

AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAFRANCA SPA

Località Caselle - 37066 SOMMACAMPAGNA - VR

Capitale sociale : sottoscritto Euro 52.317.408,00 i.v.

Registro delle Imprese di Verona N. 00841510233

R.E.A. di Verona N. 161191

Relazione sulla gestione al bilancio di esercizio al 31/12/2015

Sommario

Relazione sull'andamento economico patrimoniale.....	3
Quadro normativo e regolamentare - aggiornamenti	5
Scenario di Traffico.....	7
Analisi dei risultati reddituali	11
Analisi della struttura patrimoniale	13
Analisi dei flussi finanziari.....	15
Analisi dei principali indici di bilancio	15
Le attività aeronautiche	18
Le attività commerciali non aviation.....	19
Ambiente, Qualità e Sicurezza	21
Il Personale, l'organizzazione e le relazioni industriali	23
Fattori di rischio	24
Il Contenzioso.....	28
Investimenti.....	31
Attività di ricerca e sviluppo	32
Le Partecipazioni.....	32
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento della Società.....	32
Rapporti con imprese controllate e con altre parti correlate	32
Altre informazioni	33
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione.....	35
Proposte di destinazione del risultato di esercizio.....	36

Signori Azionisti,

sottoponiamo alla Vostra attenzione e approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2015.

Il bilancio è stato sottoposto a revisione contabile da parte della Società Baker Tilly Revisa S.p.A.

Relazione sull'andamento economico patrimoniale

Prima di analizzare la situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società, riteniamo utile fornirVi alcuni cenni sulla situazione economica generale e del mercato in cui la Società svolge la propria attività.

Lo scenario macro economico nel quale gli Aeroporti del Garda hanno operato nel 2015 è stato caratterizzato da una crescita economica moderata e più debole di quanto previsto sia nell'area dell'euro che in Italia.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, i dati ACI Europe¹ mostrano una crescita del traffico passeggeri europeo pari al + 5,2% rispetto al 2014. Nel dettaglio, il traffico UE è cresciuto del 5,6% e gli scali extra UE evidenziano una crescita pari al 3,9%. Il traffico cargo negli aeroporti europei ha registrato un incremento del 0,7%, mentre il numero complessivo dei movimenti aerei è cresciuto del 2,2%.

Il dato va guardato con prudenza, considerando che gli analisti evidenziano la fragilità dei risultati del settore, in particolare alla luce dell'impatto sul traffico aereo dagli attacchi terroristici.

Restringendo l'analisi ai risultati del trasporto aereo italiano, si conferma nel 2015 il trend di crescita iniziato nel 2014 dopo due anni di contrazione. Gli aeroporti italiani hanno infatti registrato, rispetto al 2014, un incremento del traffico passeggeri del 4,5% e un aumento dei volumi di merce trasportata pari al 3,6%. Nello specifico, nel corso del 2015, nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti² sono transitati complessivamente 157.200.746 passeggeri, corrispondenti a quasi 7 milioni di passeggeri in più rispetto al 2014.

Sul risultato complessivo ha inciso positivamente la crescita del traffico internazionale, +6,8%, e, in particolar modo, del traffico UE che registra un +8,3% rispetto al 2014. Positivo anche l'andamento del traffico nazionale che si attesta ad un +1,2% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda il traffico cargo, il 2015 negli aeroporti italiani complessivamente si chiude con 985.532 tonnellate, mostrando un incremento rispetto al 2014 di circa 34 mila tonnellate.

Gli aeroporti di Verona e Brescia, nel 2015 hanno movimentato complessivamente 2,6 milioni di passeggeri (-6,8% rispetto al 2014), e 34,9 mila tonnellate di merci (-22,8% rispetto al 2014).

La contrazione del traffico passeggeri è principalmente causata dall'instabilità politica del Nord Africa e dalla svalutazione del rublo, che ha impattato sui flussi turistici della Repubblica Federale Russa, aree verso cui Catullo gestiva importanti volumi di operazioni.

Per quanto riguarda il traffico merci, l'andamento 2015 è stato principalmente penalizzato dall'incertezza di governance sullo scalo monteclarese; a tal proposito si segnala che, dopo un lungo e complesso iter giudiziario, è stata definitivamente risolta la controversia pendente relativamente la concessione della gestione dell'aeroporto di Brescia Montichiari che è stata confermata in capo a Catullo Spa.

