anno è riuscita ad acquisire un traffico importante della compagnia P&O che fa parte del gruppo Carnival, che ha realizzato nel periodo estivo diverse catene charter da tutto il mercato UK. Inoltre a fine anno sono arrivate anche due nuove linee charter da Vienna e Zurigo di Costa Crociere, che

fa parte sempre dello stesso gruppo americano.

Le azioni di sviluppo, nel 2014, hanno tenuto anche conto del traffico etnico, non riuscendo a trovare una soluzione alla riattivazione del volo con l'hub di Madrid per collegare il Sud America; non essendoci ancora i presupposti, è stata individuata una alternativa per la comunità Ecuatoriana attraverso i voli offerti da Air France via Parigi. Altro problema era sorto con il fallimento di Belle Air che collegava Tirana. La presenza di una comunità albanese di grande dimensioni sul territorio, ha obbligato la Società ad individuare delle soluzioni alternative, che hanno portato ad alcune iniziative tampone per giungere nell'autunno ad una offerta di ben quattro collegamenti settimanali distribuiti fra due vettori.

Sul fronte domestico sono state implementate le rotte nord-sud, punto di forza del C. Colombo, intervento necessario specie in considerazione della graduale dismissione di Alitalia delle due direttrici più importanti, Napoli e Catania. Per dare un parametro di grandezza, nell'ultimo anno in cui Alitalia aveva servito queste due destinazioni con una certa regolarità (2011), erano stati trasportati complessivamente quasi 145mila passeggeri, per poi iniziare una fase di progressiva diminuzione delle frequenze sino ad arrivare alla totale cancellazione dei voli. Per rendere chiaro l'ordine di grandezza che rappresentano le direttrici nord-sud per lo scalo genovese basta citare la quota di mercato ricoperta nel 2013, pari al 47,6% rispetto al totale del traffico domestico ed al 28,7% sul totale linea nazionale ed internazionale. Ma si trattava di un periodo in cui Alitalia, anche se in forma minore agli anni migliori, era ancora presente sui collegamenti di Napoli e Catania. La Società ha quindi cercato di sostituire le rotte abbandonate dall'ex-vettore di bandiera invitando altri vettori a subentrare.

La differenza sostanziale del servizio offerto dai vettori *low price* rispetto ad Alitalia è che i primi possono raggiungere un mercato interessato al collegamento diretto punto a punto, Alitalia come vettore full service riusciva ad abbinare i voli diretti con quelli via Roma, aumentano le opportunità per il consumatore ed allargando il mercato con risultati sicuramente più significativi. Per tali considerazioni la quota di mercato raggiunta a fine 2014 dei collegamenti diretti nord-sud è scesa al 43,1% del traffico nazionale e del 24,1% sul totale linea nazionale ed internazionale. In sintesi le voragini lasciate dall'Alitalia sono state sostituite nell'ordine con Volotea già ad inizio anno sulle direttrici Catania e Napoli, a settembre è stata trovata una soluzione con Vueling per potenziare il servizio verso Roma ed a fine ottobre Meridiana ha iniziato le attività su Napoli affiancando Volotea. In campo internazionale ad ottobre, sono iniziati i voli di Blu Panorama su Tirana completando lo scenario già coperto da Alitalia.

Grande successo hanno avuto le attività del settore charter, da prodotto irrilevante con l'entrata sul mercato dei voli dedicati alle crociere questo segmento ha realizzato un incremento pari al +187% rispetto al dato 2013, totalizzando quasi 70mila passeggeri. Le provenienze si sono principalmente sviluppate dal mercato UK, Russia e Austria.

Nel comparto non-aviation, oltre a quanto già descritto nelle attività *retail* del terminal, è

stato dato particolare impulso alle aree del sedime aeroportuale (*real estate*), verso la fine dell'anno sono state avviate alcune gare per mettere a reddito alcuni fabbricati da adibire ad uffici, magazzino merci e ricovero aeromobili, che svilupperanno i loro benefici nel 2015.

Strategia di posizionamento territoriale

L'aeroporto di Genova si trova stretto fra il mare a sud e l'Appennino Ligure a nord, limite che lo penalizza dal punto di vista dell'accessibilità e che infatti, come si evince dalla rappresentazione della sua *catchment area*, dimostra come metà del suo potenziale bacino d'utenza sia limitato dal mare e l'altra metà dalle montagne.

Il ruolo della Società è quello di mettere maggiormente in evidenza il posizionamento geografico dell'aeroporto. Ubicato al centro della Liguria e nel cuore della città di Genova, il C. Colombo ha completamente perso il compito originale di essere la pista alternata ai sistemi aeroportuali del Nord Ovest. Come pure è cambiato lo scenario economico dell'intera regione e della stessa città che non solo non appartiene più al mitico triangolo industriale, ma ne sono cambiati i connotati socio-demografici, assottigliati nel tempo e radicalmente cambiati nel profilo, una città con la popolazione più anziana e la più alta disoccupazione giovanile del nord Italia.

Oggi il bacino di riferimento è strozzato dalla presenza di sei grandi aeroporti nell'arco di 200 chilometri, da est a ovest: Pisa, Bergamo, Linate, Malpensa, Torino e Nizza. Senza menzionare Parma e Cuneo che comunque annoverano rotte di comune interesse. Prendendo in esame la *catchment area* disegnata intorno allo scalo, al fine di definire il bacino di utenza, ovvero l'ambito territoriale raggiungibile secondo le caratteristiche della rete viabilistica rispetto all'ubicazione del C. Colombo, si è tenuto conto di un intervallo di tempo di riferimento pari a 60 minuti attraverso la predisposizione di una mappatura isocrone che considera la durata della percorrenza e non la distanza chilometrica che determinerebbe una mappatura a compasso, quindi meno precisa e non conforme alla configurazione del territorio che si sviluppa in percorsi non lineari, in gran parte collinari e montuosi. Peraltro questa mappatura è coerente con lo studio presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativo al Piano Aeroportuale Nazionale.

Considerando la distanza di 60 minuti, il bacino di Genova raggiunge una popolazione pari a 3.168.911 abitanti (fonte ISTAT al gennaio 2014), ma che si riduce notevolmente al sovrapporsi delle aree d'influenza degli altri aeroporti sopra citati, cambiando di conseguenza i dati di riferimento socio economici del bacino stesso, riducendo la popolazione reale disponibile a 1.886.295. Questo dato meriterebbe una ulteriore taratura se escludessimo la provincia di Imperia e parte di Savona che per logica e vicinanza gravitano su Nizza, ma nello studio non è stato tenuto conto per rendere confrontabile questi dati con gli altri scali, ad esempio Trieste di cui si dovrebbe considerare la vicinanza con la Croazia e la Slovenia, peraltro per loro positiva, mentre Genova subisce la capacità attrattiva di Nizza.

Anche la valutazione del reddito pro capite per famiglia dei residenti all'interno del bacino

di utenza dell'aeroporto di Genova, mostra un dato inferiore a tutti gli scali del nord Italia e simili a quelli del centro-sud, pari ad euro 18.917,06 (anno 2012, fonte Unioncamere).

Molto basso anche il dato sulle presenze turistiche all'interno delle aree oggetto di studio. Nello specifico, questo dato deriva da una elaborazione basata sulle presenze turistiche del 2013 negli esercizi ricettivi sia alberghieri sia extralberghieri suddivisi per provincia (anno 2013, fonte Istat), che registra nella area dello scalo genovese 13.200.521 presenze, inferiore alla maggior parte dei 35 scali analizzati, a titolo di esempio Trieste ne totalizza 56.937.716 ed Ancona 30.064.213.

La strategia portata avanti dalla Società è stata quella di lavorare sull'accessibilità dello scalo per renderlo maggiormente visibile ed accessibile con i mezzi di superficie ed allargare il bacino di riferimento o rafforzare quello già presente. Attraverso le vie di comunicazioni che collegano il territorio all'aerostazione lo scalo può contribuire alla crescita del turismo e a considerare una popolazione residente più ampia. A tale proposito la Società si è adoperata a migliorare il collegamento dello shuttle "Volabus" con la città e le due principali stazioni ferroviarie (P. Principe e P. Brignole), che continua a dare risultati definiti soddisfacenti dalla società municipalizzata AMT. In collaborazione con il Comune di Genova è stato migliorato il collegamento fra il terminal aeroportuale e la stazione ferroviaria più vicina allo scalo. Iniziativa promossa a seguito della rinomina stazione ferroviaria di Sestri Ponte in "Sestri/Aeroporto" avvenuta con la collaborazione di RFI, Trenitalia e il patrocinio di Confindustria, anche se c'è ancora molto lavoro da fare.

Sono state intensificate le azioni di marketing territoriale di concerto con il Comune di Genova e altri enti locali. E' stata data particolare attenzione a tutte le mete collegate con Genova. Sono proseguite le iniziative pianificate con le Associazioni di settore e la Fiavet. Numerose le iniziative di promozione del territorio attraverso la collaborazione dei vettori aerei che hanno contribuito alla realizzazione di numerosi viaggi educational per agenti di viaggio stranieri e press-trip con testate giornalistiche del settore turismo.

Strategia di posizionamento competitivo

La Società, pur non condividendolo, ha preso atto del posizionamento indicato dal Piano degli Aeroporti presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La suddivisione del territorio nazionale in 10 regioni penalizza la posizione di Genova, che inevitabilmente deve soccombere con la vicinanza dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa. Giova però ricordare il riconoscimento ottenuto dall'Agenzia europea TEN-T che invece riconosce a Genova il posizionamento di aeroporto "core-network" nello scenario europeo. Questo posizionamento privilegiato ha consentito al C. Colombo di proseguire la strategia di consolidamento sul mercato dell'industria turistica, componente fondamentale per l'economia della Liguria. Solo attraverso collegamenti integrati, il visitatore può avere un accesso facilitato nel territorio. Le infrastrutture aeroportuali dovranno migliorare ed adeguarsi a questa tipologia di traffico, per finalizzare questo obiettivo è necessario concludere la fase istruttoria aperta con Enac per la finalizzazione del contratto di programma e dei modelli tariffari, in considerazione della entrata in funzione dell'Autorità

dei Trasporti che solo a settembre ha reso noto le linee guida dei modelli tariffari.

Strategia di customer care

La Società pone grande attenzione alla qualità dei servizi. Uno degli strumenti utilizzato nel corso dell'esercizio è stata l'elaborazione e la gestione della Carta dei Servizi. Il grado di soddisfazione del cliente aeroportuale è stato monitorato costantemente secondo la metodologia Enac ed i risultati sono oggetto di confronto con l'Ente. Sono stati avviati interventi migliorativi o misure di mitigazione nelle aree ritenute meritevoli di attenzione al fine di risolvere o di mitigare le segnalazioni che pervengono dall'utenza aeroportuale. Lo sportello telematico introdotto da tempo, e che raccoglie tutte le osservazioni, risponde in tempo reale ai reclami, ai suggerimenti ed alle segnalazioni della clientela. La maggior parte delle risposte di competenza della Società vengono evase all'interno delle 48 ore e comunque il 98% dei messaggi viene lavorato entro le 72 ore, mentre quelle di competenza di altri enti o fornitori che quindi necessitano di verifiche e ricerche aggiuntive, sono state evase entro i cinque giorni lavorativi.

ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE, STUDIO E RELAZIONI ESTERNE

Nell'esercizio 2014 è proseguita la collaborazione con una struttura esterna per coordinare l'attività di PR e di comunicazione. L'attività di comunicazione con gli organi di stampa ha visto un costante rapporto con i giornalisti di tutte le principali testate locali con l'obiettivo primario di promuovere voli e servizi aeroportuali, al fine di massimizzare la percezione da parte dei consumatori finali, degli Enti e dell'intero territorio riguardo agli sforzi compiuti dalla Società per ampliare l'offerta del prodotto sullo scalo e valorizzare le potenzialità dell'aeroporto di Genova. Particolare attenzione è stata dedicata alla comunicazione a supporto dei progetti infrastrutturali dell'aeroporto. L'ufficio stampa ha anche coordinato i rapporti con diverse testate di settore (aviation e turismo), per redigere risposte di ogni tipo fra cui anche la compilazione di questionari, oltre a mantenere un puntuale aggiornamento sulle informazioni che riguardano lo scalo sia a livello locale che nazionale. Domande che potevano riguardare fenomeni meteo, ambientali, scioperi o altri argomenti.

In collaborazione con i vettori aerei, gli Enti e tutti i soggetti che partecipano alle attività della Società, sono state curate in modo professionale le relazioni con gli organi di stampa al fine di evidenziare l'offerta dello scalo e le potenzialità del C. Colombo, attraverso l'organizzazione di "conferenze stampa", "comunicati stampa" ed "eventi" di settore. Inoltre sono state pianificate e preparate nei minimi dettagli le sintesi degli argomenti in occasione di interviste o di eventi che hanno coinvolto la struttura aziendale. L'ufficio stampa si è occupato della raccolta degli articoli pubblicati sulla stampa locale e nazionale, oltre ad effettuare un monitoraggio delle notizie apparse sui principali organi di informazione, sui più diffusi forum online di settore e sui social network.

Tra le iniziative promosse o coordinate nel 2014, si ricorda in particolare: la presentazione dei nuovi voli Genova-Roma di Vueling, il 27 giugno, alla quale ha preso parte anche il sindaco di Genova; la conferenza stampa di Turkish Airlines, il 17 giugno, per il bilancio dei

primi tre anni di attività della compagnia aerea su Genova e la premiazione dei vincitori del contest “L’arte del viaggio”, con la partecipazione della sezione “Turismo” di Confindustria; la partecipazione alla conferenza stampa per il primo approdo di P&O Ventura, il 2 aprile; la cerimonia di inaugurazione del volo per Bucarest, il 17 maggio; l’organizzazione del tour dell’aeroporto per i giornalisti in occasione dell’ultimo giorno dei charter P&O, il 15 ottobre, contestualmente alla conferenza stampa per fare un bilancio di questa straordinaria esperienza.

Nel 2014 è’ proseguita la pubblicazione del magazine “Genova Aeroporto News”, che in occasione della stagione dei voli charter incoming si è arricchito di una sezione in lingua inglese, finalizzata alla promozione turistica del territorio in collaborazione con l’Agenzia In Liguria, l’Ufficio di promozione turistica del Comune di Genova, l’Ente Parco di Portofino, Amt, l’Acquario di Genova, Palazzo Ducale, la Fiera del Mare, il Teatro Carlo Felice e altri enti che hanno fornito testi e documentazione. Il magazine è stato puntualmente diffuso anche attraverso il portale web dell’Azienda e inviato alle agenzie di stampa, agli Enti locali, alle agenzie di viaggio e agli iscritti inseriti nella mailing dell’Azienda, con l’invio di una newsletter.

E’ proseguita, nel 2014, la collaborazione con il portale Mentelocale.it attraverso la pubblicazione settimanale di notizie, una azione di marketing territoriale finalizzata a promuovere le iniziative elaborate in collaborazione con i vettori aerei, oltre ad affermare le principali novità sui servizi dello scalo. E’ proseguito l’invio della newsletter mensile “Viaggi” di Mentelocale, con una selezione degli articoli più importanti pubblicata sulla rivista aziendale “Genova Aeroporto News”, che raggiunge circa 40mila iscritti tra Liguria, basso Piemonte e l’ovest della Lombardia. Sempre nel 2014 è proseguita la collaborazione a titolo gratuito con il bimestrale “UNICO”, che ha fornito spazi pubblicitari per promuovere i servizi aeroportuali, in cambio della distribuzione della rivista all’interno del terminal. Nell’estate 2014 è stata attivata la collaborazione a titolo gratuito con il portale Avion Tourism per la pubblicazione della scheda relativa allo scalo (destinazioni, servizi e collegamenti via terra per raggiungere lo scalo).

La comunicazione istituzionale è proseguita anche sui social network (Twitter, Facebook e Youtube). L’attività si articola nella costante interazione con gli utenti e nella moderazione dei loro interventi, oltre alla pubblicazione periodica, in media una ogni due giorni, di notizie su servizi dello scalo, novità sui voli, servizi, promozioni, contest, video, condivisione delle promozioni dei vettori, ed altro ancora. A titolo di esempio, il 95% delle domande inviate ai canali social della Società, ha ottenuto risposta entro un 24 ore. Particolare attenzione è stata data alla interazione con i vari utenti, stimolando l’invio di contributi e materiali, quali foto di aerei, dei loro viaggi o dello scalo, pari interazione è stata condotta con gli account delle compagnie aeree e degli Enti locali attivi nella promozione turistica. A questo proposito va citata l’adesione, nel mese di dicembre, al progetto di Social Media Team coordinato dal Comune di Genova avviato a fine 2014.

Tra le iniziative promosse in collaborazione con i vettori, l’ufficio stampa ha seguito tre contest tra fine 2013 e luglio 2014 contribuendo alla loro realizzazione. In particolare sono

stati promosse due edizioni del contest “L’arte del viaggio”, in collaborazione con Turkish Airlines, e un’edizione del contest “Vueling san Valentino”, in collaborazione con Vueling.

Nel 2014 l’ufficio stampa, congiuntamente con gli uffici tecnici della Società e con gli addetti stampa dei vettori, ha seguito la redazione delle risposte agli utenti dell’ufficio reclami consentendo una accelerazione nei dei tempi di risposta, che al 98% vengono evase in 72 ore, mentre i tempi richiesti da Enac consentono di attivarle entro 30 giorni.

Nel febbraio del 2014 l’ufficio stampa, con il supporto dell’ufficio marketing, si è coordinato con AMT e Comune di Genova per migliorare il collegamento Stazione Ferroviaria di Sestri Ponente con il Terminal servito dalla linea i24. Il percorso della navetta è stato modificato per diminuire i tempi di percorrenza, mentre la fermata è stata spostata davanti alla Stazione Sestri Aeroporto (Via Puccini 2), prima era posizionata in una strada laterale poco visibile ai passeggeri non residenti della zona; continua il lavoro per la ridefinizione della denominazione del servizio e la messa a punto di alcuni dettagli (spostamento del capolinea virtuale e adeguamento degli orari) per rendere il servizio pienamente riconoscibile e maggiormente fruibile dai viaggiatori.

Tra le novità del 2014 vi è stata la realizzazione di una mailing list creata utilizzando i dati raccolti dalle iscrizioni al servizio di Wi-Fi gratuito. I dati, suddivisi per nazionalità e città di residenza, vengono utilizzati per l’invio di newsletter periodiche inerenti voli e servizi. Il database dei passeggeri stranieri è utilizzato per promuovere il turismo incoming nella regione, con particolare attenzione alle città già collegate con voli diretti, attività che è stata sostenuta dall’Ufficio di Promozione turistica del Comune di Genova: infatti a dicembre ha utilizzato la mailing list per avviare una campagna mirata al mercato inglese per promuovere nuove proposte turistiche.