¹ ACI Europe (Airports Council International) Press Release 5 febbraio 2016

² Assaeroporti Comunicato Stampa 21 gennaio 2016

Dal punto di vista economico, la Società nel 2015 ha raggiunto un fatturato pari a € 33,6 milioni con un decremento di € 3,2 milioni rispetto l'esercizio precedente a causa principalmente della contrazione del traffico.

Il risultato operativo a livello di EBITDA³, pari a € 7,0 milioni, mostra un decremento che si riduce a € 1,1 milioni rispetto al 2014 grazie al proseguimento della profonda politica di contenimento dei costi iniziata negli scorsi esercizi.

Il risultato netto, pari a € 0,1 milioni, è invece in miglioramento di € 8,9 milioni rispetto al 2014 grazie a diversi fattori tra i quali minori accantonamenti per rischi e altri oneri per € 1,6 milioni, minori oneri finanziari per € 1,1 milioni, minori svalutazioni delle partecipazioni per € 2,2 milioni ed il riconoscimento di proventi per fiscalità prepagata, pari a € 3,6 milioni.

Dal punto di vista finanziario, si segnalano i debiti verso banche, pari a € 2 milioni al 31/12/15 e in riduzione di € 24 milioni rispetto l'esercizio precedente.

La compagine azionaria, dopo l'ingresso di Save Spa avvenuta nel 2014 e i recesso di alcuni Soci, vede Aerogest Srl primo azionista con una quota del 47,02% e Save Spa secondo azionista con il 40,31%. Si ricorda che Aerogest è la newco a cui sono state conferite le quote dei soci fondatori (Camera di Commercio di Verona, Provincia di Verona e Comune di Verona) e del socio Provincia di Trento.

Si segnala che il nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Verona, che definisce il potenziamento e ampliamento dell'infrastruttura fino al 2030, è stato approvato da ENAC nel mese di dicembre 2015.

Si è infatti concluso l'iter istruttorio di approvazione tecnica, che tiene conto delle previsioni e delle indicazioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti. Il quadro di programma nazionale configura l'aeroporto di Verona come aeroporto di interesse nazionale per il bacino di traffico "nord est" ed è nodo in ambito comunitario della "comprehensive network" TEN-T.

L'analisi tecnica compiuta dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Spazio Aereo dell'ENAC ha confermato la validità del piano di sviluppo messo a punto dalla società di gestione Catullo Spa, che fissa a 5,6 milioni di passeggeri la crescita di traffico entro il 2030. Scopo del Master Plan è quello di programmare la realizzazione dello sviluppo dell'aeroporto in modo armonioso con la crescita progressiva del traffico, con un continuo miglioramento dei servizi offerti al passeggero, in un contesto di sostenibilità ambientale.

L'investimento per la realizzazione degli interventi si attesta sui 134 milioni di euro. A questo valore, si deve aggiungere la spesa in capo a ENAV per la realizzazione della nuova torre di controllo, su di un'area già acquisita da Catullo.

La realizzazione delle opere è articolata secondo tre fasi successive di attuazione, con orizzonte temporale al 2020, 2025 e 2030. Già entro il 2016 è prevista la riconfigurazione del piazzale aeromobili, la riqualifica delle sale di imbarco e di parte delle infrastrutture di volo. Sono successivamente pianificati l'ampliamento e la riconfigurazione del terminal (che sarà dotato di 3 finger, nuove aree commerciali e di imbarco al piano primo e del collegamento arrivi-partenze), l'ampliamento del piazzale aeromobili, il completamento della riqualifica delle infrastrutture di volo, realizzazione di edifici tecnici e di supporto, l'adeguamento della viabilità di accesso al terminal, investimenti per il risparmio energetico e per la mitigazione ambientale.

³ Per "EBITDA" si intende il risultato prima di ammortamenti, accantonamenti per rischi, svalutazioni, gestione finanziaria, imposte ed operazioni non ricorrenti.