L’attività di puro "advertising", è stata indirizzata interamente alla promozione dei collegamenti aerei. I principali beneficiari sono stati i vettori aerei. Molto variegati i canali di comunicazione impiegati, a titolo di esempio sono stati utilizzati varie soluzioni quali: pannelli 6x3; maxi-schermi e pannelli retroilluminati. Nella carta stampata sono state utilizzate le principali testate locali; selezionata anche la comunicazione web coinvolgendo i media più visitati; utilizzate anche le emittenti, locali, TV e radio più ascoltate. L’acquisto dei mezzi avviene attraverso una collaborazione di partnership con il mezzo media e talvolta con la collaborazione del vettore aereo, la maggior parte della pubblicità è stata realizzata attraverso collaborazioni in co-marketing o in cambio merce, in alcuni rari casi attraverso l’acquisizione di spazio “vuoto per pieno” e acquisti “last minute”.

Particolare sforzo è stato dedicato alla promozione dei nuovi collegamenti con Roma di Vueling, in stretta collaborazione con la compagnia aerea. Tra le iniziative promosse: conferenza stampa di presentazione del prodotto, comunicati stampa con aggiornamenti e nuove informazioni, la realizzazione di adesivi in aerostazione, manifesti retroilluminati, manifesti nei finger, bandiere Vueling nel viale di accesso del terminal, pannelli Vueling che hanno rivestito le colonne del piano arrivi e partenze, circuito video interno, manifesti 6x3 nel sedime aeroportuale, manifesti 6x3 in 30 spazi comunali (ottenuti in promozione grazie

alla collaborazione istituzionale del Comune di Genova), pagine dedicate nel magazine aeroportuale, uomini sandwich nelle stazioni ferroviarie, volantaggio nei parcheggi dello scalo, led stadio Ferraris, newsletter e social network, campagna su Mentelocale.it.

Molto utilizzati gli strumenti all'interno del terminal, che sono sotto il controllo della Società. Questi si compongono degli impianti di informativa al pubblico quali i monitor ben distribuiti nell'aerostazione, questo strumento ha il grande vantaggio di poter essere aggiornato in tempo reale con tutte le novità e le offerte connesse al trasporto aereo. 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

Le relazioni con le istituzioni, nel corso del 2014 si sono allargate con una intensa attività svolta con l'Assessorato al Turismo del Comune di Genova. Nel contempo è proseguito il consolidato rapporto di collaborazione avviato con l'Assessorato al Turismo della Regione Liguria che coordina i lavori legati ai Progetti di Eccellenza per la "Promozione della Liguria all'estero". Progetto approvato e sostenuto dalla della Presidenza del Consiglio dei Ministri già nel luglio 2011 e poi trasferito per competenza al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT), che terminerà il suo percorso nel primo trimestre del 2015, peraltro sino ad oggi ha raggiunto gli obiettivi stabiliti nel documento programmatico.

L'attività di promozione è stata concertata con l'Agenzia In Liguria, che si occupa della rendicontazione di tutti gli investimenti, con non poche difficoltà per la Società nel seguire la puntuale trasmissione delle informazioni agli enti competenti (prima la Regione e poi il Ministero) Infatti le lungaggini amministrative e burocratiche dell'Agenzia, hanno sempre ritardato la validazione dei rendiconti da parte del Ministero. Ciò non toglie nulla ai risultati operativi e dei traffici dei voli internazionali che non hanno mai smesso di crescere, contribuendo in modo significativo alla crescita della economia locale.

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le iniziative promozionali nei mercati esteri di riferimento che sono stati selezionati anche coinvolgendo soggetti privati che lavorano nel campo della ricettività ed accoglienza turistica, peraltro interpellati dagli enti di promozione del territorio. La Regione Liguria, come detto in precedenti documenti, ha individuato nell'Agenzia In Liguria il soggetto pubblico di riferimento. Tale rapporto è stato formalizzato nel 2011, quando la Società ha sottoscritto un protocollo di intesa con l'Agenzia che riepiloga gli obiettivi e le metodologie di sviluppo delle iniziative programmate.

Da segnalare che la Società ha investito risorse ben superiori, a quelle previste dal piano di eccellenza, per sostenere l'attività di promozione ed aumentare la notorietà del territorio all'estero, in quanto i benefici derivanti dal Fondo di Eccellenza sono stati ripartiti e messi a disposizione in modo discontinuo, disarticolato e con forti ritardi sia nell'avvio del progetto sia nella gestione ordinaria. Inoltre gli investimenti promessi dalla Regione hanno poi

trovato una applicazione decisamente ridotta rispetto alle attese, malgrado agli annunci fatti per mezzo stampa.

Anche il progetto annunciato e presentato in più occasioni sul rilancio del turismo incoming in preparazione all'evento mondiale di Expo 2015, non ha avuto alcun esito. Il piano, presentato alla stampa, anche questa volta da Regione Liguria, prevedeva una sua applicazione proprio nel triennio 2014/2016. Tale progetto che avrebbe dovuto coinvolgere tutte le altre Istituzioni fra cui Unioncamere e Comune di Genova, oltre alla partecipazione della Società, è stato completamente disatteso.

Ha invece trovato piena applicazione l'istanza avviata con l'Agenzia europea TEN-T, il contenuto del progetto, il budget ed il cronoprogramma delle attività inserito nel documento, approvato e firmato dalla Commissione Europea nel mese di ottobre 2013. In quella sede è stato definito il budget finale e la ripartizione degli oneri di competenza della Società e quello degli altri enti: Regione, Comune di Genova e Società per Cornigliano.

In data 12 dicembre 2013 era stato ufficialmente lanciato il progetto denominato "GATE-Genoa Airport a Train to Europe", co-finanziato dall'Agenzia Ten-t. Nella stessa data si era svolta la prima riunione dello Steering Committee (Comitato Guida), in cui alla presenza dei funzionari Enac ed RFI, i beneficiari hanno sottoscritto il Consortium Agreement e sono stati nominati i rappresentanti che hanno partecipato alle successive riunioni dello Steering Committee. Le attività sono proseguite con l'obiettivo di elaborare il capitolato di gara per l'affidamento dei servizi di progettazione e sono state avviate riunioni parallele con l'Agenzia che sono state necessarie per recepire le osservazioni propedeutiche a consolidare il Piano di Azione Strategico (SAP).

La Società, attraverso la Stazione Unica Appaltante Regione Liguria (SUA) e previa sottoscrizione di apposita Convenzione, in data 5 maggio 2014 ha affidato al SUA l'espletamento della gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di ingegneria per la progettazione preliminare e definitiva, comprensiva di piano di sicurezza e coordinamento, per la realizzazione di una cabinovia automatica per il collegamento tra una nuova stazione ferroviaria e l'aeroporto C. Colombo e relative opere complementari e per la realizzazione del progetto di esercizio del collegamento stesso. Il relativo bando è stato pubblicato in data 31 maggio 2014: la gara è stata aggiudicata il 10 settembre 2014.

In un incontro promosso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, convocato il giorno 8 di maggio a Roma e al quale hanno partecipato Enac, Enav, Autorità Portuale di Genova, si è discusso in merito alla necessità di poter utilizzare l'imboccatura di ponente del porto di Sampierdarena, per consentire l'uscita delle navi da quel versante, piuttosto che effettuare la manovra per l'uscita a levante.

Per rendere fattibile tale procedura, che interferisce con la navigazione aerea, Autorità Portuale ha avanzato richiesta ad Enac, Enav ed alla Società, per la chiusura dello scalo nella fascia oraria notturna, che intercorre fra le 01:00 sino alle 05:30. Dopo aver ottenuto i pareri favorevoli di tutti gli Enti, la chiusura notturna dello scalo ha avuto applicazione a partire dal 26 novembre 2014.

In data 15 aprile 2014, Autostrade per l'Italia S.p.A., ha inviato a tutti gli Enti interessati il progetto definitivo dell'opera c.d. "Gronda". Nell'ambito di tale progetto è previsto il conferimento di gran parte del materiale di scavo nel canale di calma prospiciente l'Aeroporto C. Colombo; il Ministero dei Trasporti ha indetto una Conferenza dei Servizi che si è tenuta in data 17 ottobre dove tutti gli enti intervenuti hanno espresso parere positivo.

Nel corso dell'anno è proseguita la costante e puntuale partecipazione alle attività e iniziative promosse da Assaeroporti, ivi inclusa quella relativa al Consiglio Direttivo di cui fa parte il Direttore Generale.

Sono proseguite anche le relazioni con Confindustria Genova, partecipando attivamente alle attività promosse dalla sezione Trasporti di cui il Presidente della Società è Vice-presidente di sezione. La Società partecipa con un proprio membro anche all'interno della sezione infrastrutture e quella del turismo. Inoltre la Società si avvale della consulenza dell'associazione in tema di relazioni industriali, in occasione degli incontri con le segreterie regionali sindacali.

ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR

Safety e security

Ispezione Nucleo nazionale security e Programma Nazionale per la Sicurezza:

Nel mese di agosto 2014, dal 4 all'8, si è svolta la quinta ispezione security a cura del Nucleo Ispettivo Nazionale che ha effettuato uno specifico controllo sull'applicazione di tutti i capitoli del reg. UE 185/2010 e del Piano di Sicurezza Nazionale, che ha avuto un esito positivo grazie anche alle azioni che la Società ha compiuto in materia di security negli anni passati, non a caso l'Azienda ha continuato a registrare un progressivo e costante miglioramento delle prestazioni attraverso monitoraggi intermedi risolvendo di volta in volta le problematiche che si potevano manifestare oppure che erano state evidenziate in precedenti audit.

La Direzione Security Enac di Roma ha recentemente ricordato che viene effettuata una puntuale registrazione di eventuali non conformità trovate dal Nucleo Nazionale sullo scalo, inserite in un archivio informatico in grado di fornire informazioni di tipo statistico, che vengono suddivise per scalo e per tipologia. La Commissione Europea in applicazione di quanto previsto dal regolamento comunitario sopra citato, effettua visite sugli scali italiani, intensificandole laddove siano rilevate mancanze gravi, che potrebbero prevedere anche l'attuazione di quanto previsto dall'art. 15 dal Regolamento Europeo; in particolare il declassamento dello scalo e la disattivazione del cosiddetto 'one stop security' con conseguente aumento dei costi a carico del gestore aeroportuale e dei tempi operativi a discapito dell'utenza.

La stessa Commissione Europea ha comunicato alla fine del 2014 che nuove misure di controllo sui passeggeri e bagagli a mano saranno implementate nel 2015 al fine di contribuire ad una maggiore sicurezza degli scali anche in relazione alle continue minacce terroristiche e agli eventi bellici in atto.

Implementazioni in relazione alle norme:

Durante l'esercizio 2014, per quanto riguarda gli interventi e le implementazioni effettuate sullo scalo sia in ottemperanza della normativa che per ragioni di miglioramento ordinario, si evidenzia:

- a) Circolare SEC05 e conseguente manuale di formazione security emanato da Enac.

La circolare ha visto la sua applicazione effettiva a partire da gennaio 2013 con effetti che hanno condizionato anche il 2014, infatti sono cambiati completamente i criteri di formazione non solo del personale interno all'aeroporto ma di tutti gli operatori aeroportuali e società esterne. Nel rispetto di quanto previsto dalla circolare nel 2014 sono stati effettuati corsi di 'completamento' per gli addetti operativi in relazione alla mansione da loro svolta.

- b) Regolamento UE 246/2013 relativo al controllo (screening) di liquidi, aerosol e gel (LAGs) negli aeroporti dell'UE, che ha modificato il Regolamento (UE) 185/2010, a partire dal 31/01/2014.

Tale normativa ha imposto il controllo, mediante appositi apparati radiogeni specifici per il controllo di alcune tipologie di liquido trasportate nel bagaglio a mano, obbligando le Società di gestione a:

- ✓ dotarsi di apparati specifici; la Società ha optato per l'acquisto di due apparati CEIA EMA 3 'portatili', al fine di utilizzarli in modo versatile sui vari varchi e con un software che fosse già compliant con il massimo del livello standard previsto da normativa;
- ✓ organizzare corsi di formazione per le guardie giurate per un corretto utilizzo degli apparati;
- ✓ predisporre procedure in relazione a quanto richiesto e stabilito nella normativa;
- ✓ formare l'intero staff (guardie giurate) dedicato a questa attività, sulle tecniche di controllo, come relazionarsi con l'utenza e come intervistare il passeggero;
- ✓ confrontarsi costantemente con la Polizia di Stato per concertare le dovute azioni atte a prevenire inconvenienti;
- ✓ monitorare, nella fase iniziale dell'introduzione di questi nuovi controlli sui liquidi, le varie tipologie dei prodotti presentati ai controlli dai passeggeri, dando immediata comunicazione dei risultati ottenuti ad Enac e alla sezione security di ACI Europe.

- c) Comunicazione Enac su "Linee guida sull'organizzazione sanitaria in caso di catastrofi sociali" (30 aprile 2014)

In relazione a quanto pervenuto da Enac sulla gestione dell'organizzazione sanitaria in aeroporto, a partire dal mese di Aprile è iniziato un lavoro di coordinamento delle azioni, ed analisi della normativa in atto con Assaeroporti e gli altri scali italiani con l'obiettivo di modificare le linee guida prima della sua trasformazione in Circolare attuativa. La comunicazione Enac è stata modificata nel:

- ✓ documento requisiti minimi del servizio pronto soccorso aeroportuale (con un totale ridimensionamento delle azioni e delle dotazioni previste);
- ✓ Piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e loro familiari, Circolare GEN 05, emanata ad ottobre 2014. Sono attualmente in corso con la Direzione Enac locale (PEA aeroportuale) valutazioni sull'applicazione di alcune azioni previste dalla circolare.

- d) Piano Nazionale di Sicurezza e successive integrazioni (gestione procedure croceristi):

In rispetto di quanto previsto dal Piano Nazionale di Sicurezza, nel 2014 la Società in collaborazione con Stazioni Marittime, Enac e Compagnie di Navigazione, ha aggiornato in ottemperanza ai cambiamenti della normativa la procedura dedicata. Procedura attivata a

Genova nel 2009, in quel tempo come primo scalo in Italia a svolgere le procedure di accettazione del passeggero al di fuori dell'aeroporto, allo scopo di favorire i flussi generati dal traffico croceristico, che si sono intensificati con il gruppo Carnival/P&O nella stagione summer 2014.

La procedura, ritenuta di grande interesse sia operativo che qualitativo, è stata richiesta da due aeroporti, uno nazionale ed uno internazionale, per valutare la possibilità di applicarla anche sui loro scali.

Servizi di sicurezza:

nel 2014 i costi sostenuti per i servizi di sicurezza sono stati contenuti e ridotti del 3,5% rispetto all'esercizio precedente, nonostante le attività aggiuntive imposte sia dalla normativa che dalla operazioni dedicate al traffico croceristico dei charter Carnival P&O. Peraltro, nel 2014, si è assistito ad una maggiore concentrazione dei voli nelle fasce di picco, per tale motivo la Società ha richiesto il coordinamento degli slot ad Assoclearance.

Corsi:

al fine di contenere i costi, la formazione del personale è stata svolta tramite due formatori interni, in accordo con Enac, rinunciando ad utilizzare istruttori certificati esterni come avveniva in passato.

Coordinamento di aeroporto:

nel corso della stagione summer 2014, la Società ha ottenuto il coordinamento degli slot operativi solo per la giornata del mercoledì, per meglio assistere i voli charter dei croceristi. Successivamente, verso fine anno, è stato richiesto ad Assoclearance l'estensione del coordinamento dell'aeroporto a tutti i giorni della settimana per l'anno 2015. Tale iniziativa è stata intrapresa per ricevere la programmazione anticipata dei voli da parte dei vettori ed organizzare una migliore gestione dei flussi che hanno evitato congestioni operative negli orari di picco.

Manuale di aeroporto :

In applicazione di quanto previsto dal Manuale di aeroporto , sezione safety , sono state eseguite le azioni prescritte per ottemperare alle funzioni di Safety Management, in particolare:

- ✓ è stata implementata, nel corso del 2014, a cura del Safety Manager, l'attività di auditing interno sulle procedure a Manuale di Aeroporto in base ad un calendario di scadenze condiviso con il Team di Certificazione Enac;
- ✓ è continuata la formazione per l'ottenimento delle patenti aeroportuali secondo l'ordinanza in vigore riducendo il personale interno avente diritto ad ottenere le patenti aeroportuali ; in particolare tutto il personale del front line handling non è stato più

riqualificato;

- ✓ in applicazione a quanto prevede il PEA (Piano Emergenza Aeroportuale), è stata effettuata la prova di emergenza aerea annuale che ha visto coinvolti la Società di gestione, i Vigili del Fuoco e gli Enti di Stato.

Safety Management System

In applicazione di quanto previsto dal Manuale della Safety approvato nel 2009 da Enac, sono continuate le azioni prescritte per ottemperare alle funzioni di Safety Management, in particolare:

- è stato implementato il nuovo sistema di segnalazione eventi aeronautici ECCAIRS 5 che tramite l'autorità nazionale Enac, alimenta la banca dati europea degli eventi aeronautici. Il Safety Manager sotto la supervisione di Enac, Funzione Organizzativa Safety, ha formato il personale abilitato (Capo Scalo di Servizio) al sopracitato sistema;
- è proseguito il lavoro del tavolo tecnico convocato dalla Prefettura a partire dal 2012 su richiesta di Aeroporto di Genova ed Enac/DA sulle problematiche del Birdstrike. In particolare Aeroporto di Genova, rappresentato dall'esperto Alessandro Montemaggiori, ha portato all'attenzione degli Enti/Organizzazioni i risultati conseguiti in termini di diminuzione della presenza di aviofauna sul sedime aeroportuale e nelle immediate vicinanze, a seguito della chiusura della discarica di Scarpino a fine ottobre 2014;
- si è proseguito nel lavoro di identificazione di hazards, classificazione ed esame delle segnalazioni, analisi delle risultanze degli audit al fine di prevenire eventuali criticità;

Assistenza PRM

La Società ha fornito nel 2014 più di 7000 assistenze (PRM) in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa in vigore nel trasporto aereo (Regolamento CE n. 1107/2006). Le assistenze sono state effettuate da personale interno debitamente formato e nella stagione summer 2014 sono stati utilizzati anche militi esterni per fornire un miglior servizio nei momenti di grande affluenza in concomitanza con i numerosi charter dei croceristi. La qualità del servizio è stata testata da un apposito monitoraggio effettuato con rilevazioni ed apposite interviste da una Società esterna certificata. Da queste indagini è emerso 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.