Quadro normativo e regolamentare - aggiornamenti

Concessione per la gestione totale degli scali di Verona e Brescia

Nel corso dell'esercizio è stata completata la definizione con le competenti strutture ENAC del "Piano di sviluppo aeroportuale" sullo scalo di Verona, che vincola la Società di gestione alla realizzazione delle opere indifferibili per lo sviluppo e il mantenimento in sicurezza delle infrastrutture aeroportuali nel periodo 2015-2030. E' stato predisposto lo Studio di Impatto Ambientale e tutta la documentazione necessaria all'avvio della procedura di VIA.

Per quanto riguarda lo scalo di Brescia, sono state tracciate e condivise con ENAC le linee guida del "Piano di sviluppo aeroportuale", il cui termine di consegna è stato fissato da ENAC al giugno 2016.

Passaggio di status – controllo del traffico aereo – torre di controllo

Si è concluso in termini favorevoli ad ENAV, il passaggio radioassistenze ILS VOR e Meteo degli Aeroporti di Verona e Brescia.

Il transito delle radioassistenze di Verona Villafranca, gestite dalla Società di Gestione dal 2003, è avvenuto nel Marzo del 2015 con presa in carico degli oneri relativi da parte di ENAV dall'01/01/15.

Il transito delle radioassistenze e sistemi Meteo di Brescia Montichiari, gestiti dalla Società di Gestione dal 1999, è avvenuto nel Novembre del 2015 con presa in carico degli oneri relativi da parte di ENAV dal 01/08/15.

Contestualmente al transito delle radioassistenze di Brescia è avvenuto il transito della certificazione della Società Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. come Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea ad ENAV S.p.A.

Dal 2012 al Novembre 2015 la Società di Gestione ha fornito direttamente la Fornitura dei Servizi Navigazione Aerea per l'aeroporto di Brescia, con l'ottenimento, unica Società Aeroportuale operante in CAT IIIB al pari di ENAV, della Certificazione ENAC come Fornitore di Servizi alla Navigazione Aerea (ai sensi del Regolamento Europeo 1035/2011).

Contratto di Programma e sistema di tariffazione dei servizi aeroportuali svolti in regime di esclusiva

Le Società di gestione aeroportuale possono accedere alla stipula del Contratto di Programma solo dopo la chiusura del bilancio del primo esercizio effettuato in regime di gestione totale.

Si segnala che dall'esercizio 2011 sono intervenute rilevanti e numerose modifiche nel settore dell'aviazione civile a seguito dell'adozione del DL n.201/11 c.d. Salva Italia, come convertito con modificazioni con la legge n. 214/11, nonché del DL n. 216/11, c.d. Milleproroghe, come convertito con modificazioni dalla legge n. 14/12, e da ultimo del DL n. 1/12, c.d. Liberalizzazioni, come convertito con modificazioni dalla legge n. 14/12, e del DL n. 5/12, c.d. Semplificazioni, convertito con la legge n. 35/2012, e Legge di Stabilità 2013 art. 1 comma 388.

Con tali disposizioni si è principalmente:

a) introdotta e regolamentata la figura dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che, facendo seguito al lungo confronto politico e legislativo iniziato nel 1995, viene ad incidere in misura rilevante sugli assetti e sulle competenze istituzionali, assumendo, quale Autorità indipendente, ampi poteri di regolazione e di controllo dell'intero settore dei trasporti, ivi compreso quello aeroportuale;

b) recepita la Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali, riformando l'intero sistema di regolazione economica del settore aeroportuale, anche in relazione agli aeroporti sotto la soglia di 5 milioni di passeggeri. Le funzioni di Autorità di Vigilanza sono in capo all'Autorità dei Trasporti.

L' Autorità di Regolazione dei Trasporti è operativa dal 15 gennaio 2014 e in data 22 settembre 2014 ha approvato tre modelli di regolazione dei diritti aeroportuali disponendo la loro pubblicazione sul sito.

I modelli di regolazione riguardano, rispettivamente, gli aeroporti con volumi di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno, quelli con volumi di traffico compresi tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri per anno ed infine gli aeroporti con volumi di traffico annuo inferiore ai tre milioni di passeggeri per anno.

Tutti i modelli sono stati elaborati secondo i criteri indicati dalla Direttiva 2009/12/CE e prevedono che i diritti vengano definiti nel contesto e all'esito di una consultazione obbligatoria tra gestore aeroportuale e vettori, con possibilità per ciascuna parte di ricorrere all'Autorità di regolazione dei trasporti in caso di mancato accordo.