Qualità del servizio

La Società attribuisce grande valore alla qualità dei servizi. Per questo motivo investe

significative risorse per l'addestramento e la formazione del personale, garantendo una preparazione professionale adeguata alle più specifiche richieste di assistenza degli utenti. La società misura annualmente la percezione della qualità dei servizi, consentendo di migliorare il prodotto e intervenire tempestivamente qualora necessario. In questo modo il complesso delle attività aeroportuali è sottoposto a costante verifica in modo da ottenere un'elevata qualità media distribuita su tutte le aree e funzioni aziendali.

Nel 2014 sono stati realizzati gli obiettivi dichiarati nella Carta dei Servizi, lo confermano le rilevazioni realizzate nel corso dell'anno, i monitoraggi sono stati effettuati in tre sessioni distinte intervistando oltre 1.200 passeggeri. Le rilevazioni sono state realizzate da una società specializzata nel settore: BDS (Business Development Services), che ha svolto tale compito secondo la metodologia Enac, come peraltro fatto negli anni precedenti.

Il grado di giudizio espresso dall'utenza conferma l'ottimo lavoro svolto dall'Azienda, a conferma di questa affermazione basta indicare i risultati derivanti dal grado di soddisfazione registrati in alcuni indicatori qui di seguito raggruppati, fra tutti spicca la cortesia dello staff che registra un livello di apprezzamento pari al 98%; la percezione complessiva sulla regolarità dei servizi raggiunge il 92%; il comfort nel Terminal il 93%; la percezione sulla sicurezza il 92%; la percezione sui servizi front line il 92%.

Le rilevazioni oggettive sui tempi di attesa alle code ai banchi di accettazione, ai controlli radiogeni, ai banchi della biglietteria e ai controlli dei passaporti hanno registrato tempi di attesa medi, tutti inferiori a quanto registrato nel 2013, risultato maggiormente apprezzato data la forte concertazione di voli specie nella stagione estiva. Sono stati inoltre effettuati monitoraggi aggiuntivi mirati a rilevare il grado di soddisfazione dei servizi per gli utenti PRM con ottimi risultati sul grado di gradimento dei servizi.

Contestualmente sono state eseguite interviste per determinare il profilo del passeggero, che rilevano un calo dei viaggi per motivi di affari (28% sul totale dei passeggeri), salgono invece i viaggi per motivi di vacanza ed etnici, infatti solo il 6% degli intervistati compie il viaggio nella stessa giornata e ben il 60% soggiorna oltre i sei giorni; sale la quota del sesso femminile, che sta quasi eguagliando la quota maschile che mantiene il primato con solo il 53%. Stessa percentuale raggiunta dalle persone in fascia di età fra 25 e 44 anni. Sale il numero dei viaggiatori stranieri, la quota di mercato ricoperta è del 30%, mentre gli italiani sono scesi al 70%.

INVESTIMENTI E MANUTENZIONI

Nell'esercizio 2014, coerentemente con il 2013, permane la parziale sospensione dei programmi di investimento in attesa della definizione dei nuovi modelli tariffari da parte dell'Autorità dei Trasporti, a supporto degli investimenti stessi. Si è quindi dato corso alle sole opere essenziali per garantire un adeguato servizio all'utenza (vettori e passeggeri) così come per garantire la sicurezza delle operazioni di scalo.

In particolare, sono stati realizzati una serie di interventi infrastrutturali ed impiantistici finalizzati alla gestione dei significativi flussi di traffico generati dai voli charter a servizio

delle crociere P&O; flussi che hanno interessato il terminal e le aree limitrofe per tutta la stagione summer 2014. Nello specifico, l'opera principale realizzata a servizio di questa tipologia di traffico è stata una nuova sala di imbarco di 600mq di superficie (aggiuntivi rispetto ai 1.600mq disponibili), realizzata con struttura prefabbricata e attrezzata con climatizzatori, bagni, sedute e servizi di ristoro con distributori automatici, due uscite di imbarco complete di sistemi informatici, sistemi di sicurezza, informativa al pubblico e diffusione sonora.

In aggiunta, sono state realizzate opere interne al terminal finalizzate a rendere più flessibili e confortevoli le aree disponibili, come nuove postazioni di controllo passaporti e nuove uscite di imbarco per garantire maggiore comfort ai passeggeri in transito, come l'installazione di numerosi impianti di climatizzazione a servizio di check-in, area controllo radiogeno, pontili di imbarco. A supporto dei voli incrementali che hanno operato sullo scalo, concentrati in poche ore nelle giornate di mercoledì, sono stati effettuati anche significativi investimenti in materiali rotabili ed attrezzature di rampa, tra cui si evidenzia un nuovo trattore per spinta e traino aeromobili, nuovi nastri per carico bagagli, nuovi trattori elettrici per traino carrelli. E' stato infine realizzato l'impianto di gestione e controllo di un area di sosta per autobus e NCC, denominata P5, integrando lo stesso con l'esistente impianto di gestione e controllo a servizio degli altri parcheggi.

Al termine dell'anno 2014 sono stati avviati i lavori di riqualifica ed ampliamento del principale corpo servizi igienici dell'area partenze, così da poter mettere a disposizione i nuovi locali già a partire dall'inizio della stagione summer IATA 2015.

Nel corso dell'anno sono stati, inoltre, completamente ristrutturati tutti i punti ristorazione presenti nel terminal, con interventi a cura dei sub concessionari. In particolare è stato realizzato un nuovo ristorante self service al piano partenze, più facilmente fruibile di quello preesistente collocato al piano secondo piano, che sarà impiegato in futuro per eventi specifici. E' stato inoltre parzialmente ristrutturato anche il Duty Free Shop, realizzando un vero e proprio percorso "walk-through" ed un edicola-tabaccheria all'interno del locale.

Al fine di garantire maggiore fruibilità e flessibilità nella gestione delle operazioni di assistenza, è stata inoltre ripristinata e riaperta al traffico una porzione del piazzale nord (3.000mq), impiegata per imbarchi a piedi dei passeggeri sui voli Non Schengen.

Sono stati completati interventi significativi circa i sistemi informativi, con particolare riferimento alla sicurezza ed alla continuità delle operazioni aziendali. E' stato infatti realizzato un nuovo centro elaborazione dati in cui sono costantemente duplicati tutti i sistemi gestionali, nell'ottica di disporre di un back up continuo di tutte le applicazioni ed i dati necessari per la gestione.

E' stato infine realizzato un nuovo sistema di controllo per accedere agli uffici della Direzione Aziendale, sistema che sarà allargato in futuro ad altre postazioni nel terminal. Il medesimo sistema controlla anche la validità dei tesserini di accesso ai varchi doganali,

attraverso una serie di postazioni video che supportano gli Enti ed Operatori nel controllo degli accessi.

Relativamente alle attività manutentive, sono proseguite le operazioni di ripristino della pavimentazione, segnaletica, strip di pista che vengono eseguite costantemente nel corso dell'anno, inoltre è stato completamente rinnovato il parco delle batterie di emergenza (UPS) a servizio dell'intero scalo, così come sono stati fatti interventi straordinari su altri apparati di Media Tensione come trasformatori ed interruttori. Nel corso del 2014 si è avviato un programma di revisione e manutenzione straordinaria dell'impianto smistamento bagagli, eseguito quasi integralmente con risorse interne, supportate, nella programmazione delle attività, da specialisti del settore.

La costante attività manutentiva e l'organizzazione messa in campo hanno consentito di ottenere positivi riscontri nell'ambito della costante attività di sorveglianza operata da Enac nell'ambito del mantenimento della certificazione di aeroporto.

TUTELA AMBIENTALE

Le attività di tutela ambientale si concretizzano nel rispetto delle normative vigenti nelle varie aree di applicazione (scarichi, rifiuti, emissioni, ecc.) e si basano, per le nuove opere, sulla accettazione finale della relazione di ottemperanza al Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente ottenuta nel 2013.

Nel corso del 2014, analogamente a quanto fatto nell'anno precedente, sono state eseguite campagne di monitoraggio e controllo dei parametri acustici ed atmosferici nei dintorni aeroportuali come da circolare Enac e normativa vigente, le quali hanno fatto registrare la pressoché totale "neutralità" dello scalo rispetto all'ambiente che lo circonda.

Sono continuati i contatti con gli enti competenti al fine di poter conferire gli scarichi provenienti dagli aeromobili direttamente nel depuratore comunale di Sestri Ponente. Successivamente ad una prima disamina della problematica, che presenta complessità esclusivamente procedurali, si è in attesa di predisporre specifico atto convenzionale con il Comune di Genova per il conferimento di detti scarichi.

Sono proseguite le procedure ordinarie di controllo e verifica legate ai vari procedimenti ed impianti attivo o presenti sullo scalo, quali i conferimenti in corpo d'acqua superficiale (pista e piazzali), la verifica fumi delle caldaie, il controllo dei circuiti contenenti fluidi ozono-lesivi, il tutto in osservanza ai numerosi presupposti normativi in materia. E' proseguita l'ordinaria raccolta e smaltimento di rifiuti speciali e pericolosi, con l'utilizzo di fornitori specializzati e la predisposizione delle necessarie documentazioni e dichiarazioni previste dalla legge.

Si segnala infine che, in accordo con AMIU, continua la raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani nel sedime aeroportuale.

PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

Organizzazione

Nel corso del 2014 si è continuato nell'opera di riduzione dei costi internalizzando attività e ottimizzando l'utilizzo delle risorse umane. Principalmente ricordiamo l'internalizzazione dei servizi di "riconciliazione bagaglio da stiva" (BRS) e dello sfalcio erba nelle zone limitrofe alla pista. L'affidamento, dal 9 giugno di quest'anno, dell'attività di facchinaggio agli aeromobili e delle pulizie di bordo a nuova società con prestazione a corpo (numero aeromobili), anziché con chiamata di personale ad ore, a seguito di gara. Tali operazioni sono state effettuate senza inserire in organico nuove risorse e continuando a perseguire gli obiettivi di riduzione delle ore di lavoro straordinario (-24,5%), riduzione delle ore lavorate supplementari (-47,8%) e di abbattimento del monte ore arretrate (-15,75%).

Relazioni industriali

A livello nazionale ricordiamo il rinnovo del Contratto Collettivo di categoria avvenuto il 18 dicembre 2014 e avente validità 1° gennaio 2014 – 31 dicembre 2016. Il nuovo CCNL prevede economicamente un aumento medio mensile di euro 117,00 (lordi) e normativamente l'aumento dell'orario di lavoro di un'ora settimanale che diventerà quindi di 38 ore e 30 minuti.

Contratto di Secondo Livello - Premio di produzione

Parallelamente al rinnovo del CCNL, a livello aziendale è stato rinnovato il contratto integrativo aziendale scaduto il 31 dicembre 2013. Il premio di produzione in vigore sino al 31 dicembre 2013 è stato trasformato in premio di risultato e indennità aggiuntiva di presenza, quest'ultima con la finalità di disincentivare l'assenteismo.

Fino al 2013 l'azienda corrispondeva un premio di produzione collegato al tonnellaggio totale degli aeromobili. Tale parametro non rappresentava più un indicatore di redditività dell'azienda. Pertanto, senza riconoscere incrementi retributivi, partendo dal totale erogato a titolo di premio di produzione si sono creati due nuovi istituti:

1. indennità aggiuntiva di presenza corrisposta per ogni giornata di presenza effettiva. L'importo dell'indennità nei periodi di alta stagione è più elevato per scoraggiare ulteriormente l'assenteismo e di conseguenza far aumentare la produttività;
2. premio di produttività legato alle WLU procapite (calcolo del numero dei passeggeri e merci).

Il nuovo premio oltre a disincentivare l'assenteismo, riflette maggiormente la redditività aziendale.

Di seguito elenchiamo alcuni accordi sindacali che hanno permesso di procedere le riorganizzazioni senza dover scontare stati di agitazione o scioperi:

- ✓ dal 26/05/2014: internalizzazione sfalcio erba nelle zone limitrofe alla pista ;
- ✓ dal 3/04/2014: nuovo accordo per l'indennità PRM che ha previsto l'abbattimento dell'11.32% della stessa;
- ✓ 03/12/2014 accordo sullo smaltimento programmato e obbligatorio delle ferie. Tale accordo prevede lo smaltimento programmato di tutte le ferie correnti nell'anno di maturazione e di quelle arretrate entro il 31 dicembre 2016.
- ✓ 03/12/2014 accordo sulla riorganizzazione conseguente alla chiusura notturna della pista. Affermazione della obbligatorietà della prestazione di lavoro straordinario.

Aumenti periodici di anzianità

Nel 2014 si è proceduto al riconteggio degli aumenti periodici di anzianità, a seguito del contenzioso sul computo del periodo di formazione ai fini della maturazione degli stessi. L'annosa vicenda che è stata generata dalla sentenza della Cassazione Sezioni Unite del 23 settembre 2010, n° 20074, aveva riguardato 143 dipendenti. L'azienda, attraverso un accordo transattivo individuale, aveva sanato nel 2013 la parte relativa agli arretrati, ma negli anni successivi, ed in particolare in quello attuale, si è dovuto procedere al ricalcolo delle maturazioni degli scatti che in questo esercizio ha pesato nell'ordine di circa euro 130.000,00.

Addestramento e formazione

La Società ha proseguito nel 2014 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 1.514 ore di formazione, principalmente riferite, alle dangerous goods.

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 496 ore erogate.

Tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro

Nel corso del 2014 sono proseguite le attività svolte in attuazione del D.lgs 81/2008 e all'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi che sarà ultimato entro e non oltre il 30 aprile 2015.

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.

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.

LA GESTIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

L'andamento dei principali indicatori di traffico si riflette sui proventi portando i ricavi delle vendite a € 21,6 milioni, con un decremento di poco inferiore al 3% rispetto all'esercizio precedente. Il valore della produzione operativa, influenzato nel 2013 da recuperi straordinari, rileva invece una diminuzione del 4,4%.

In dettaglio, i proventi aviation registrano una flessione dell'1,5%, sostanzialmente da imputare alla componente handling, mentre i proventi non aviation espongono un -5,5%. In questo caso è la componente delle attività gestite direttamente che fa da contraltare alla conferma delle attività subconcesse. La diminuzione dei passeggeri transitati sullo scalo e le loro mutate abitudini, unite alle scelte commerciali dei vettori, hanno infatti ulteriormente eroso i ricavi derivanti dai parcheggi e dalla gestione della biglietteria aerea, solo parzialmente compensata dai nuovi servizi richiesti dalle compagnie aeree.

La voce altri ricavi e proventi è in linea con la gestione ordinaria. La flessione rispetto al 2013 è generata dal venir meno, per l'esercizio in corso, delle partite che avevano caratterizzato appunto l'anno precedente con riferimento ad alcuni risarcimenti ottenuti per danneggiamenti provocati da eventi atmosferici avversi (che però sottostavano a maggiori costi o investimenti per i dovuti ripristini) e con riferimento al progetto interregionale d'eccellenza finalizzato alla promozione della Liguria all'estero, presentato dalla Regione e approvato dal Ministero del Turismo.

L'andamento del traffico e dei conseguenti ricavi ha richiesto ancora una attenta politica di contenimento dei costi, con azioni di monitoraggio e di efficientamento, ma anche attraverso iniziative di maggior impatto sulla struttura e sull'organizzazione.

I costi di esercizio, complessivamente considerati e al netto di ammortamenti e accantonamenti, fanno quindi registrare una diminuzione superiore all'1,6%, con risultati apprezzabili pressoché nella totalità delle voci. Di particolare rilievo il contenimento delle prestazioni di terzi, anche grazie all'avvio del nuovo contratto per la movimentazione del carico e la pulizia degli aeromobili. Degno di nota anche il costo del personale, con un aumento di poco superiore all'1% (al netto degli "altri costi") pur in presenza del rinnovo del CCNL di riferimento. Complessivamente, il costo del lavoro diminuisce dello 0,9%, ma gli altri costi beneficiano del rinnovamento delle divise avvenuto nel 2013. Anche le manutenzioni appaiono tra le voci che segnano un rialzo, ma in questo caso la causa va ricercata nei numerosi eventi atmosferici avversi che hanno funestato la regione nel corso del 2014 (trombe d'aria, eventi temporaleschi ed alluvionali). Per il ripristino delle strutture e degli impianti danneggiati, la Società ha sostenuto costi stimati in circa 140mila euro, con

un'incidenza pari al 13%.

Sul fronte degli investimenti si è mantenuto un atteggiamento improntato alla prudenza, in questo caso anche in conseguenza dell'incertezza, protrattasi ancora per buona parte dell'anno, sulle regole e sulle tempistiche delle procedure di adeguamento dei diritti e delle tariffe aeroportuali. Il valore degli ammortamenti si conferma pertanto stabile.

Per quanto riguarda gli accantonamenti dell'esercizio, l'elemento sostanziale riguarda lo stanziamento (di poco inferiore a 0,6 milioni di euro) iscritto a fronte della sentenza sfavorevole nella revocatoria promossa dal Fallimento Minerva Airlines, di cui si relazione tra i contenziosi. Gli altri accantonamenti riguardano la svalutazione dei crediti commerciali, effettuata sempre con criteri di elevata cautela e l'adeguamento dei fondi stanziati a fronte di potenziali passività in accordo con i pareri ricevuti dai propri consulenti, con particolare riferimento anche alla verifica fiscale in materia di IVA subita nel corso del 2013.

Per contro, il rinnovo del CCNL, che non ha previsto la corresponsione di alcun arretrato per gli anni precedenti, ha consentito di liberare il fondo a tal fine stanziato nel 2012 e nel 2013 e realizzare così una sopravvenienza di sostanziale impatto sul risultato dell'area accessoria.

La gestione finanziaria, pur in presenza di tassi di interesse in calo, grazie alla buona liquidità conferma un apporto significativamente positivo, così come l'area straordinaria, il cui risultato deriva essenzialmente dalla prescrizione di debiti.

La fiscalità, rappresentata dall'IRAP di competenza e da un contenuto incremento del saldo attivo per imposte anticipate, erode come nei precedenti esercizi buona parte del risultato, che rientra comunque nell'ordine di grandezza delle previsioni.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO					importi in euro
	2014	%	2013	%	Differenza
• Proventi aviation	13.864.738	62,37	14.076.689	60,49	-211.951
• Proventi non aviation	7.730.620	34,78	8.179.167	35,14	-448.547
Ricavi vendite e prestazioni	21.595.358	97,15	22.255.856	95,63	-660.498
Altri ricavi e proventi	633.376	2,85	1.017.088	4,37	-383.712
Valore produzione operativa	22.228.734	100,00	23.272.944	100,00	-1.044.210
Consumi di materie prime, suss., di consumo e di merci	(524.161)	-2,36	(522.643)	-2,25	-1.518
Servizi	(8.433.911)	-37,94	(8.723.913)	-37,49	290.002
Godimento di beni di terzi	(653.227)	-2,94	(632.899)	-2,72	-20.328
Valore aggiunto	12.617.435	56,76	13.393.489	57,55	-776.054
Costo del personale	(11.732.155)	-52,78	(11.837.716)	-50,86	105.561
Margine operativo lordo	885.280	3,98	1.555.773	6,68	-670.493
Amm. e svalutazione cespiti	(1.118.296)	-5,03	(1.130.323)	-4,86	12.027
Acc. e altre svalutazioni	(845.575)	-3,80	(677.546)	-2,91	-168.029
Risultato operativo	(1.078.591)	-4,85	(252.096)	-1,08	-826.495
Risultato dell'area accessoria	925.958	4,17	210.316	0,90	715.642
Risultato dell'area finanziaria	213.249	0,96	259.797	1,12	-46.548
EBIT normalizzato	60.616	0,27	218.017	0,94	-157.401
Risultato dell'area straordinaria	563.679	2,54	455.904	1,96	107.775
EBIT integrale	624.295	2,81	673.921	2,90	-49.626
Oneri finanziari	(46.370)	-0,21	(49.152)	-0,21	2.782
Risultato lordo	577.925	2,60	624.769	2,68	-46.844
Imposte sul reddito	(425.915)	-1,92	(591.606)	-2,54	165.691
Risultato netto	152.010	0,68	33.163	0,14	118.847

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO					importi in euro
	2014	%	2013	%	Differenza
• <i>Liquidità immediate</i>	9.543.218	46,98	11.231.096	52,23	-1.687.878
• <i>Liquidità differite</i>	5.888.121	28,99	5.410.857	25,16	477.264
Liquidità	15.431.339	75,97	16.641.953	77,39	-1.210.614
Disponibilità	215.764	1,07	208.681	0,97	7.083
Capitale di esercizio	15.647.103	77,04	16.850.634	78,36	-1.203.531
Immobilizz. tecniche	4.301.838	21,18	4.308.051	20,03	-6.213
Immobilizz. finanziarie	362.397	1,78	346.503	1,61	15.894
Capitale immobilizzato	4.664.235	22,96	4.654.554	21,64	9.681
Capitale investito	20.311.338	100,00	21.505.188	100,00	-1.193.850
Passività correnti	9.187.127	45,23	10.170.710	47,29	-983.583
Passività consolidate	5.439.733	26,78	5.802.010	26,98	-362.277
Mezzi di terzi	14.626.860	72,01	15.972.720	74,27	-1.345.860
Mezzi propri	5.684.478	27,99	5.532.468	25,73	152.010
Fonti	20.311.338	100,00	21.505.188	100,00	-1.193.850

INDICI DI BILANCIO		importi in migliaia di euro		
		2014	2013	2012
Valore della produzione operativa		22.229	23.273	24.215
Costi		9.611	9.879	11.045
Personale		11.732	11.838	12.192
MOL		885	1.556	978
Risultato netto		152	33	69
Patrimonio netto		5.684	5.532	5.499
Quoziente primario di struttura	mezzi propri / attivo fisso	1,22	1,19	1,33
Quoziente secondario di struttura	mezzi propri + pass. cons. / attivo fisso	2,39	2,44	2,84
Debt ratio	mezzi propri / capitale investito	0,28	0,26	0,25
ROI (return on investment)	ris. operativo / cap. medio inv. area caratt.	-10,61%	-2,11%	-10,14%
ROE (return on equity)	ris. netto / valore medio dei mezzi propri	2,71%	0,60%	1,26%
ROS (return on sales)	ris. operativo / val. produzione operativa	-4,85%	-1,08%	-5,33%
Tasso di rotaz. del cap. inv. area caratt.	val. prod. oper. / cap. medio inv. area caratt.	2,19	1,95	1,90
Indice di disponibilità	attivo circolante / passività correnti	1,70	1,66	1,77
Acid test ratio	liquidità immed. + differite / pass. correnti	1,68	1,64	1,75

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.

I più rilevanti sviluppi del complesso contenzioso, verificatisi nel corso dell'esercizio sono stati i seguenti:

- la Commissione Tributaria Provinciale di Roma, Sezione n. 63, con sentenza depositata il 12 maggio 2014, ha ritenuto fondato ed accolto il ricorso proposto in sede tributaria da 13 società di gestione aeroportuale, qualificando l'onere imposto dalla legge come tributo di scopo e riconoscendo la propria giurisdizione.

Le Amministrazioni non hanno proposto appello entro l'ordinario termine di impugnazione che veniva a scadere, ex art. 327 c.p.c., in data 30 dicembre 2014.

Così come la sentenza del TAR Lazio n. 4588/2013 (che aveva affermato la giurisdizione del giudice tributario) anche la sentenza della CTP Roma n. 10137/51/14 è passata in giudicato e ciò è estremamente rilevante perché statuisce che le società (ricorrenti) "alla luce del presupposto normativo che ha istituito il primigenio fondo antincendio, non sono tenuti a corrispondere alcunché per finalità diverse da quelle che non siano l'attivazione del servizio antincendio e l'utilizzo dei vigili del fuoco e dei relativi mezzi per finalità unicamente di tutela degli aeroporti: ciò è quello che stabilisce la legge".

- Giudizio di opposizione ai Decreti ingiuntivi instaurati dal Ministero dell'Interno

Il giudizio di opposizione instaurato avverso il decreto ingiuntivo richiesto dal Ministero dell'Interno si è concluso per il manifesto e riconosciuto rapporto di continenza sussistente tra gli antecedenti giudizi instaurati dalle società di gestione aeroportuale e l'azione monitoria mossa in palese bis in idem dalle Amministrazioni.

- Corte di Cassazione – Ricorso NRG 8622/2012 motivi attinenti la giurisdizione avverso la sentenza della CTR Lazio n. 252/10/11

Si resta sempre in attesa della più volte sollecitata udienza di trattazione di tale ricorso, con cui si è chiesto un pronunciamento definitivo alla Corte di Cassazione sul profilo della giurisdizione.

È plausibile che le Amministrazioni resistenti, che sostengono la natura contrattuale dell'obbligo di contribuzione al Fondo Antincendi e quindi la giurisdizione del giudice civile, dopo gli intervenuti pronunciamenti del TAR Lazio e della CTP Roma sulla natura di tributo di scopo e la giurisdizione del giudice tributario, possano mutare l'atteggiamento di resistenza sino ad ora tenuto (si ricordano in proposito tutte le difficoltà rilevate per la fissazione dell'udienza di trattazione innanzi al TAR) e possano anche loro sollecitare la trattazione del ricorso nel corso del 2015.

Azione revocatoria Fallimento Minerva Airlines S.p.A.

Il Tribunale di Catanzaro con sentenza notificata in data 7 ottobre 2014 ha accolto la domanda formulata dalla Curatela al Fallimento Minerva Airlines Spa e condannato Aeroporto di Genova Spa a retrocedere alla stessa l'importo di € 984.316,42, oltre interessi, spese legali (quantificate in € 21.387,00 oltre accessori) ed il maggior danno ex art. 1224 c.c.

La motivazione della sentenza è piuttosto articolata e denota un approfondito esame da parte del Giudice della documentazione prodotta agli atti, considerato che gli elementi citati nella motivazione a sostegno della sussistenza della scientia decoctionis non sono stati recepiti dalle difese scritte avversarie, rimaste sempre molto generiche.

Nonostante lo sforzo motivazionale, si ritiene che le conclusioni in ordine alla prova della conoscenza dello stato di decozione possano essere censurabili.

Il Giudice, infatti, è arrivato a desumere prima la conoscibilità e poi la conoscenza dei dati di bilancio della Società fallita, collegando "l'esiguo numero degli operatori" del mercato aeronautico ad una (qualche e non certo "sufficiente") "conoscenza dello stato di salute economica dell'impresa", e sostenendo altresì l'esistenza di un onere in capo ad Aeroporto di Genova Spa (in quanto "creditore e contraente avveduto") di esaminare i dati dei bilanci del vettore.

L'esistenza di tale onere in capo ad Aeroporto di Genova è censurabile, tanto più ove si consideri che la verifica dei presupposti economici e finanziari dei vettori aerei è affidata ad ENAC, ente appositamente investito dei poteri di controllo e vigilanza.

A ciò si aggiunge il fatto che l'unico bilancio che evidenziava uno stato di decozione in atto (quello al 31 dicembre 2002) è stato pubblicato in data ben successiva rispetto ai pagamenti oggetto di revoca (ultimo pagamento settembre 2002, deposito e pubblicazione del bilancio rispettivamente in data 28 novembre 2003 e 1 dicembre 2003).

La sentenza, inoltre, non contiene un'adeguata confutazione dei plurimi argomenti addotti per dimostrare la fiducia di Aeroporto di Genova Spa nella continuità aziendale del vettore (tra cui, esemplificativamente, l'aver concesso alla debitrice una lunga rateizzazione anziché un "pagamento a saldo e stralcio", l'aver investito nel vettore partecipando alle iniziative promozionali e pubblicitarie, l'aver promosso la sede genovese quale principale scalo del vettore, ecc.).

E' stato proposto appello avverso la citata sentenza, sussistendone i presupposti per le ragioni sopraesposte e, nel contempo, sono stati presi contatti per un'eventuale definizione transattiva della vertenza

Azione revocatoria Alitalia Linee Aeree Italiane in A.S.

Come noto la procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia aveva promosso una azione revocatoria ex art 67 L.Fall., nei confronti dei pagamenti ricevuti da Aeroporto di Genova S.p.A. nei sei mesi precedenti l'apertura della procedura ed ammontanti complessivamente ad euro 1,6Ml.

Con sentenza del 28 luglio 2014 n. 16404 il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande proposte dall'Amministrazione Straordinaria di Alitalia Linee Aeree Italiane Spa nei confronti della Società.

All'integrale accoglimento delle difese Aeroporto di Genova, è conseguita la condanna di Alitalia in A.S. alla rifusione integrale delle spese liquidate in € 37.000,00, oltre 15% di spese generali, iva e cpa.

In data 20 gennaio 2015 è stato notificato alla Società l'atto di appello proposto da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in A.S

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, in conformità con il protocollo d'intesa siglato tra Società, ENAC ed Autorità Portuale, l'affidamento di un'area del demanio aeronautico destinata provvisoriamente alla sosta e al parcheggio di automezzi impegnati nelle operazioni portuali.

I saldi generati dai rapporti con la controllante vengono evidenziati in nota integrativa. Inoltre, sempre in nota integrativa, viene riportato un prospetto con i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2013 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 che 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, 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

Nel periodo intercorso dalla chiusura dell'esercizio, non sono intervenuti fatti di particolare rilievo per quanto riguarda l'evoluzione normativa, i rapporti con il personale e commerciali. Con riferimento al traffico, la stagione winter si sta concludendo con una sostanziale conferma di tutti le rotte contrattualizzate.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel comparto Aviation preoccupa lo stato di salute di alcuni vettori, fra tutti Meridiana che nell'esercizio 2015 collega Napoli con programmazione annuale ed Olbia stagionale. L'avvio dei voli del vettore low price Vueling verso l'hub di Fiumicino, nella prima fase dell'anno, hanno registrato tassi di riempimento inferiori alle previsioni. Inoltre l'andamento del traffico potrebbe risentire delle tensioni provocate dall'auto proclamato califfato islamico dell'Isis. Da segnalare anche la prolungata crisi Ukraine a cui si aggiunge la perdita di valore della moneta russa con conseguente riduzione del potere di acquisto dei potenziali visitatori che inevitabilmente potrebbero rinunciare alle proprie vacanze nella zona euro.

Nel comparto non-aviation invece, si ipotizza una ripresa dei consumi che potrebbe trovare soddisfazione nel settore food & beverage, anche grazie ai lavori di rifacimento locali che sono stati realizzati nel 2014 ed ad inizio esercizio 2015.

La Società intende partecipare al bando TEN-T del nuovo programma CEF, nell'ambito del c.d. Obiettivo 1, priorità intermodalità sul core network, attraverso una proposta di co-finanziamento per studi e progetti relativi allo sviluppo del Polo Intermodale correlato alla nuova stazione ferroviaria e collegamento funiviario, già oggetto di co-finanziamento nell'ambito del bando 2012. La domanda di co-finanziamento, ha già ottenuto parere favorevole dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così come è supportata da ENAC, Regione Liguria, Comune di Genova ed altri Stakeholder. La proposta costituisce il completamento dell'azione in corso (denominata progetto GATE) e riguarda la predisposizione di vari studi finalizzati alla definizione del polo intermodale ed alla sua realizzazione tramite il coinvolgimento di capitali privati, attraverso l'istituto della concessione (o Project Financing). Sempre nell'esercizio 2015 saranno invece completati i lavori di progettazione che riguardano il collegamento dall'aerostazione alla nuova fermata ferroviaria Genova Erzelli/Aeroporto, tramite un collegamento sopraelevato con cabinovia. Tale attività è già oggetto di co-finanziamento nell'ambito del progetto GATE già descritto nei paragrafi precedenti.

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 2014, redatto sulla base dei criteri indicati in nota integrativa. Proponiamo che l'utile di esercizio, pari a euro 152.010, sia destinato integralmente a copertura parziale delle perdite riportate a nuovo.

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 2014 giunge a scadenza il nostro mandato e il mandato triennale del Collegio Sindacale, pertanto Vi invitiamo a provvedere alle nuove nomine.

Genova, 24 marzo 2015

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		importi in Euro	
	Bilancio al 31.12.2014		Bilancio al 31.12.2013
A	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B	Immobilizzazioni		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3	Diritti di utilizz. di opere dell'ingegno	19.588	27.739
6	Immobilizzazioni in corso e acconti	0	0
7	Altre	373.290	420.006
		392.878	447.745
II	Immobilizzazioni materiali		
1	Terreni e fabbricati	170.456	85.073
2	Impianti e macchinari	1.061.092	1.104.096
3	Attrezzature industriali e commerciali	96.516	40.478
3 bis	Beni gratuitamente devolvibili	1.846.271	1.988.292
4	Altri beni	259.940	157.718
5	Immobilizzazioni in corso e acconti	474.685	484.649
		3.908.960	3.860.306
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1	Partecipazioni in altre imprese	318.804	318.804
2	Crediti verso altri	43.593	27.699
3	Altri titoli	0	0
		362.397	346.503
	Totale immobilizzazioni (B)	4.664.235	4.654.554
C	Attivo circolante		
I	Rimanenze		
1	Materiale di consumo	215.764	208.681
3	Lavori in corso	0	0
		215.764	208.681
II	Crediti		
1	Verso clienti *	4.562.907	3.876.888
4	Verso controllanti *	0	0
4 bis	Crediti tributari *	527.210	546.900
4 ter	Imposte anticipate *	413.913	347.809
5	Verso altri *	307.830	534.935
		5.811.860	5.306.532
III	Attività finanz. che non costituiscono immob.		
6	Altri titoli	0	0
		0	0
IV	Disponibilità liquide		
1	Depositi bancari e postali	9.486.974	11.210.265
3	Denaro e valori in cassa	56.244	20.831
		9.543.218	11.231.096
	Totale attivo circolante (C)	15.570.842	16.746.309
D	Ratei e risconti		
	Ratei e risconti attivi	76.261	104.325
	Totale ratei e risconti (D)	76.261	104.325
	TOTALE ATTIVO	20.311.338	21.505.188

* esigibili entro l'esercizio successivo

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		importi in Euro	
	Bilancio al 31.12.2014		Bilancio al 31.12.2013
A Patrimonio netto			
I Capitale	7.746.900		7.746.900
II Riserva da sovrapprezzo azioni	0		0
III Riserva di rivalutazione	0		0
IV Riserva legale	0		0
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	-2.214.432		-2.247.595
IX Utile (perdita) di esercizio	152.010		33.163
Totale patrimonio netto (A)	5.684.478		5.532.468
B Fondi per rischi e oneri			
2 Fondo per imposte, anche differite	535.000		385.000
3 Altri fondi	2.095.564		2.585.846
Totale fondi per rischi e oneri (B)	2.630.564		2.970.846
C Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.809.169		2.851.164
D Debiti			
7 Verso fornitori *	3.723.289		5.329.578
11 Verso Controllante *	0		0
12 Tributarî *	231.666		282.191
13 Verso istituti previdenziali *	422.698		411.127
14 Altri debiti *	4.412.163		3.894.036
Totale debiti (D)	8.789.816		9.916.932
E Ratei e risconti			
Ratei e risconti passivi	397.311		233.778
Totale ratei e risconti (E)	397.311		233.778
TOTALE PASSIVO E NETTO	20.311.338		21.505.188
CONTI D'ORDINE			
Garanzie prestate			
Fidejussioni prestate a terzi	297.485		256.324
Beni di terzi			
Beni da trasf. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	32.746.830		32.746.830
TOTALE CONTI D'ORDINE	33.044.315		33.003.154

* esigibili entro l'esercizio successivo

CONTO ECONOMICO

importi in Euro

	Bilancio al 31.12.2014	Bilancio al 31.12.2013
A Valore della produzione		
1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni	21.595.358	22.255.856
3 Variazione dei lavori in corso	0	0
5 Altri ricavi e proventi	1.953.108	1.606.130
Totale valore della produzione (A)	23.548.466	23.861.986
B Costi della produzione		
6 Per materie prime, suss., di cons. e di merci	531.244	525.594
7 Per servizi	8.433.911	8.723.913
8 Per godimento di beni di terzi	653.227	632.899
9 Per il personale		
a. salari e stipendi	8.323.905	8.207.748
b. oneri sociali	2.425.389	2.388.054
c. trattamento di fine rapporto	592.105	612.157
e. altri costi	390.756	629.757
	11.732.155	11.837.716
10 Ammortamenti e svalutazioni		
a. amm.to delle immob.ni immateriali	371.297	345.595
b. amm.to delle immob.ni materiali	746.999	784.728
d. svalutaz. crediti dell'attivo circolante	74.125	316.205
	1.192.421	1.446.528
11 Variazione delle rimanenze mat. di consumo	-7.083	-2.951
12 Accantonamenti per rischi ed altri oneri	771.450	361.341
14 Oneri diversi di gestione	393.774	378.726
Totale costi della produzione (B)	23.701.099	23.903.766
Diff. tra valore e costi della produzione (A-B)	-152.633	-41.780
C Proventi e oneri finanziari		
15 Proventi da partecipazioni	28.750	0
16 Altri proventi finanziari	184.524	259.810
17 Interessi ed altri oneri finanziari	46.370	49.152
17bis Utile e perdite su cambi	-25	-13
Totale proventi e oneri finanziari (C)	166.879	210.645
D Rettifiche di valore di attività finanziarie		
Totale rettifiche di valore (D)	0	0
E Proventi e oneri straordinari		
20 Proventi	564.632	476.351
21 Oneri	953	20.447
Totale proventi e oneri straordinari (E)	563.679	455.904
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)	577.925	624.769
22 Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, diff. e anticip.		
a. Imposte correnti	492.019	497.441
b. Imposte differite (anticipate)	-66.104	94.165
	425.915	591.606
23 Utile (Perdita) dell'esercizio	152.010	33.163

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO 2014

(importi espressi in unità di euro)

Signori Azionisti,

Il presente documento è stato redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i 'principi contabili OIC').