La Società ha avviato le prime attività previste dal modello di regolazione in modo da avviare la procedura di consultazione quanto prima.

I diritti aeroportuali attualmente in vigore e con decorrenza dal 6 settembre 2014 sono aggiornati con l'inflazione programmata del 2014 così come disposto dal DM n. 259 del 30 maggio 2014.

Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 4 aprile 2014 è stata pubblicata la Comunicazione della Commissione recante orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03). Le nuove linee guida, adottate con l'obiettivo di garantire migliori collegamenti tra le regioni e la mobilità dei cittadini europei, riducendo al minimo le distorsioni della concorrenza nel mercato unico, spaziano dagli aiuti di Stato per gli investimenti in infrastrutture aeroportuali al sostegno diretto al lancio di nuove rotte. In particolare, le nuove linee guida definiscono i termini massimi di aiuto ammissibili, a seconda delle dimensioni dell'aeroporto, puntando a garantire il giusto mix tra investimenti pubblici e privati. Sul fronte dei vettori, sono previsti aiuti di avviamento per lanciare una nuova rotta aerea purché rimangano limitati nel tempo.

Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori

In data 2 ottobre 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito le Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi dell'art.13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n.9.

Tale norma prevede in particolare che *"... I gestori di aeroporti che erogano contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, devono esperire procedure di scelta del beneficiario che siano trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati (...) e comunicano all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile l'esito delle procedure previste dal comma 14, ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività".*

La Società, in adempimento delle suddette linee guida, ha proceduto alla pubblicazione sul proprio sito della policy commerciale relativa sia allo scalo di Verona che di Brescia.

Scenario di Traffico

Gli Aeroporti Sistema del Garda (Verona & Brescia) si posizionano, nello scenario sopra esposto, con i seguenti dati:

TRAFFICO	2015	2014	% 2015/2014
Passeggeri Verona	2.591.255	2.775.616	-6,6%
Passeggeri Brescia	7.744	13.528	-42,8%
TOTALE	2.598.999	2.789.144	-6,8%
Cargo Verona (tons)	4.953	4.578	8,2%
Cargo Brescia (tons)	29.903	40.574	-26,3%
TOTALE	34.856	45.152	-22,8%

Scalo di Verona

L'aeroporto di Verona nel 2015 ha movimentato 2,6 milioni di passeggeri segnando un decremento del 6,6% rispetto al 2014.

Il traffico passeggeri di linea è sostanzialmente stabile attestandosi a 2,1 milioni (+0,1% il traffico nazionale e -0,7% traffico internazionale).

Il traffico charter, con 425 mila passeggeri, cala del 29,5%. La contrazione è principalmente causata dall'instabilità politica del Nord Africa e dalla svalutazione del rublo, che ha impattato sui flussi turistici della Repubblica Federale Russa, aree verso cui Catullo gestiva importanti volumi di operazioni. Nel corso dell'esercizio, a fronte dei disordini geopolitici segnalati, la Società ha reagito potenziando il mercato charter verso la Spagna e la Grecia, che ha infatti segnato una crescita media dell'8% verso il 2014 pur con una programmazione dei Tour Operator già definita.

I nuovi collegamenti attivati nell'ultimo trimestre del 2015 hanno consentito una crescita del traffico pari al 6% nel mese di dicembre.

Si segnala in particolare la ripresa del traffico di linea nell'ultimo trimestre del 2015: è infatti passata da un -2% nei primi 9 mesi dell'anno ad un +5% in ottobre, +6% in novembre e +15% in dicembre dimostrando che gli sforzi attuati hanno colmato il gap generato dalla chiusura di AirOne e la riduzione delle operazioni Meridiana.

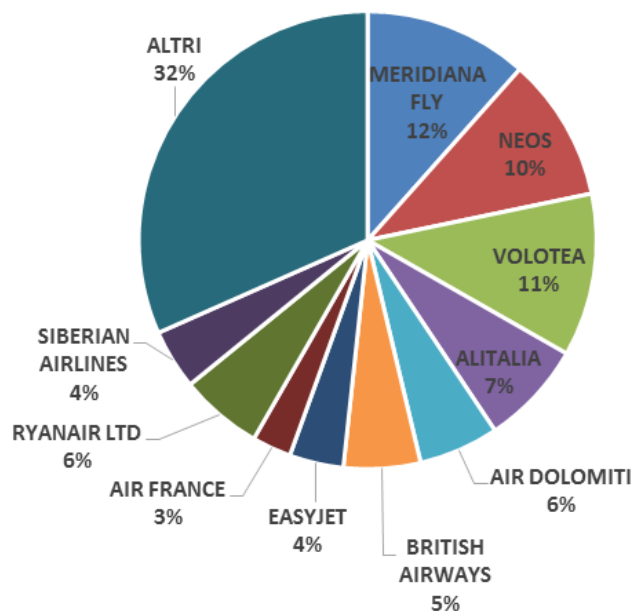
Le prime 10 top destinazioni operate dallo scalo di Verona nel corso del 2015 si confermano: Londra (283 mila passeggeri), Roma (187 mila passeggeri), Catania (165 mila passeggeri), Palermo (162 mila passeggeri), Mosca (126 mila passeggeri), Monaco (110 mila passeggeri), Francoforte (107 mila passeggeri), Tel Aviv (87 mila passeggeri), Napoli (83 mila passeggeri), Chişinău (74 mila passeggeri).

Molto importanti sono le partnership consolidate con compagnie come Neos e Volotea, che nell'ultimo anno hanno arricchito l'offerta dello scalo di molte nuove tratte e che in futuro prevedono di ampliare ulteriormente i collegamenti con lo scalo veronese, oltre alle compagnie che da anni operano su Verona, come Air Dolomiti e Lufthansa, Alitalia, Air France, Easyjet, British Airways, S7, Meridiana. Si segnala il ritorno di Ryanair dal mese di aprile e il lancio della base Volotea in novembre.

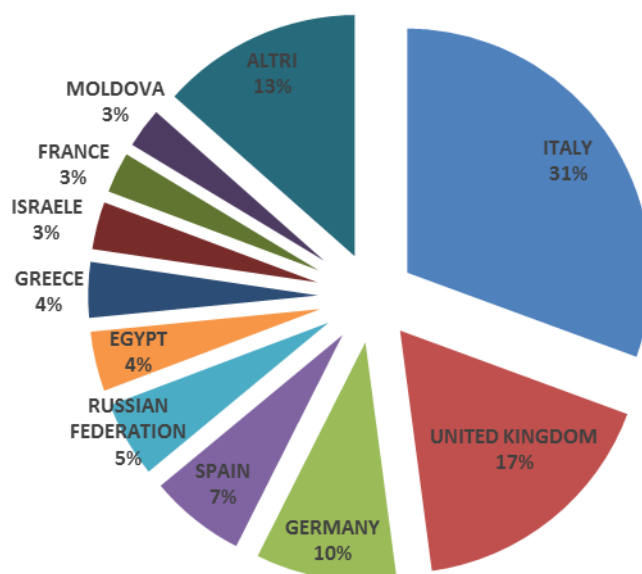
Di seguito sono riportati i principali indicatori del traffico 2015 dello scalo di Verona che riassumono quanto appena esposto.

TRAFFICO	2015	2014	% 2015/2014
PASSEGGERI	2.591.255	2.775.616	-7%
<i>in dettaglio</i>			
LINEA	2.145.864	2.152.220	0%
CHARTER	424.709	602.939	-30%
A VIAZIONE GENERALE	6.381	6.502	-2%
TRANSITI	14.301	13.955	2%
MOVIMENTI	27.374	30.094	-9%
<i>in dettaglio</i>			
LINEA	21.006	22.046	-5%
CHARTER	3.160	4.924	-36%
A VIAZIONE GENERALE	3.203	3.109	3%
CARGO/POSTALE	5	15	-67%
CARGO (tons)	4.953	4.578	8%

Scalo di Verona - suddivisione per Vettore 2015



Scalo di Verona - suddivisione per Paese 2015



Scalo di Brescia

Il dato relativo al cargo movimentato presso l'Aeroporto di Brescia Montichiari ha registrato nel 2015 29.903 tonnellate, mostrando un decremento rispetto all'anno precedente del 26%.