I principi contabili OIC sono stati oggetto di recente revisione e aggiornamento e le modifiche introdotte sono applicabili ai bilanci chiusi a partire dal 31 dicembre 2014. Il presente bilancio è stato redatto tenendo conto di tali modifiche. L'applicazione dei nuovi principi contabili OIC non ha comportato modifiche rispetto ai criteri di valutazione e classificazione utilizzati dalla Società nella redazione del bilancio del precedente esercizio.

Il presente bilancio d'esercizio si compone dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa.

Per ogni voce dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico sono indicati i corrispondenti valori al 31 dicembre 2013. Qualora le voci non siano comparabili, quelle relative all'esercizio precedente sono state adattate, fornendo nella Nota Integrativa, per le circostanze significative, i relativi commenti.

Per una migliore informativa relativa alla situazione patrimoniale e finanziaria della Società è stato inoltre presentato nella Nota Integrativa il Rendiconto Finanziario che illustra le cause di variazione, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio. Il Rendiconto Finanziario, redatto in forma comparativa, è stato presentato secondo il metodo indiretto utilizzando lo schema previsto dal principio contabile OIC 10.

Lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico sono stati redatti in unità di Euro, senza cifre decimali. Anche i valori riportati nella Nota Integrativa sono espressi in unità di Euro, salvo ove diversamente specificato.

Per quanto riguarda l'attività della Società, i rapporti con le imprese controllate, collegate, controllanti, consociate e altre parti correlate e i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione, predisposta dagli Amministratori della Società a corredo del presente bilancio.

Si precisa che, ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Autorità Portuale di Genova e pertanto nella Nota Integrativa è presentato un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio di tale Ente.

PRINCIPI GENERALI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

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

L'applicazione del principio della prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e proventi da non riconoscere in quanto non realizzati. In particolare, gli utili sono stati inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura dell'esercizio, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura dello stesso.

L'applicazione del principio della competenza ha comportato che l'effetto delle operazioni sia stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni si riferiscono e non a quello in cui si sono realizzati i relativi incassi e pagamenti.

I criteri di valutazione non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente ai fini della comparabilità dei bilanci della Società nel corso del tempo.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga ai criteri di valutazione, di cui all'art. 2423, comma 4, del Codice Civile, in quanto incompatibili con la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società e del risultato economico. Non sono state altresì effettuate nell'esercizio rivalutazioni di attività ai sensi di leggi speciali in materia.

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime che hanno effetto sui valori delle attività e passività e sulla relativa informativa di bilancio. I risultati che si consuntiveranno potranno differire da tali stime. Le stime sono riviste periodicamente e gli effetti dei cambiamenti di stima, ove non derivanti da stime errate, sono rilevati nel conto economico dell'esercizio in cui si rilevano necessari ed opportuni, se tali cambiamenti hanno effetti solo su tale esercizio, e anche negli esercizi successivi se i cambiamenti influenzano sia l'esercizio corrente sia quelli successivi.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte, previo consenso del Collegio Sindacale laddove previsto, al costo d'acquisto o di produzione e sono esposte al netto degli ammortamenti. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale l'immobilizzazione può essere utilizzata.

Gli oneri pluriennali, che includono i costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi, sono iscritti quando le migliorie e le spese incrementative non sono separabili dai beni stessi non avendo una loro autonoma funzionalità; in caso contrario i costi sono

iscritti tra le “immobilizzazioni materiali” nella specifica voce di appartenenza.

I beni immateriali, costituiti da diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, sono iscritti nell'attivo patrimoniale solo se individualmente identificabili e il loro costo è stimabile con sufficiente attendibilità.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente e la quota di ammortamento imputata a ciascun esercizio si riferisce alla ripartizione del costo sostenuto sull'intera durata di utilizzazione. L'ammortamento decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso. La sistematicità dell'ammortamento è funzionale alla correlazione dei benefici attesi.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate, a quote costanti, come segue:

- I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno sono ammortizzati sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione in un periodo di 5 anni.
- I costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi sono ammortizzati nel periodo minore tra quello di utilità futura delle spese sostenute e quello residuo della concessione.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, rettificato dei rispettivi ammortamenti accumulati. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi direttamente imputabili e gli altri costi, per la quota ragionevolmente imputabile all'immobilizzazione, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato.

I costi sostenuti per ampliare, ammodernare o migliorare gli elementi strutturali di una immobilizzazione materiale, incluse le modifiche apportate per aumentarne la rispondenza agli scopi per cui essa è stata acquisita, sono capitalizzati se producono un aumento significativo e misurabile della sua capacità produttiva, sicurezza o vita utile. Se tali costi non producono tali effetti, sono trattati come manutenzione ordinaria e addebitati al conto economico dell'esercizio.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante, sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Tali aliquote sono ridotte della metà nel primo esercizio in cui il bene è disponibile per l'uso, approssimando in tal modo il minor periodo di utilizzo dell'immobilizzazione. L'ammortamento è calcolato anche sui cespiti non utilizzati. Se il presumibile valore residuo al termine del periodo della vita utile risulta uguale o superiore al valore netto contabile, l'immobilizzazione non viene ammortizzata. L'ammortamento inizia dal momento in cui il cespite è disponibile e pronto per l'uso.

Le aliquote di ammortamento applicate sono dettagliate in Nota Integrativa in sede di commento alla voce.

Le immobilizzazioni materiali condotte in locazione finanziaria vengono iscritte nell'attivo patrimoniale al momento dell'eventuale esercizio del diritto di riscatto. Nel periodo di locazione i canoni vengono rilevati a conto economico nei periodi di competenza e l'impegno finanziario ad effettuare i relativi pagamenti residui viene iscritto nei conti d'ordine quando non esposto nei debiti. Nella Nota Integrativa vengono indicati gli effetti sul patrimonio netto e sul risultato d'esercizio che sarebbero derivati dall'applicazione del cosiddetto "metodo finanziario" (IAS 17).

Le immobilizzazioni materiali vengono rivalutate, nei limiti del loro valore recuperabile, solo nei casi in cui leggi speciali lo richiedano o lo permettano. Negli esercizi precedenti la Società non ha effettuato rivalutazioni monetarie dei cespiti patrimoniali.

Perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

In presenza, alla data del bilancio, di indicatori di perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni immateriali e materiali si procede alla stima del loro valore recuperabile.

Qualora il loro valore recuperabile, inteso come il maggiore tra il valore d'uso e il valore equo (fair value), al netto dei costi di vendita, è inferiore al corrispondente valore netto contabile si effettua la svalutazione delle immobilizzazioni.

Quando non è possibile stimare il valore recuperabile di una singola immobilizzazione tale analisi è effettuata con riferimento alla cosiddetta "unità generatrice di flussi di cassa" (nel seguito "UGC"), ossia il più piccolo gruppo identificabile di attività che include l'immobilizzazione oggetto di valutazione e genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata generati da altre attività o gruppi di attività.

La capacità di ammortamento è determinata sottraendo dal risultato economico previsto, non comprensivo degli elementi straordinari e delle relative imposte, gli ammortamenti delle immobilizzazioni.

Gli ammortamenti da contrapporre alla capacità di ammortamento sono determinati sulla base della struttura produttiva esistente. Non si computano nel calcolo gli ammortamenti che deriveranno da futuri investimenti capaci di incrementare il potenziale della struttura produttiva. Si tiene conto, invece, degli ammortamenti relativi a quegli investimenti che, nel periodo di riferimento, concorrono a mantenere invariata la potenzialità produttiva esistente.

Qualora, al termine del periodo di previsione esplicita della capacità di ammortamento, per alcune immobilizzazioni residui un valore economico significativo, tale valore, determinato sulla base dei flussi di benefici che si ritiene l'immobilizzazione possa produrre negli anni successivi all'ultimo anno di previsione esplicita, concorre alla determinazione della capacità di ammortamento.

Il valore equo (fair value) è determinato prendendo a riferimento prioritariamente l'eventuale prezzo pattuito in un accordo vincolante di vendita stabilito in una libera transazione o il prezzo di mercato in un mercato attivo. Se non esiste un accordo vincolante

di vendita né alcun mercato attivo, il valore equo è determinato in base alle migliori informazioni disponibili per riflettere l'ammontare che la Società potrebbe ottenere, alla data di riferimento del bilancio, dalla vendita dell'attività in una libera transazione tra parti consapevoli e disponibili. Nel determinare tale ammontare, si considera il risultato di recenti transazioni per attività simili effettuate all'interno dello stesso settore in cui opera la Società.

Ai fini della determinazione del valore recuperabile, dal valore equo sono sottratti i costi di vendita.

La svalutazione operata non è mantenuta negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della rettifica effettuata. Il ripristino di valore si effettua nei limiti del valore che l'attività avrebbe avuto ove la rettifica di valore non avesse mai avuto luogo, cioè tenendo conto degli ammortamenti che sarebbero stati effettuati in assenza di svalutazione. Non è possibile ripristinare la svalutazione rilevata sull'avviamento e sugli oneri pluriennali.

Immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni, i titoli di debito e le azioni proprie destinate a permanere durevolmente nel patrimonio dell'impresa per effetto della volontà della direzione aziendale e dell'effettiva capacità della Società di detenerle per un periodo prolungato di tempo vengono classificate nelle immobilizzazioni finanziarie. Diversamente, vengono iscritte nell'attivo circolante.

Il cambiamento di destinazione tra attivo immobilizzato e attivo circolante, o viceversa, è rilevato secondo i criteri valutativi specifici del portafoglio di provenienza.

La classificazione dei crediti tra le immobilizzazioni finanziarie e l'attivo circolante è effettuata in base al criterio della destinazione degli stessi rispetto all'attività ordinaria e pertanto, indipendentemente dalla scadenza, i crediti di origine finanziaria sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie mentre quelle di origine commerciale sono classificati nell'attivo circolante. Il criterio di valutazione dei crediti è esposto nel prosieguo.

- Partecipazioni

Le partecipazioni sono inizialmente iscritte al costo di acquisto o di costituzione, comprensivo dei costi accessori. I costi accessori sono costituiti da costi direttamente imputabili all'operazione, quali, ad esempio, i costi di intermediazione bancaria e finanziaria, le commissioni, le spese e le imposte.

Il valore di iscrizione delle partecipazioni si incrementa per effetto degli aumenti di capitale a pagamento o di rinuncia al credito da parte del socio. Gli aumenti di capitale a titolo gratuito non incrementano il valore delle partecipazioni.

Nel caso in cui le partecipazioni abbiano subito alla data di bilancio perdite di valore ritenute durevoli, il loro valore di carico viene ridotto al minor valore recuperabile, che è determinato in base ai benefici futuri che si prevede affluiranno alla Società, fino

all'azzeramento del valore di carico. Nei casi in cui la Società sia obbligata a farsi carico delle coperture delle perdite conseguite dalle partecipate può rendersi necessario un accantonamento al passivo per poter far fronte, per la quota di competenza, alla copertura del deficit patrimoniale delle stesse.

Qualora negli esercizi successivi vengano meno i motivi della svalutazione effettuata, il valore della partecipazione viene ripristinato fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

- Titoli di debito

I titoli di debito sono inizialmente iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori. I costi accessori sono costituiti da costi di intermediazione bancaria e finanziaria, spese di consulenza di diretta imputazione ovvero commissioni, spese e imposte di bollo.

Il costo di iscrizione dei titoli immobilizzati viene rettificato se il titolo alla data di chiusura dell'esercizio risulta durevolmente di valore inferiore al valore di costo.

Qualora vengano meno le ragioni che avevano indotto a rettificare il valore originario di iscrizione, si procede al ripristino di valore del titolo fino a concorrenza, al massimo, del valore originario, tenendo conto di eventuali scarti o premi di sottoscrizione/negoziazione maturati.

- Azioni proprie

Le azioni proprie sono inizialmente iscritte al costo d'acquisto e nel patrimonio netto è iscritta una riserva per azioni proprie di pari importo secondo quanto disposto dall'art. 2357-ter del Codice Civile.

Nel caso in cui le azioni proprie abbiano subito alla data di bilancio perdite durevoli di valore, le stesse sono conseguentemente svalutate. Qualora, in seguito, vengano meno i motivi della svalutazione si procede al ripristino di valore delle azioni proprie fino a concorrenza, al massimo, del costo. Svalutazioni e ripristini di valore comportano rispettivamente la disponibilità e la necessità di ricostituire la sopra menzionata riserva per azioni proprie.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, relative a materiale di consumo, sono inizialmente iscritte al costo di acquisto e successivamente valutate al minore tra il costo ed il corrispondente valore di realizzazione desumibile dal mercato.

Per costo di acquisto si intende il prezzo effettivo di acquisto più gli oneri accessori, con esclusione degli oneri finanziari.

Il costo di acquisto dei materiali include, oltre al prezzo del materiale, anche i costi di trasporto, dogana, altri tributi e gli altri costi direttamente imputabili a quel materiale. I resi, gli sconti commerciali, gli abbuoni e premi sono portati in diminuzione dei costi.

Crediti

I crediti iscritti in bilancio rappresentano diritti ad esigere ammontari di disponibilità liquide da clienti o da altri terzi e sono valutati secondo il valore presumibile di realizzazione.

Il valore nominale dei crediti è pertanto rettificato per tenere conto di perdite previste per inesigibilità, rettifiche di fatturazione, sconti e abbuoni e altre cause di minor realizzo.

Con riferimento alle perdite previste per inesigibilità, il valore nominale dei crediti è rettificato tramite un fondo di svalutazione per tenere conto della possibilità che il debitore non adempia integralmente ai propri impegni contrattuali. La stima del fondo svalutazione crediti avviene tramite l'analisi dei singoli crediti, con determinazione delle perdite presunte per ciascuna situazione di anomalia già manifesta o ragionevolmente prevedibile, e la stima, in base all'esperienza e ad ogni altro elemento utile, delle ulteriori perdite che si presume si dovranno subire sui crediti in essere alla data di bilancio. L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti assistiti da garanzie tiene conto degli effetti relativi all'escussione di tali garanzie.

Le rettifiche di fatturazione sono tenute in considerazione nel rispetto del principio della competenza e della prudenza mediante lo stanziamento di note credito da emettere rettificando i crediti ed i corrispondenti ricavi, ovvero mediante lo stanziamento di un apposito fondo rischi per i resi di merci o prodotti da parte dei clienti senza rettificare l'ammontare dei crediti.

Gli sconti e abbuoni commerciali che si stima saranno concessi al momento dell'incasso e le altre cause di minor realizzo sono oggetto anch'essi di apposito stanziamento. Gli sconti e abbuoni di natura finanziaria sono rilevati al momento dell'incasso.

I crediti commerciali con scadenza oltre i 12 mesi dal momento della rilevazione iniziale, senza corresponsione di interessi o con interessi irragionevolmente bassi, sono rilevati al valore nominale ed in contropartita la componente reddituale è rilevata distintamente tra il ricavo relativo alla vendita del bene a pronti o alla prestazione di servizi e gli interessi attivi impliciti relativi alla dilazione di pagamento. Gli interessi attivi impliciti sono rilevati inizialmente nei risconti passivi e sono riconosciuti contabilmente a conto economico sulla durata del credito.

I crediti vengono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito sono estinti oppure quando la titolarità dei diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito è trasferita e con essa sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. Ai fini della valutazione del trasferimento dei rischi si tengono in considerazione tutte le clausole contrattuali.

Quando il credito è cancellato dal bilancio in presenza delle condizioni sopra esposte, la differenza fra il corrispettivo e il valore di rilevazione del credito (valore nominale del credito al netto delle eventuali perdite accantonate al fondo svalutazione crediti) al momento della cessione è rilevata a conto economico come perdita, salvo che il contratto di cessione non consenta di individuare altre componenti economiche di diversa natura.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

- Partecipazioni

Le partecipazioni sono inizialmente iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori e successivamente valutate singolarmente in base al minor valore fra il costo d'acquisto e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica per effetto della ripresa del valore di mercato, il valore delle partecipazioni viene ripristinato fino a concorrenza del costo.

- Azioni proprie

Le azioni proprie sono inizialmente iscritte al costo d'acquisto e successivamente valutate, qualora ne ricorrano le condizioni, al minor valore espresso dal valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. Qualora, in seguito, vengano meno i motivi della svalutazione si procede al ripristino di valore delle azioni proprie fino a concorrenza, al massimo, del costo.

Nel patrimonio netto è iscritta una riserva per azioni proprie di importo pari al costo sostenuto secondo quanto disposto dall'art. 2357-ter del Codice Civile. Svalutazioni e ripristini di valore comportano rispettivamente la disponibilità e la necessità di ricostituire la riserva per azioni proprie.

- Titoli di debito

I titoli di debito sono inizialmente iscritti al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e successivamente valutati in base al minor valore fra il costo d'acquisto e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

L'eventuale svalutazione a tale minor valore è effettuata singolarmente per ogni specie di titolo.

Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica per effetto della ripresa del valore di mercato, il valore dei titoli di debito viene ripristinato fino a concorrenza del costo.

Disponibilità liquide

Rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari, postali e gli assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio.

I depositi bancari e postali e gli assegni sono valutati al presumibile valore di realizzo, il denaro e i valori bollati in cassa al valore nominale mentre le disponibilità in valuta estera sono valutate al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi e passivi

I ratei attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di proventi e di costi di

competenza dell'esercizio che avranno manifestazione finanziaria in esercizi successivi.

I risconti attivi e passivi rappresentano rispettivamente quote di costi e di proventi che hanno avuto manifestazione finanziaria nel corso dell'esercizio o in precedenti esercizi ma che sono di competenza di uno o più esercizi successivi.

Sono pertanto iscritti in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo fisico o economico.