Il risultato registra un calo in tutti i comparti, specialmente in quello avio (-77%), che lo scorso anno era stato positivamente influenzato dai voli del Courier Espresso DHL, spostatosi a Brescia Montichiari da Orio al Serio, durante il periodo della contingency per il rifacimento della pista dello scalo di Bergamo. In calo anche i numeri del traffico aviocamionato (-34%), costituito in particolare dalle merci destinate agli Hub europei del Gruppo Lufthansa, e della posta (-9%), secondo un trend in atto da qualche anno. Poste Italiane ha inoltre provveduto a ristrutturare il proprio network, passando da 8 a 6 turnaround per notte, con il taglio delle rotte aeree su Palermo e Ancona.

I risultati 2015 sono stati principalmente penalizzati dall'incertezza di governance sullo scalo monteclarense; a tal proposito si segnala che, dopo un lungo e complesso iter giudiziario, è stata definitivamente risolta la controversia pendente relativamente la concessione della gestione dell'aeroporto di Brescia Montichiari che è stata confermata in capo a Catullo Spa.

Il rilascio della Concessione quarantennale include anche le aree inserite all'interno del sedime aeroportuale che erano state in precedenza assegnate a terzi, quali l'hangar Siracusa e l'hangar in uso all'Aeroclub. Recentemente ENAC ha rilasciato alla Società Valerio Catullo anche le Aree situate nella parte nord del sedime (Margherita Nord e terreno adiacente all'Officina Bosio) il cui iter di assegnazione si era interrotto a causa del contenzioso.

Durante il 2015 è stato rinnovato il contratto con Poste Italiane sino al 31 marzo 2016, prorogabile di un ulteriore anno sino al 31 marzo 2017, con un significativo incremento delle tariffe applicate rispetto al precedente contratto.

Da ottobre 2015 è stata acquisita una catena charter cargo per la Svezia (traffico automotive), operata con aeromobili Saab 340 cargo della Compagnia Aerea Sprintair con una frequenza di una decina di voli a settimana.

In riferimento ai risultati di traffico passeggeri di Brescia, i passeggeri transitati sono stati 7.744 con un decremento del 43% rispetto l'esercizio precedente.

Di seguito sono riportati i principali indicatori del traffico 2015 dello scalo di Brescia che riassumono quanto appena esposto.

TRAFFICO	2015	2014	% 2015/2014
PASSEGGERI	7.744	13.528	-43 %
<i>in dettaglio</i>			
LINEA	-	1802	-100%
CHARTER	2.923	8.138	-64%
A VIAZIONE GENERALE	4.814	3.355	43%
TRANSITI	7	233	-97%
 MOVIMENTO AEROMOBILI	 8.239	 7.520	 10 %
 CARGO (tons)	 29.903	 40.574	 -26 %

Analisi dei risultati reddituali

L'esercizio 2015 si chiude con un risultato pari a € 102.707, mostrando un miglioramento € 8,9 milioni rispetto al risultato dell'esercizio precedente.

Conto economico riclassificato secondo il modello "a valore della produzione e valore aggiunto"

CONTO ECONOMICO	31/12/2015	31/12/2014	Variazione 2015/2014	31/12/2013	Variazione 2014/2013
Ricavi delle vendite	33.632.629	36.805.741	-3.173.112	33.902.523	2.903.218
Produzione interna	0	0	0	0	0
VALORE PRODUZIONE OP	33.632.629	36.805.741	-3.173.112	33.902.523	2.903.218
Costi Esterni	21.266.338	22.728.728	-1.462.390	21.930.952	797.776
VALORE AGGIUNTO	12.366.291	14.077.013	-1.710.722	11.971.571	2.105.442
Costi del personale	7.328.392	8.142.802	-814.410	7.907.806	234.996
MARGINE OP LORDO	5.037.899	5.934.211	-896.312	4.063.765	1.870.446
Risultato area accessoria	2.008.957	2.260.526	-251.569	2.404.059	-143.533
EBITDA	7.046.856	8.194.736	-1.147.880	6.467.824	1.726.913
Ammortamenti e Accan.ti	8.609.831	10.783.071	-2.173.240	8.007.781	2.775.291
RISULTATO OPERATIVO	-1.562.975	-2.588.335	1.025.360	-1.539.957	-1.048.378
Risultato area finanziaria	-1.541.010	-3.800.961	2.259.951	-2.594.462	-1.206.500
EBIT NORMALIZZATO	-3.103.985	-6.389.296	3.285.311	-4.134.418	-2.254.878
Risultato area straordinaria	184.289	-312.404	496.693	-254.816	-57.588
EBIT	-2.919.696	-6.701.700	3.782.004	-4.389.234	-2.312.466
Oneri finanziari	522.879	1.637.440	-1.114.561	1.825.500	-188.060
RISULTATO LORDO	-3.442.575	-8.339.140	4.896.565	-6.214.734	-2.124.406
Imposte sul reddito	-3.545.282	430.182	-3.975.464	-3.001.752	3.431.934
RISULTATO NETTO	102.707	-8.769.322	8.872.029	-3.212.982	-5.556.340