Alla fine di ciascun esercizio sono verificate le condizioni che ne hanno determinato la rilevazione iniziale e, se necessario, sono apportate le necessarie rettifiche di valore. In particolare, oltre al trascorrere del tempo, per i ratei attivi è considerato il valore presumibile di realizzazione mentre per i risconti attivi è considerata la sussistenza del futuro beneficio economico correlato ai costi differiti.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi ed oneri rappresentano passività di natura determinata, certe o probabili, con data di sopravvenienza od ammontare indeterminati. In particolare, i fondi per rischi rappresentano passività di natura determinata ed esistenza probabile, i cui valori sono stimati, mentre i fondi per oneri rappresentano passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza, connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti nel conto economico fra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione, prevalendo il criterio della classificazione per natura dei costi.

L'entità degli accantonamenti ai fondi è misurata facendo riferimento alla miglior stima dei costi, ivi incluse le spese legali, ad ogni data di bilancio e non è oggetto di attualizzazione. Qualora nella misurazione degli accantonamenti si pervenga alla determinazione di un campo di variabilità di valori, l'accantonamento rappresenta la miglior stima fattibile tra i limiti massimi e minimi del campo di variabilità dei valori.

Il successivo utilizzo dei fondi è effettuato in modo diretto e solo per quelle spese e passività per le quali i fondi erano stati originariamente costituiti. Le eventuali differenze negative o le eccedenze rispetto agli oneri effettivamente sostenuti sono rilevate a conto economico in coerenza con l'accantonamento originario.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto (TFR) rappresenta la prestazione cui il lavoratore subordinato ha diritto in ogni caso di cessazione del rapporto di lavoro, ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile e tenuto conto delle modifiche normative apportate dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296. Esso corrisponde al totale delle indennità maturate, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo, al netto degli acconti erogati e

delle anticipazioni parziali erogate in forza di contratti collettivi o individuali o di accordi aziendali per le quali non ne è richiesto il rimborso. La passività per TFR è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi in cui alla data di bilancio fosse cessato il rapporto di lavoro. Gli ammontari di TFR relativi a rapporti di lavoro già cessati alla data di bilancio e il cui pagamento viene effettuato nell'esercizio successivo sono classificati tra i debiti.

Debiti

I debiti sono esposti in bilancio al loro valore nominale.

I debiti di natura commerciale sono inizialmente iscritti quando rischi, oneri e benefici significativi connessi alla proprietà sono stati trasferiti. I debiti relativi a servizi sono rilevati quando i servizi sono stati resi.

I debiti finanziari e quelli sorti per ragioni diverse dall'acquisizione di beni e servizi sono rilevati quando esiste l'obbligazione della società verso la controparte.

In presenza di estinzione anticipata, la differenza fra l'ammontare residuo del debito e l'esborso complessivo relativo all'estinzione è rilevata nel conto economico fra i proventi/oneri finanziari.

I debiti commerciali con scadenza oltre i 12 mesi dal momento della rilevazione iniziale, senza corresponsione di interessi o con interessi irragionevolmente bassi, sono rilevati al valore nominale; in contropartita la componente reddituale è rilevata distintamente tra il costo relativo all'acquisizione del bene o alla prestazione di servizi a prezzo di mercato con pagamento a breve termine del bene/servizio e gli interessi passivi impliciti relativi alla dilazione di pagamento. Gli interessi passivi impliciti sono rilevati inizialmente nei risconti attivi e sono riconosciuti contabilmente a conto economico lungo la durata del debito.

Operazioni, attività e passività in valuta estera

Le attività e passività derivanti da un'operazione in valuta estera sono rilevate inizialmente in Euro, applicando all'importo in valuta estera il tasso di cambio a pronti tra l'Euro e la valuta estera in vigore alla data dell'operazione.

Le poste monetarie in valuta sono convertite in bilancio al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. I relativi utili e perdite su cambi sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Le attività e le passività in valuta aventi natura non monetaria rimangono iscritte nello stato patrimoniale al tasso di cambio al momento del loro acquisto e pertanto le differenze cambio positive o negative non danno luogo ad una autonoma e separata rilevazione.

L'eventuale utile netto derivante dall'adeguamento cambi delle poste monetarie in valuta concorre alla formazione del risultato d'esercizio e, in sede di approvazione del bilancio e conseguente destinazione del risultato, è iscritto, per la parte non assorbita dall'eventuale perdita d'esercizio, in un'apposita riserva.

Conti d'ordine

Le garanzie e gli impegni sono indicati nei conti d'ordine al loro valore contrattuale.

Le garanzie sono iscritte per un valore pari a quello della garanzia prestata o, se non determinata, alla miglior stima del rischio assunto alla luce della situazione esistente. Gli impegni sono rilevati per un valore pari al valore nominale mentre eventuali impegni non quantificabili sono commentati in nota integrativa. I beni di terzi presso la Società sono rilevati al valore nominale, al valore corrente di mercato ovvero al valore desunto dalla documentazione esistente a seconda della tipologia dei beni.

La congruità degli ammontari iscritti nei conti d'ordine viene rivalutata alla fine di ciascun esercizio.

Ricavi e costi

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto dei resi, degli abbuoni, degli sconti e dei premi nel rispetto del principio di competenza e di prudenza.

I ricavi per operazioni di vendita di beni o prestazioni di servizi sono rilevati quando il processo produttivo dei beni o dei servizi è stato completato e lo scambio è già avvenuto, ovvero si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà.

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

I proventi e gli oneri relativi ad operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione a termine, ivi compresa la differenza tra prezzo a termine e prezzo a pronti, sono iscritti per le quote di competenza dell'esercizio.

Gli oneri finanziari sono addebitati per competenza e includono il differenziale relativo ai contratti stipulati al fine di ridurre i rischi derivanti dall'oscillazione dei tassi di interesse (interest rate swap).

Dividendi

I dividendi vengono rilevati in bilancio secondo il principio della competenza economica nell'esercizio nel quale, in conseguenza della delibera assunta dall'assemblea dei soci della società partecipata di distribuire l'utile o eventualmente le riserve, sorge il diritto alla riscossione da parte della Società.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono calcolate sulla base di una realistica previsione del reddito imponibile dell'esercizio, determinato secondo quanto previsto dalla legislazione fiscale, e applicando le aliquote d'imposta in vigore alla data di bilancio.

Il relativo debito tributario è rilevato nello stato patrimoniale al valore nominale, al netto

degli acconti versati, delle ritenute subite e dei crediti d'imposta compensabili e non richiesti a rimborso; nel caso in cui gli acconti versati, le ritenute ed i crediti eccedano le imposte dovute viene rilevato il relativo credito tributario.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono calcolate sull'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee esistenti tra i valori delle attività e delle passività determinati con i criteri di valutazione civilistici ed il loro valore riconosciuto ai fini fiscali.

Le imposte differite relative a differenze temporanee imponibili correlate a partecipazioni in società controllate e a operazioni che hanno determinato la formazione di riserve in sospensione d'imposta non sono rilevate solo qualora siano soddisfatte le specifiche condizioni previste dal principio di riferimento.

Le imposte differite relative ad operazioni che hanno interessato direttamente il patrimonio netto non sono rilevate inizialmente a conto economico ma contabilizzate tra i fondi per rischi e oneri tramite riduzione della corrispondente posta di patrimonio netto.

Le imposte sul reddito differite e anticipate sono rilevate nell'esercizio in cui emergono le differenze temporanee e sono calcolate applicando le aliquote fiscali in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno, qualora tali aliquote siano già definite alla data di riferimento del bilancio diversamente sono calcolate in base alle aliquote in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le imposte anticipate sulle differenze temporanee deducibili e sul beneficio connesso al riporto a nuovo di perdite fiscali sono rilevate e mantenute in bilancio solo se sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero, attraverso la previsione di redditi imponibili o la disponibilità di sufficienti differenze temporanee imponibili negli esercizi in cui le imposte anticipate si riverseranno.

Un'attività per imposte anticipate non contabilizzata o ridotta in esercizi precedenti, in quanto non sussistevano i requisiti per il suo riconoscimento o mantenimento in bilancio, è iscritta o ripristinata nell'esercizio in cui sono soddisfatti tali requisiti.

Nello stato patrimoniale le imposte differite e anticipate sono compensate quando ne ricorrono i presupposti (possibilità e intenzione di compensare), il saldo della compensazione è iscritto nelle specifiche voci dell'attivo circolante, se attivo, e dei fondi per rischi e oneri, se passivo.

In nota integrativa è presentato un prospetto delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate, specificando l'aliquota applicata e le variazioni rispetto all'esercizio precedente, gli importi addebitati o accreditati a conto economico o a patrimonio netto e le voci escluse dal calcolo nonché l'ammontare delle imposte anticipate contabilizzate in bilancio attinenti a perdite dell'esercizio o di esercizi precedenti e l'ammontare delle imposte non ancora contabilizzate.

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che modificano condizioni già esistenti alla

data di riferimento del bilancio e che richiedono modifiche ai valori delle attività e passività, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, sono rilevati in bilancio, in conformità al postulato della competenza, per riflettere l'effetto che tali eventi comportano sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sul risultato economico alla data di chiusura dell'esercizio.

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che modificano situazioni esistenti alla data di bilancio, ma che non richiedono variazione dei valori di bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, in quanto di competenza dell'esercizio successivo, non sono rilevati in bilancio ma sono illustrati in nota integrativa quando necessari per una più completa comprensione della situazione societaria.

Il termine entro cui il fatto si deve verificare perché se ne tenga conto è la data di redazione del progetto di bilancio da parte degli Amministratori, salvo i casi in cui tra tale data e quella prevista per l'approvazione del bilancio da parte dell'Assemblea si verificano fatti tali da rendere necessaria la modifica del progetto di bilancio.

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 31.12.2014 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 utilizzo opere dell'ingegno	Immobilizz. in corso e acconti	Opere su beni di terzi	Totali
2013				
Costo	587.676	0	10.889.041	11.476.717
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	559.937	0	10.469.035	11.028.972
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2013	27.739	0	420.006	447.745
Variazioni				
Incrementi	0		316.429	316.429
Riclassifiche				0
Decrementi				0
Rivalutazioni				0
Ammortamenti	8.151		363.145	371.296
Svalutazioni				0
Altre variazioni				0
Totale variazioni	-8.151	0	-46.716	-54.867
2014				
Costo	587.676	0	11.205.470	11.793.146
Rivalutazioni	0	0	0	0
Fondo ammortamento	568.088	0	10.832.180	11.400.268
Svalutazioni	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2014	19.588	0	373.290	392.878

I principali incrementi dell'esercizio interessano la voce "opere su beni di terzi" e riguardano il rifacimento di una porzione del piazzale per la sosta degli aeromobili "Nord". Altri interventi hanno interessato il terminal, con particolare riferimento alla prevenzione incendi e all'adeguamento delle strutture esistenti per permettere di realizzare l'ampliamento delle sale di imbarco (attraverso una costruzione leggera) necessario ad accogliere i picchi di traffico legati alle crociere.

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, purchè non eccedente la vita utile dei beni.

I principali investimenti dell'esercizio hanno riguardato i mezzi di assistenza agli aeromobili, il sistema di guida degli aeromobili ai pontili di imbarco, gli apparati del sistema informatico, la realizzazione e l'allestimento di una struttura leggera adibita a sala di imbarco, indispensabile per accogliere i picchi di traffico generati dal traffico crocieristico con il dovuto comfort.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezz. ind. e comm.	Beni grat. devolvibili	Altri beni	Immob. in corso e acc.	Totali
2013							
Costo	498.690	11.444.039	2.050.426	4.717.047	3.370.576	484.649	22.565.427
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	413.617	10.339.943	2.009.948	2.728.755	3.212.858	0	18.705.121
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2013	85.073	1.104.096	40.478	1.988.292	157.718	484.649	3.860.306
Variazioni							
Incrementi	105.425	416.443	96.379		188.063	2.777	809.087
Riclassifiche							0
Decrementi		10.200	15.000		770	12.741	38.711
Rivalutazioni							0
Ammortamenti	20.042	459.447	40.342	142.021	85.147		746.999
Decrementi f. amm.		10.200	15.001		76		25.277
Svalutazioni							0
Altre variazioni							0
Totale variazioni	85.383	-43.004	56.038	-142.021	102.222	-9.964	48.654
2014							
Costo	604.115	11.850.282	2.131.805	4.717.047	3.557.869	474.685	23.335.803
Rivalutazioni	0	0	0	0	0	0	0
F. ammortamento	433.659	10.789.190	2.035.289	2.870.776	3.297.929	0	19.426.843
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0	0
Saldo al 31.12.2014	170.456	1.061.092	96.516	1.846.271	259.940	474.685	3.908.960

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 d'ufficio	12%
Costruzioni leggere	10%		

Immobilizzazioni finanziarie

Al 31 dicembre 2014 la voce è composta da partecipazioni in altre imprese e crediti verso altri.

- *Partecipazioni in altre imprese*

Al 31 dicembre 2014 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 2013.

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

	C.I.V. S.p.A.	Sviluppo Genova S.p.A.	Totale
2013			
Costo	258.228	206.580	464.808
Rivalutazioni			0
Svalutazioni	108.757	37.247	146.004
Saldo al 31.12.2013	149.471	169.333	318.804
Variazioni			
Acquisizioni			0
Alienazioni			0
Svalutazioni			0
Rivalutazioni			0
Riclassifiche			0
Altre variazioni			0
Totale variazioni	0	0	0
2014			
Costo	258.228	206.580	464.808
Rivalutazioni	0	0	0
Svalutazione	108.757	37.247	146.004
Saldo al 31.12.2014	149.471	169.333	318.804

	C.I.V. S.p.A.	Sviluppo Genova S.p.A.
Ultimo bilancio approvato	2013	2013
Patrimonio netto ultimo bilancio approvato	14.983.277	4.272.860
% posseduta al 31.12.2014	1,25	4,00
Quota di patrimonio netto corrispondente	187.291	170.914
Valore a bilancio	149.471	169.333

- *Crediti verso altri*

Trattasi essenzialmente di depositi cauzionali costituiti a fronte di contratti di erogazione e per la concessione di ponti radio, che non producono interessi.

	Depositi cauzionali	Totale Crediti v/altri
2013		
Valore	27.699	27.699
Saldo al 31.12.2013	27.699	27.699
Variazioni		
Accensioni / rivalutazioni	25.428	25.428
Rimborsi / estinzioni	9.534	9.534
2014		
Valore	43.593	43.593
Saldo al 31.12.2014	43.593	43.593

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.

Rimanenze	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Materie prime, suss. e di consumo	208.681	7.083	215.764
Totale	208.681	7.083	215.764

Crediti

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

Crediti	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Verso Clienti	3.876.888	686.019	4.562.907
Verso Controllanti	0	0	0
Crediti tributari	546.900	-19.690	527.210
Attività per imposte anticipate	347.809	66.104	413.913
Verso altri	534.935	-227.105	307.830
Totale	5.306.532	505.328	5.811.860

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). Il saldo viene esposto al netto dei fondi rettificativi, complessivamente €

295.985. 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.

Nel corso dell'esercizio, ricorrendone i presupposti, si è provveduto a stralciare alcune posizioni creditizie interamente svalutate nei precedenti esercizi, mediante l'utilizzo del fondo precedentemente costituito per complessivi euro 929 mila.

Crediti verso clienti	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Crediti commerciali	5.027.990	-169.098	4.858.892
- f.do sval. cred. ex art. 106 TUIR	-25.140	846	-24.294
- f.do sval. cred. (tassato)	-1.125.962	854.271	-271.691
Totale	3.876.888	686.019	4.562.907

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

Fondi svalutaz. crediti commerciali	31.12.2013	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2014
Fondo sval. cred. ex art. 106 TUIR	25.140	24.372	-25.140	-846	24.294
Fondo sval. cred. (tassato)	1.125.962	49.753	-904.102	-854.271	271.691
Totale	1.151.102	74.125	-929.242	-855.117	295.985

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.

	Crediti in euro	Crediti in valuta	Totale
Crediti verso clienti nazionali	4.312.589	0	4.312.589
Crediti verso clienti unione europea	545.277	0	545.277
Crediti verso clienti extra ue	1.026	0	1.026
Totale	4.858.892	0	4.858.892

Al 31 dicembre 2014, la Società non vanta crediti verso la controllante.

I crediti verso l'erario presentano una variazione di scarsa entità. Per quanto riguarda l'IRES, come già accaduto nel precedente esercizio, la Società non ha versato acconti, né del resto risulta alcun importo da corrispondere a saldo; il credito iscritto in tale voce riguarda quindi la 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, parzialmente rimborsati per euro 18mila nel mese di dicembre 2013) e, per la parte residuale, le ritenute di acconto subite sugli interessi maturati sui conti correnti.

Per ciò che concerne l'IRAP, in conseguenza delle peculiari modalità di determinazione della base imponibile, i valori si mantengono sostanzialmente stabili. Il credito IVA a fine anno è di trascurabile entità, per effetto delle opzioni esercitate per l'acquisto di beni e servizi usufruendo del regime di non imponibilità.

Per quanto riguarda la sottovoce "diversi", in data 10 gennaio 2014 la Società ha ottenuto il rimborso di un importo pari a euro 59.666 riferito 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 aveva 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 aveva dichiarato estinto il processo. In data 16 maggio 2013, per evitare che il diritto cadesse in prescrizione, la Società aveva presentato apposita istanza di rimborso delle somme spettanti.

Per contro, la stessa sottovoce si incrementa di euro 92.456 per le somme versate a titolo di riscossione provvisoria (nella misura di un terzo della maggior imposta accertata, oltre ai relativi interessi e alle spese di notifica) contestualmente alla presentazione dei ricorsi avverso gli atti di accertamento ricevuti per gli esercizi dal 2008 al 2012 e conseguenti alla verifica fiscale ai fini dell'Imposta sul Valore Aggiunto condotta presso la sede della Società nel corso del 2013. Per ogni approfondimento al riguardo si rimanda al commento ai fondi del passivo.

Una minima parte residuale è invece riconducibile al saldo dell'imposta sostitutiva sul TFR, a credito in entrambi gli esercizi a confronto.

Crediti tributari	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
IRES	365.095	26.029	391.124
IRAP	31.036	-18.152	12.884
IVA	84.528	-55.445	29.083
Diversi	66.241	27.878	94.119
Totale	546.900	-19.690	527.210

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

Attività per imposte anticipate	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Crediti	347.809	66.104	413.913
Totale	347.809	66.104	413.913

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.

Crediti verso altri	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Crediti	534.935	-227.105	307.830
Totale	534.935	-227.105	307.830

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.

Disponibilità liquide	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Depositi bancari	11.210.265	-1.723.291	9.486.974
Denaro e valori in cassa	20.831	35.413	56.244
Totale	11.231.096	-1.687.878	9.543.218

RATEI E RISCONTI ATTIVI

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.

Ratei e risconti attivi	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Ratei	0	0	0
• risconti su premi assicurativi	68.155	-9.481	58.674
• risconti su canoni diversi	36.170	-18.583	17.587
Risconti	104.325	-28.064	76.261
Totale	104.325	-28.064	76.261

Passivo

PATRIMONIO NETTO

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

Patrimonio netto	Capitale sociale	Riserva legale	Utile (perd.) a nuovo	Utile (perd.) d'esercizio	Totale
Al 31.12.2011	7.746.900	5.001	-2.441.887	120.210	5.430.224
Destinazione del risultato dell'esercizio					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni		6.010	114.200	-120.210	0
Risultato dell'esercizio corrente				69.081	69.081
Al 31.12.2012	7.746.900	11.011	-2.327.687	69.081	5.499.305
Destinazione del risultato dell'esercizio					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni		3.454	65.627	-69.081	0
Altre variazioni					
• Copertura parziale perdite a nuovo		-14.465	14.465		0
Risultato dell'esercizio corrente				33.163	33.163
Al 31.12.2013	7.746.900	0	-2.247.595	33.163	5.532.468
Destinazione del risultato dell'esercizio					
• Attribuzioni di dividendi					0
• Altre destinazioni			33.163	-33.163	0
Risultato dell'esercizio corrente				152.010	152.010
Al 31.12.2014	7.746.900	0	-2.214.432	152.010	5.684.478

Con il prospetto che segue si fornisce inoltre il dettaglio della voce "altre riserve" al 31 dicembre 2014.

Patrimonio netto - Riserve	Importo	Possibilità di utilizz.	Quota disponibile	Utilizz. nei tre prec. eser.	
				per cop. perdite	per altre ragioni
Capitale	7.746.900				
Riserve di utili:					
• Riserva legale	0	B		14.465	
• Altre riserve	0	A B C	0	0	
Totale	7.746.900		0	14.465	0

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 2014 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%
Totale	n. azioni	15.000	100%

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	31.12.2013	Var. +	Var. -	Var. netta	31.12.2014
Fondo per imposte, anche differite	385.000	150.000	0	150.000	535.000
• fondo vertenze	266.419	621.450	-170.458	450.992	717.411
• fondo ex lege 537/93	1.753.427	0	-375.274	-375.274	1.378.153
• fondo per il personale	566.000	0	-566.000	-566.000	0
Altri fondi	2.585.846	621.450	-1.111.732	-490.282	2.095.564
Totale	2.970.846	771.450	-1.111.732	-340.282	2.630.564

- Fondo per imposte

Il fondo per imposte è costituito interamente per fronteggiare potenziali passività derivanti da contenziosi in essere. L'attuale consistenza prende vita originariamente nel 2005, a seguito della verifica della Guardia di Finanza riguardante gli anni dal 2000 al 2004 e conclusasi 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 all'ampliamento del magazzino merci sono stati definiti in via transattiva con l'Agenzia delle Entrate nell'anno 2007. La quota residua del fondo, corrispondente a euro 150mila, 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 2013 per un importo di euro 235mila per fronteggiare le potenziali passività derivanti dalla verifica fiscale ai fini dell'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) avviata presso la sede della Società in data 12 giugno 2013 dalla Guardia di Finanza, Nucleo di Polizia Tributaria Genova, Gruppo Tutela Entrate, Sezione Dogane/IVA Intracomunitaria.

L'attività ispettiva, inizialmente, ha riguardato i periodi dal 1 gennaio 2010 al 31 dicembre 2010 e dal 1 gennaio 2013 alla data di inizio della verifica e successivamente, nel corso della verifica, è stata parzialmente estesa anche agli anni 2008, 2009, 2011 e 2012. La verifica si è conclusa in data 15 ottobre 2013 mediante la redazione, da parte dei militari operanti, di due processi verbali di constatazione nei quali sono state formalizzate le presunte violazioni, rispettivamente formali e sostanziali, che, a detta degli stessi, sarebbero state poste in essere dalla Società negli anni oggetto di verifica.

Per quanto riguarda le presunte violazioni formali contestate dalla Guardia di Finanza, esse

riguardano la pretesa inesatta compilazione degli elenchi riepilogativi degli acquisti e cessioni di beni e servizi intracomunitari (cosiddetti Modelli Intrastat) con riferimento all'anno di imposta 2010.

Con riferimento alle presunte violazioni sostanziali, i militari verbalizzanti hanno operato due rilievi. Il primo riguarda il corretto trattamento ai fini dell'Imposta sul Valore Aggiunto dei corrispettivi fatturati per le operazioni di accettazione passeggeri all'interno della cosiddetta "sala vip" aeroportuale. Il secondo rilievo si riferisce ad una assai ampia casistica di fatture passive inerenti ad operazioni considerate dai fornitori della Società imponibili ad Iva (ad aliquota ordinaria) e, pertanto, regolarmente assoggettate al tributo. Tali fatture sono state ricevute e registrate dalla Società (negli anni 2010 e 2013) quali acquisti soggetti a Iva, conseguentemente detratta nei modi e termini di legge, mentre a giudizio della Guardia di Finanza, tali operazioni avrebbero dovuto essere considerate non imponibili ex art. 9, comma 1, n. 6 DPR 633/1972.

In data 20 dicembre 2013 sono stati notificati due atti di accertamento. Uno riguarda le presunte violazioni formali ed è stato integralmente definito in via agevolata nel mese di febbraio 2014 con un esborso monetario estremamente contenuto.

Il secondo atto di accertamento riguarda le fatture emesse per l'accettazione dei passeggeri in sala vip nell'esercizio 2008. Gli importi calcolati dall'Agenzia delle Entrate ammontano, per quanto riguarda la maggiore imposta accertata, ad euro 54mila e, per quanto riguarda le sanzioni, ad euro 67mila. Avverso questo secondo atto è stato presentato ricorso nei termini dinanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Genova.

In data 14 febbraio 2014 sono poi stati notificati altri tre avvisi di accertamento, per gli anni 2009, 2010 e 2011, ancora in relazione alle fatture emesse per l'accettazione dei passeggeri in sala vip e, limitatamente al 2010, con riferimento alle fatture passive di cui si è detto. In questo caso, gli importi complessivamente calcolati dall'Agenzia delle Entrate ammontano, per quanto riguarda la maggiore imposta accertata, ad euro 315mila e, per quanto riguarda le sanzioni, ad euro 344mila. Nuovamente, avverso questi tre atti è stato presentato ricorso nei termini dinanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Genova.

In data 11 giugno è stato infine notificato un ulteriore avviso di accertamento, per l'anno 2012, sempre in relazione alle fatture emesse per l'accettazione dei passeggeri in sala vip. Questa volta gli importi calcolati dall'Agenzia delle Entrate ammontano, per quanto riguarda la maggiore imposta accertata, ad euro 49mila e, per quanto riguarda le sanzioni, ad euro 164mila. In quest'ultimo avviso le sanzioni sono state infatti determinate, immotivatamente e inaspettatamente, applicando notevoli incrementi rispetto alla misura sanzionatoria adottata per tutte le annualità precedenti. Si noti che se l'Ufficio avesse invece adottato, in sede di applicazione del cosiddetto "cumulo giuridico", i medesimi criteri sanzionatori sempre costantemente e sistematicamente adottati per tutti i precedenti periodi di imposta, in concreto non avrebbe irrogato alla Società alcuna sanzione, in quanto la sanzione relativa all'annualità con la contestazione maggiore (il 2010) avrebbe assorbito anche quella relativa al 2012, come peraltro già accaduto per il 2011.

Anche in questo caso, è stato presentato ricorso nei termini dinanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Genova.

L'importo complessivamente iscritto nel fondo recepisce le considerazioni del consulente della Società in merito alle potenziali passività connesse alla vicenda, ed è stato aggiornato per tener conto anche dell'inaspettato inasprimento delle sanzioni irrogate con l'unico avviso di accertamento notificato successivamente alla data di redazione del bilancio 2013.

Più in particolare, l'importo è stato stimato valutando le possibilità di rivalsa nei confronti dei propri committenti (per effetto delle modifiche apportate all'articolo 60 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, dall'articolo 93 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 – cosiddetto “Decreto liberalizzazioni”) e quelle nei confronti dei propri prestatori, le adeguate e congrue probabilità che parte dei recuperi possa essere efficacemente contestata in sede giurisprudenziale, nonché gli altri oneri preventivabili e derivanti dall'avvio del contenzioso.

- Altri fondi

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

Fallimento Minerva Airlines S.p.A.

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.

Il Tribunale di Catanzaro con sentenza notificata in data 7 ottobre 2014 ha accolto la domanda formulata dalla Curatela e condannato Aeroporto di Genova Spa a retrocedere alla stessa l'importo quantificato dalla C.T.U. in € 98.316, oltre interessi, spese legali (quantificate in € 21.387 oltre accessori) ed il maggior danno ex art. 1224 c.c.

La motivazione della sentenza è piuttosto articolata e denota un approfondito esame da parte del Giudice della documentazione prodotta agli atti, considerato che gli elementi citati nella motivazione a sostegno della sussistenza della scientia decoctionis non sono stati recepiti dalle difese scritte avversarie, rimaste sempre molto generiche.

Nonostante lo sforzo motivazionale, si ritiene che le conclusioni in ordine alla prova della conoscenza dello stato di decozione possano essere censurabili.

Il Giudice, infatti, è arrivato a desumere prima la conoscibilità e poi la conoscenza dei dati di bilancio della Società fallita, collegando “l'esiguo numero degli operatori” del mercato aeronautico ad una (qualche e non certo “sufficiente”) “conoscenza dello stato di salute economica dell'impresa”, e sostenendo altresì l'esistenza di un onere in capo ad Aeroporto di Genova Spa (in quanto “creditore e contraente avveduto”) di esaminare i dati dei bilanci

del vettore.

L'esistenza di tale onere in capo ad Aeroporto di Genova è censurabile, tanto più ove si consideri che la verifica dei presupposti economici e finanziari dei vettori aerei è affidata ad ENAC, ente appositamente investito dei poteri di controllo e vigilanza.

A ciò si aggiunge il fatto che l'unico bilancio che evidenziava uno stato di decozione in atto (quello al 31 dicembre 2002) è stato pubblicato in data ben successiva rispetto ai pagamenti oggetto di revoca (ultimo pagamento settembre 2002, deposito e pubblicazione del bilancio rispettivamente in data 28 novembre 2003 e 1 dicembre 2003).

La sentenza, inoltre, non contiene un'adeguata confutazione dei plurimi argomenti addotti per dimostrare la fiducia di Aeroporto di Genova Spa nella continuità aziendale del vettore.

E' stato proposto appello avverso la citata sentenza, sussistendone i presupposti per le ragioni sopraesposte e, nel contempo, sono stati presi contatti per un'eventuale definizione transattiva della vertenza. In accordo con i pareri dei propri consulenti, la Società ha stanziato un fondo di 596mila euro.

Eni S.p.A.

La causa che contrappone la Società a Eni è stata riassunta da Alitalia S.p.A. dopo l'avvenuta interruzione, a causa del fallimento della compagnia aerea Livingstone, nel dicembre 2010. In precedenza, per l'esattezza nel corso del 2009, Eni aveva richiesto la riassunzione del processo pendente avanti il Tribunale di Roma dopo che lo stesso era già 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.. 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. La prossima udienza è fissata per il giorno 28 maggio 2015.

In accordo con il parere del legale, la Società non ha stanziato alcun fondo.

Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.

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.

Con sentenza del 28 luglio 2014 n. 16404 il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande proposta dall'Amministrazione Straordinaria di Alitalia L.A.I. S.p.A. nei confronti della Società. All'integrale accoglimento delle difese Aeroporto di Genova, è conseguita la condanna di Alitalia in A.S. alla rifusione integrale delle spese liquidate in € 37.000, oltre 15% di spese generali, iva e cpa.

In data 20 gennaio 2015 è stato notificato alla Società l'atto di appello proposto da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in A.S. Considerata la validità e la persuasività delle eccezioni già sollevate, il difensore della Società ritiene remoto il rischio di soccombenza. Al riguardo la Società non ha stanziato alcun fondo.

Infortunni sul lavoro

In data 22 ottobre 2013 un dipendente della Società, operaio addetto al carico e scarico dei bagagli, è stato vittima di un infortunio sul lavoro. Il lavoratore era in procinto di abbandonare il servizio a fine turno e non si accorgeva dell'avvicinamento di un'autoscala, che lo agganciava e gli provocava la frattura del piede sinistro. In relazione a tale vicenda, ad oggi nessun procedimento penale risulta iscritto al Registro Notizie di Reato Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova, tuttavia il consulente della Società ritiene "possibile" l'insorgere di una qualche passività, peraltro al momento non determinabile.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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

Consistenza al 31.12.2013	2.851.164
Variazioni dell'esercizio	
+ accantonamento	550.273
+ rivalutazione	41.832
accantonamenti a c/economico	592.105
- cessazioni rapporto	13.285
- anticipazioni	65.842
- imposta sostitutiva	4.628
- agg. FPLD 0,50%	40.582
- fondo tesoreria	486.893
- Prevaer - Previndai - Poste	22.870
utilizzi	634.100
Variazione netta	-41.995
Consistenza al 31.12.2014	2.809.169

DEBITI

Il seguente prospetto illustra la composizione dei debiti al 31 dicembre 2014. Non vi sono scadenze oltre l'esercizio successivo.

Debiti	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Verso Fornitori	5.329.578	-1.606.289	3.723.289
Verso Controllante	0	0	0
Tributari	282.191	-50.525	231.666
Verso istituti previdenziali	411.127	11.571	422.698
Altri debiti	3.894.036	518.127	4.412.163
Totale	9.916.932	-1.127.116	8.789.816

Il saldo verso i fornitori registra complessivamente una sensibile diminuzione, pur se i giorni

medi di pagamento risultano pressoché invariati.

Debiti verso fornitori	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Fornitori	3.378.086	-1.863.468	1.514.618
Fornitori per fatt. da ricevere	1.951.492	257.179	2.208.671
Totale	5.329.578	-1.606.289	3.723.289

I debiti tributari si riferiscono esclusivamente alle ritenute operate nei confronti del personale dipendente e nei confronti dei lavoratori autonomi da versare a gennaio 2015.

Debiti tributari	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Erario per rit. d'acc. pers. dipendente	265.949	-49.338	216.611
Erario per rit. d'acc. lav. autonomi	16.242	-1.187	15.055
Totale	282.191	-50.525	231.666

Come evidenziato in tabella, i debiti verso gli istituti previdenziali confermano un andamento costante. Il saldo nei confronti dell'INAIL al 31 dicembre 2014 espone un credito pari a euro 2.017, pertanto è stato allocato nei "crediti verso altri".

Debiti verso istituti previdenziali	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
INPS	402.984	11.868	414.852
INAIL	370	-370	0
Fondo PREVINDAI	4.897	119	5.016
Fondo PREVAER	2.876	-46	2.830
Totale	411.127	11.571	422.698

Per quanto riguarda la voce altri debiti, viene rilevato nella corrispondente sottovoce il debito maturato al 31 dicembre 2014 nei confronti del personale per ferie non godute, premio di produttività, quattordicesima mensilità e competenze variabili del mese di dicembre dell'esercizio in esame. L'importo evidenzia complessivamente un apprezzabile incremento (euro 197mila), ma va tenuto conto che nel mese di gennaio 2015 sono stati corrisposti gli arretrati riconosciuti per il 2014 in sede di rinnovo del CCNL, per un importo di 288mila euro.

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 da sempre 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,

con il coinvolgimento anche di Assaeroporti, si è ritenuto che solo l'emanazione del tuttora mancante decreto attuativo potrà garantire un'uniforme applicazione della norma. Nel 2013, dopo aver acquisito apposito parere al riguardo, sono state stralciate per intervenuta prescrizione, e quindi portate a sopravvenienza, le somme iscritte fino al 2003, al netto di quanto stimato a titolo cautelativo per eventuali interessi legali che si dovessero corrispondere sulle somme di più recente iscrizione. L'impostazione è stata confermata per il 2014 con lo stralcio delle somme iscritte a debito nel 2004.

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

Altri debiti	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Verso il personale	1.124.806	196.867	1.321.673
Verso compagnie aeree	160.790	2.151	162.941
Diritti, anche in contestazione	851.864	97.167	949.031
Altri diversi	1.756.576	221.942	1.978.518
Totale	3.894.036	518.127	4.412.163

RATEI E RISCOINTI 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.

Ratei e risconti passivi	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
• ratei su servizi diversi	0	214	214
Ratei	0	214	214
• risconti su subconc. e canoni	233.778	163.319	397.097
Risconti	233.778	163.319	397.097
Totale	233.778	163.533	397.311

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 di Enac a fronte dell'esatto adempimento degli obblighi assunti con la convenzione per l'affidamento della concessione aeroportuale e quella 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).

Conti d'ordine	31.12.2013	Var. netta	31.12.2014
Fidejussioni prestate a terzi	256.324	41.161	297.485
Beni da trasf. al Ministero dei Trasporti	32.746.830	0	32.746.830
Totale	33.003.154	41.161	33.044.315

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	2014	2013	Δ
Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
• diritti	7.202.270	7.212.905	-10.635
• assistenza	6.662.468	6.863.784	-201.316
proventi <i>aviation</i>	13.864.738	14.076.689	-211.951
• subconcessioni aree e attività	5.357.867	5.398.704	-40.837
• attività svolte direttamente	2.372.753	2.780.463	-407.710
proventi <i>non aviation</i>	7.730.620	8.179.167	-448.547
	21.595.358	22.255.856	-660.498
Altri ricavi e proventi			
recuperi diversi	633.376	1.017.088	-383.712
utilizzo fondi	958.380	339.392	618.988
plusv. da cessione immob. e sopravv. ordinarie	321.352	209.650	111.702
contribuzioni	40.000	40.000	0
	1.953.108	1.606.130	346.978
Totale	23.548.466	23.861.986	-313.520

I proventi *aviation* risentono della flessione del traffico complessivo, soprattutto nella componente handling per effetto di una maggiore incidenza dei vettori low cost. I proventi *non aviation* mostrano un andamento altrettanto negativo. Anche in questo caso, la diminuzione dei volumi di traffico gioca un ruolo determinante, in particolar modo su retail e food & beverage; tuttavia la diminuzione è da imputare ancora una volta in massima parte alla gestione della biglietteria aerea e, soprattutto, ai parcheggi. Questi risentono, oltre alla già accennata contrazione del traffico, anche della sempre crescente concorrenza rappresentata dalla nuova disponibilità di aree limitrofe allo scalo a fruizione gratuita.