Di seguito le principali variazioni economiche:

- il valore della produzione, pari a € 36,4 milioni è in decremento rispetto al dato dello scorso esercizio di € 3,4 milioni; i ricavi tipici, pari a € 33,6 milioni, sono in diminuzione di € 3,2 milioni principalmente a causa della contrazione del traffico.

(eur/000)

	Esercizio 2015	Esercizio 2014
Aeronautici diretti	16.422	17.858
Aeronautici indiretti	6.204	6.459
Subconcessioni	6.854	7.839
Parcheggi	3.654	4.123
Altri ricavi	498	526
	33.633	36.806

La voce "altri ricavi e proventi" è pari a € 2,8 milioni ed è in riduzione di € 0,2 milioni rispetto al 2014.

- i costi della produzione, pari a € 38 milioni, presentano un decremento di € 4,4 milioni rispetto allo scorso esercizio. A riguardo, si segnalano in particolare minori costi di radioassistenze ILS per circa € 0,6 milioni (gestione passata a ENAV), minori costi del personale per € 0,8 milioni, minori

ammortamenti e accantonamenti per rischi e altri oneri per € 2,2 milioni e in generale un risparmio dei costi grazie al mantenimento della profonda politica di contenimento delle spese iniziata negli scorsi esercizi.

- l'EBITDA⁴, pari a pari a € 7 milioni, risulta essere in flessione di € 1,1 milioni rispetto al 2014.
- il margine pari alla differenza tra valore e costi della produzione migliora di € 1 milione, attestandosi su un valore di - € 1,6 milioni.
- la gestione finanziaria migliora di € 1,2 milioni grazie alla forte riduzione dell'esposizione bancaria.
- le rettifiche di valore di attività finanziarie migliorano di € 2,2 milioni in conseguenza di una minore svalutazione delle partecipazioni in imprese controllate.
La svalutazione della partecipazione di Avio Handling tiene conto del Fondo oneri di liquidazione stanziato dal liquidatore relativo ad oneri che dovranno sostenersi nei prossimi esercizi al netto dell'utilizzo 2015.
- il contributo della gestione straordinaria è positiva per € 0,2 milioni a seguito della trasformazione della eccedenza ACE 2014 in credito di imposta IRAP.
- la fiscalità è positiva per € 3,5 milioni e si riferisce a:
 - imposte a carico dell'esercizio pari a circa € 93.000 in decremento rispetto all'esercizio precedente grazie alla deducibilità del costo del lavoro dei dipendenti a tempo indeterminato a partire dall'anno 2015;
 - imposte anticipate pari a € 3,6 milioni derivanti dal riporto ed utilizzo di perdite fiscali, oltre che di differenze temporanee, che, sulla base del piano industriale 2015-2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28/09/2015, si ritiene possano essere utilizzate nei prossimi cinque esercizi a riduzione dell'onere fiscale.

Con riferimento alle Società controllate, il risultato della D'Annunzio Handling in perdita di € 1.559.839 risulta in flessione di € 113 mila rispetto lo scorso esercizio, mentre Avio Handling, con utilizzo parziale del Fondo oneri di liquidazione stanziato l'esercizio precedente, chiude in pareggio in linea con il 2014. Si segnala che alla data del 31 dicembre 2015 le perdite di esercizio della D'Annunzio Handling comportano il superamento del limite quantitativo previsto dall'art. 2446 C.C..

⁴ Per "EBITDA" si intende il risultato prima di ammortamenti, accantonamenti per rischi, svalutazioni, gestione finanziaria, imposte ed operazioni non ricorrenti.