Nella voce altri ricavi e proventi, i valori più strettamente legati alla normale gestione si confermano sostanzialmente stabili. La voce espone comunque un deciso saldo negativo in quanto per l'esercizio in corso è venuto a mancare qualsiasi supporto, principalmente per i tempi lunghi richiesti dalla burocrazia, dal progetto interregionale d'eccellenza finalizzato alla promozione della Liguria all'estero, presentato dalla Regione e approvato dal Ministero del Turismo, al quale la Società partecipa fattivamente come qualificato partner operativo dell'Agenzia regionale per la promozione turistica "in Liguria".

L'utilizzo parziale del fondo ex-lege 537/93, in misura pari alle quote di ammortamento di competenza dell'esercizio (euro 375mila), risulta incrementato in quanto entra nel conteggio la nuova quota relativa al rifacimento di una parte del piazzale nord. Rilevante la sopravvenienza generata dall'integrale storno del fondo stanziato nel 2012 e nel 2013 per prevenire gli effetti del rinnovo del CCNL sulle annualità arretrate, per le quali in effetti l'accordo sottoscritto non ha previsto alcun importo.

Nelle sopravvenienze ordinarie, un importo pari a euro 318mila si riferisce a debiti netti registrati negli esercizi precedenti, sulla base dei contratti in essere, per la fornitura di servizi, venuti meno per effetto di una clausola inclusa nel rinnovo contrattuale sottoscritto

nel corso dell'esercizio 2014.

Costi per materie prime, suss., di consumo e di merci	2014	2013	Δ
materiali di consumo	201.257	232.974	-31.717
materiali per manutenzione	263.645	206.456	57.189
cancelleria e stampati	66.342	86.164	-19.822
Totale	531.244	525.594	5.650

Costi per servizi	2014	2013	Δ
utenze	1.532.665	1.617.980	-85.315
manutenzioni	809.683	716.762	92.921
prestazioni di esercizio	2.868.829	3.118.834	-250.005
compensi professionali	373.272	494.149	-120.877
organi sociali	167.816	169.129	-1.313
assicurazioni	239.804	250.062	-10.258
pubblicità, promozionali e rappresentanza	2.382.732	2.321.750	60.982
spese generali diverse	59.110	35.247	23.863
Totale	8.433.911	8.723.913	-290.002

I costi per materiali registrano complessivamente un valore stabile, ma al netto della quota manutentiva si avrebbe una apprezzabile contrazione. In relazione alle manutenzioni, che espongono un sensibile rialzo, occorre tener presente dell'impegno straordinario conseguente ai numerosi eventi atmosferici avversi che hanno funestato la regione nel corso del 2014. Per il ripristino delle strutture e degli impianti danneggiati, la Società ha sostenuto costi stimati in circa 140mila euro. Per quanto riguarda i costi per servizi, si registrano riduzioni degne di nota relativamente alle prestazioni professionali e ai servizi affidati esternamente. Su questi ultimi impatta positivamente il nuovo affidamento dei servizi di movimentazione bagagli, merce e posta e di pulizia aeromobili intervenuto dal mese di giugno. Anche le utenze registrano un calo apprezzabile, beneficiando però di fattori non del tutto controllabili (clima/prezzo).

Costi per godimento di beni di terzi	2014	2013	Δ
canoni di gestione aeroportuale	450.523	496.984	-46.461
altri canoni	202.704	135.915	66.789
Totale	653.227	632.899	20.328

Costi per il personale	2014	2013	Δ
salari e stipendi	8.323.905	8.207.748	116.157
oneri sociali	2.425.389	2.388.054	37.335
trattamento di fine rapporto	592.105	612.157	-20.052
altri costi	390.756	629.757	-239.001
Totale	11.732.155	11.837.716	-105.561

Sostanzialmente in linea i costi per godimento di beni di terzi, tra i quali vengono allocati anche i canoni di gestione aeroportuale, mentre i costi per il personale, grazie anche alle recenti iniziative di efficientamento e riorganizzazione, consuntivano un incremento contenuto, specie se si considera che nel 2014 è stato rinnovato il CCNL e sono entrati a regime i costi derivanti dal ricalcolo degli scatti di anzianità di cui si è detto. La decisa flessione negli “altri costi” è generata dal raffronto con un esercizio, il 2013, nel quale si è provveduto al ricambio integrale delle divise. Inoltre, il costo relativo alla polizza sanitaria si è ridotto in quanto il rinnovo è subentrato dopo un periodo di scopertura e successivamente è stata inserita una quota a carico dei dipendenti.

Ammortamenti e svalutazioni	2014	2013	Δ
ammortamento delle immob. immateriali			
• costi pluriennali su beni di terzi	363.145	334.491	28.654
• altri costi pluriennali	8.152	11.104	-2.952
	371.297	345.595	25.702
ammortamento delle immob. materiali			
• terreni e fabbricati	20.042	16.311	3.731
• impianti e macchinari	459.447	521.217	-61.770
• attrezzature industriali e commerciali	40.342	28.507	11.835
• beni gratuitamente devolvibili	142.021	142.021	0
• altri beni	85.147	76.672	8.475
	746.999	784.728	-37.729
svalutazione dei crediti dell'attivo circolante			
• acc.to f. sval. cred. ex art. 106 TUIR	24.372	25.140	-768
• acc.to fondo sval. crediti (tassato)	49.753	291.065	-241.312
	74.125	316.205	-242.080
Totale	1.192.421	1.446.528	-254.107

Le quote di ammortamento di competenza dell'esercizio restano sostanzialmente pari a quelle dell'esercizio a confronto, dopo che negli ultimi esercizi si è provveduto progressivamente a rimandare gli interventi economicamente più rilevanti, se differibili, a fronte dell'incertezza in materia di regolazione tariffaria, e quindi con l'incognita di recuperare i costi sostenuti.

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

Accantonamenti per rischi ed altri oneri	2014	2013	Δ
accantonamento al fondo imposte in contenzioso	150.000	35.000	115.000
altri accantonamenti	621.450	326.341	295.109
Totale	771.450	361.341	410.109

A seguito della già menzionata verifica fiscale ai fini dell'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) condotta nel 2013 dalla Guardia di Finanza, Nucleo di Polizia Tributaria Genova, Gruppo

Tutela Entrate, Sezione Dogane/IVA Intracomunitaria, cui sono seguiti i conseguenti avvisi di accertamento, il fondo imposte in contenzioso è stato adeguato come già diffusamente descritto nel commento ai fondi.

L'accantonamento dell'esercizio con maggiore incidenza sul conto economico è tuttavia conseguente alla sfavorevole sentenza emessa dal Tribunale di Catanzaro relativamente all'azione revocatoria promossa dal Fallimento Minerva Airlines.

Oneri diversi di gestione	2014	2013	Δ
oneri tributari	299.510	276.269	23.241
contributi e quote associative	53.553	50.941	2.612
abbonamenti a libri, giornali e riviste	4.397	5.695	-1.298
erogazioni liberali	900	900	0
sopravv. e minusv. passive ordinarie	31.835	30.868	967
perdite varie	3.579	14.053	-10.474
Totale	393.774	378.726	15.048

Negli oneri diversi di gestione non si registrano variazioni di rilievo.

Proventi e oneri finanziari	2014	2013	Δ
Proventi da partecipazioni			
altri	28.750	0	28.750
	28.750	0	28.750
Altri proventi finanziari			
da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	0	0	0
proventi diversi dai precedenti	184.524	259.810	-75.286
	184.524	259.810	-75.286
Interessi ed altri oneri finanziari			
interessi passivi diversi	495	154	341
spese e commissioni bancarie	45.875	48.998	-3.123
altri oneri e perdite	0	0	0
	46.370	49.152	-2.782
Utile e perdite su cambi			
utile e perdite su cambi	-25	-13	-12
	-25	-13	-12
Totale	166.879	210.645	-43.766

Proventi e oneri straordinari	2014	2013	Δ
Proventi			
vari	564.632	476.351	88.281
	564.632	476.351	88.281
Oneri			
imposte esercizi precedenti	517	42	475
vari	436	20.405	-19.969
	953	20.447	-19.494
Totale	563.679	455.904	107.775

La gestione straordinaria espone un rilevante saldo positivo, per effetto delle sopravvenienze relative all'intervenuta prescrizione di debiti. Tra questi, un importo pari a 55mila euro, riguarda le somme stanziare di anno in anno in ossequio all'art. 2 duodecies della legge 30 novembre 1994 n. 656, in tema di diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale.

Come già illustrato in precedenza, in merito a queste somme la Società ha da sempre diligentemente provveduto a iscriverle nei 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, con il coinvolgimento anche di Assaeroporti, si è ritenuto che solo l'emanazione del tuttora mancante decreto attuativo potrà garantire un'uniforme applicazione della norma e che comunque nulla potrà essere preteso per le somme cadute in prescrizione, che sono state pertanto stralciate e portate a sopravvenienza. Come maggior cautela, è stato peraltro mantenuto un importo tale da fronteggiare eventuali interessi al tasso legale che si dovessero corrispondere sulle somme di più recente iscrizione.

Fiscalità corrente

Le imposte dell'esercizio ammontano a euro 492.019 e sono interamente costituite dall'IRAP di competenza.

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	577.925		
Aliquota teorica		27,50%	
Onere fiscale teorico			158.929
Effetto delle variazioni in aumento (diminuzione)			
rispetto all'aliquota ordinaria			
- accantonamenti tassati	821.281		225.852
- costi indeducibili	277.037		76.185
- utilizzo fondi tassati	-1.837.148		-505.216
- altre differenze	-640.297		-176.082
Reddito lordo	-801.202		
Perdite riportabili	0		
Reddito imponibile al lordo ACE	0		
Istituto ACE ex articolo 1 DL 201/2011	0		
Reddito imponibile al netto ACE	0		
Imposta corrente			0
Aliquota effettiva		0,00%	

IRAP	imponibile	aliquota	imposta (+)
Differenza tra valore e costi della produzione	-152.633		
Aliquota teorica		4,20%	
Onere fiscale teorico			-6.411
Costi per il personale indeducibili	11.340.345		476.294
Accantonamenti tassati e sval. dei crediti	845.575		35.514
Altre variazioni in aumento	788.712		33.126
Altre variazioni in diminuzione	-1.107.261		-46.505
Imponibile fiscale e imposta corrente	11.714.738		492.019

Fiscalità differita

Il saldo delle imposte differite attive iscritte a bilancio 2013 ammonta a euro 413.913 con una variazione positiva a conto economico pari a euro 66.104.

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 nel triennio 2015-2017, esercizi nei quali sussiste la ragionevole certezza dell'esistenza di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze temporanee deducibili che in tale anno 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 2017. 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	31.12.2013	variazioni	31.12.2014
Imposte differite					
Differenze temporanee					
- plusvalenze			6.211	5.763	11.974
Totale differenze temporanee			6.211	5.763	11.974
Imposte differite					
Imposte differite					
- su plusvalenze	2017	27,50%	1.708	1.585	3.293
Imposte differite			1.708	1.585	3.293
Imposte anticipate					
Differenze temporanee					
- svalutazione crediti			1.125.962	-854.271	271.691
- fondi per rischi e oneri			3.205.157	-556.452	2.648.705
- perdite fiscalmente riportabili			84.793	801.202	885.995
Totale differenze temporanee			4.415.912	-609.521	3.806.391
Imposte anticipate iscrivibili (importo max)					
- su svalutazione crediti	2017	27,50%	309.640	-234.925	74.715
- su fondi per rischi e oneri	2017	27,50%	881.418	-153.024	728.394
- su perdite fiscalmente riportab.	...	27,50%	23.318	220.331	243.649
Imposte anticipate: importo max iscrivibile			1.214.376	-167.618	1.046.758
Imposte anticipate iscritte	2017		349.517	67.689	417.206
Imposte differite (anticipate) nette			-347.809	-66.104	-413.913

ALTRI PROSPETTI INFORMATIVI

Numero medio dei dipendenti F.T.E.	2014	2013	Variazione
Dirigenti	1,0	1,0	0,0
Quadri	11,5	11,5	0,0
Impiegati	126,9	125,6	1,3
Operai	72,0	72,0	0,0
Totali	211,4	210,1	1,3

Compensi ad Amministratori e Sindaci	Compensi	Ind. fine rapp.	Totali
Amministratori	92.864		92.864
Sindaci	69.558		69.558
Totali	162.422	0	162.422

Prospetto dei corrispettivi di revisione	Soggetto erogante	Compensi
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	19.000
Altri servizi di verifica	KPMG S.p.A.	3.000
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	KPMG S.p.A.	16.000
Totale		38.000

RENDICONTO FINANZIARIO

	2014	2013
A. Flusso finanziario derivante dalla gestione reddituale (m. indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	152.010	33.163
Imposte sul reddito	425.915	591.606
Interessi passivi (attivi)	-138.129	-210.645
(Dividendi)	-28.750	0
(Plusv.) Minusv. derivanti dalla cessione di attività	693	-3.223
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	411.739	410.901
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti al fondo TFR	592.105	612.157
Accantonamenti ad altri fondi	771.450	361.341
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.118.296	1.130.323
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Altre rettifiche per elementi non monetari	0	0
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	2.481.851	2.103.821
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	2.893.590	2.514.722
<i>Variazioni di capitale circolante netto</i>		
Decremento (incremento) dei crediti verso clienti	-686.019	1.224.897
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori	-1.606.289	550.795
Decremento (incremento) dei ratei e risconti attivi	28.064	31.549
Incremento (decremento) dei ratei e risconti passivi	163.533	1.915
Altre variazioni del capitale circolante netto	652.781	445.325
<i>Totale variazioni capitale circolante netto</i>	-1.447.930	2.254.481
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	1.445.660	4.769.203
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati (pagati)	217.116	147.516
(Imposte sul reddito pagate)	-504.903	-528.477
Dividendi incassati	28.750	0
(Utilizzo del fondo TFR)	-634.100	-671.816
(Utilizzo degli altri fondi)	-1.111.732	-665.614
<i>Totale altre rettifiche</i>	-2.004.869	-1.718.391
4. Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	-559.209	3.050.812
B. Flusso finanziario derivante dall'attività di investimento		
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)	-796.346	-1.567.339
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. materiali	0	3.223
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)	-316.429	-83.779
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. immateriali	0	0
(Investimenti in immobilizzazioni finanziarie)	-15.894	183
Prezzo di realizzo disinvestimenti immob. finanziarie	0	0
(Investimenti in attività finanziarie non immobilizzate)	0	0
Prezzo di realizzo disinv. attività finanziarie non immob.	0	2.500.000
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-1.128.669	852.288
C. Flusso finanziario derivante dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi	0	0
Mezzi propri	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	0	0
<i>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)</i>	-1.687.878	3.903.100
Disponibilità liquide al 1 gennaio	11.231.096	7.327.996
Disponibilità liquide al 31 dicembre	9.543.218	11.231.096

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 2013.

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. 5.400 pari a € 2.788.884,00 (60% C.S.)

Autorità Portuale di Genova: prospetto riepilogativo stato patrimoniale	31.12.2013	31.12.2012
A Crediti verso lo Stato ed altri enti pubblici per la partecipazione al patrimonio iniziale	0	0
B Immobilizzazioni	565.200.035	564.895.375
C Attivo circolante	260.665.144	187.845.519
D Ratei e risconti attivi	2.138.315	5.521.215
Totale attivo	828.003.494	758.262.108
• Capitale sociale	0	0
• Riserve	295.292.315	294.797.559
• Utile (perdita) dell'esercizio	26.221.466	494.755
A Patrimonio netto	321.513.781	295.292.315
B Fondi per rischi e oneri	13.960.988	11.254.771
C Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	5.824.777	6.118.365
D Debiti	221.903.681	251.063.775
E Ratei e risconti passivi	264.800.267	194.532.882
Totale passivo	828.003.494	758.262.108
Garanzie, impegni e altri rischi	906.616.212	938.373.673

Autorità Portuale di Genova: prospetto riepilogativo conto economico	31.12.2013	31.12.2012
A Valore della produzione	74.347.609	68.594.835
B Costi della produzione	53.542.199	56.687.174
C Proventi e oneri finanziari	-458.897	-458.904
D Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	-153.125
E Proventi e oneri straordinari	6.913.212	-9.686.349
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.038.259	1.114.527
Utile (perdita) dell'esercizio	26.221.466	494.755

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DELLA SOCIETA' AEROPORTO DI GENOVA p.A.
SUL BILANCIO al 31/12/2014

Signori Soci,

il Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2014, 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

Attivo Euro 20.311.338

Passivo Euro 20.311.338

di cui:

Capitale sociale e riserve Euro 7.746.900

Utile dell'esercizio Euro 152.010

I conti d'ordine sono pari a Euro 33.044.315

CONTO ECONOMICO

Differenza tra valore e costi della produzione Euro 152.633

Proventi ed oneri finanziari Euro 166.879

Proventi ed oneri straordinari Euro 563.679

Risultato prima delle imposte Euro 577.925

Imposte correnti e diff. sul reddito dell'esercizio Euro (425.915)

Utile dell'esercizio Euro 152.010

Attività del Collegio Sindacale

Durante l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2014, il Collegio Sindacale si è riunito per n. 5 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. Ha, inoltre, constatato che le sedute si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il suo funzionamento.

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 tenuto riunioni, anche tramite contatti telefonici, con la Società KPMG - Società di

Revisione e Organizzazione Contabile- incaricata della revisione legale (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 delle Relazioni redatte ed illustrate dall'Organismo di Vigilanza;
- ha vigilato sull'osservanza delle norme di legge e dell'Atto costitutivo e sui principi della corretta amministrazione;
- ha avuto dagli Amministratori e dai responsabili della società informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo effettuate dalla Società stessa. 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 della corretta amministrazione;
- ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti aziendali, l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dalla Società incaricata del controllo contabile;
- ha acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle strutture.

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

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

Bilancio di esercizio 2014

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 stato sottoposto alla revisione contabile della società di revisione KPMG S.p.A. che, alla data odierna, non ha ancora consegnato la propria relazione alla Società.

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 ed non ha osservazioni al riguardo.

In conclusione, il Collegio Sindacale non ravvisa motivi ostativi all'approvazione del Bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2014, così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione.

li, 9 aprile 2015

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 kpmgsa@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 2014. 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 14 aprile 2014.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Aeroporto di Genova S.p.A. al 31 dicembre 2014 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 2014.

Genova, 10 aprile 2015

KPMG S.p.A.



Michele Petino
Socio

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 27/04/2015

L'anno 2015 il giorno 27 del mese di aprile, alle ore 12:15 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 31.12.2014 così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione e di destinare l'utile di esercizio, pari a € 152.010, integralmente a copertura parziale delle perdite riportate a nuovo.

... omissis...