Analisi della struttura patrimoniale

Le principali variazioni patrimoniali hanno riguardato le seguenti grandezze:

- le attività immobilizzate sono diminuite di € 6,2 milioni; le immobilizzazioni materiali e immateriali mostrano un decremento di € 3,8 milioni per effetto degli ammortamenti mentre, per quelle finanziarie, il decremento, pari a € 2,4 milioni è dovuto alla svalutazione delle controllate e ad un decremento dei crediti riclassificati in tale voce.
- i crediti sono aumentati di € 5,6 milioni. Nel dettaglio i maggiori scostamenti:
 - i crediti verso clienti sono diminuiti di € 2,6 milioni grazie ad un costante monitoraggio delle posizioni creditorie;
 - i crediti verso controllate sono aumentati di € 3,6 milioni;
 - i crediti verso erario sono incrementati di € 0,8 milioni;
 - i crediti per imposte anticipate aumentano di € 3,6 milioni.
- i debiti sono diminuiti di € 26,2 milioni, prevalentemente nella componente dei debiti verso banche ridottasi di € 24 milioni.
- il capitale circolante netto è negativo per € 17,4 milioni (inclusi ratei/risconti) rispetto al valore registrato nel precedente esercizio pari a- € 21,2 milioni.
- la posizione finanziaria netta, che evidenzia un saldo positivo di € 10,7 milioni, è in incremento di € 0,4 milioni rispetto al 2014.

€/000	31/12/2015	31/12/2014	Variazione
Disponibilità liquide	12.742	36.321	-23.578
Debiti vs istituti di credito a breve	-500	-24.000	23.500
PFN a breve	12.242	12.321	-78
Debiti vs istituti di credito a m/l	-1.500	-2.000	500
PFN a m/l	-1.500	-2.000	500
PFN complessiva	10.742	10.321	422

Stato patrimoniale riclassificato secondo il "criterio finanziario"

STATO PATRIMONIALE	31/12/2015	31/12/2014	Variazione 2015/2014	31/12/2013	Variazione 2014/2013
Immobilizzazioni immateriali	€ 1.836.021	€ 1.827.686	€ 8.335	€ 2.048.634	-€ 220.948
Immobilizzazioni materiali	€ 74.572.280	€ 78.360.187	-€ 3.787.907	€ 82.955.416	-€ 4.595.229
Immobilizzazioni finanziarie	€ 2.736.519	€ 5.164.204	-€ 2.427.685	€ 6.592.028	-€ 1.427.824
Totale Immobilizzazioni	€ 79.144.820	€ 85.352.077	-€ 6.207.257	€ 91.596.078	-€ 6.244.001
<i>Liquidità differite</i>	<i>€ 31.996.330</i>	<i>€ 26.387.011</i>	<i>€ 5.609.319</i>	<i>€ 27.698.951</i>	<i>-€ 1.311.940</i>
Crediti	€ 31.559.948	€ 25.951.672	€ 5.608.276	€ 27.449.706	-€ 1.498.035
Entro	€ 22.050.319	€ 20.234.022	€ 1.816.297	€ 21.625.099	-€ 1.391.078
Oltre	€ 9.509.629	€ 5.717.650	€ 3.791.979	€ 5.824.607	-€ 106.957
Ratei e risconti attivi	€ 436.382	€ 435.340	€ 1.042	€ 249.245	€ 186.095
<i>Liquidità immediate</i>	<i>€ 12.742.465</i>	<i>€ 36.320.839</i>	<i>-€ 23.578.374</i>	<i>€ 9.362.120</i>	<i>€ 26.958.719</i>
Totale attivo circolante	€ 44.738.795	€ 62.707.851	-€ 17.969.056	€ 37.061.071	€ 25.646.779
Totale attivo	€ 123.883.615	€ 148.059.928	-€ 24.176.313	€ 128.657.149	€ 19.402.779

Mezzi propri	€ 47.285.888	€ 47.183.180	€ 102.708	€ 30.532.901	€ 16.650.279
Debiti a medio/lungo	€ 24.003.365	€ 22.694.039	€ 1.309.326	€ 39.472.854	-€ 16.778.815
Fondi per rischi ed oneri	€ 20.640.747	€ 18.815.713	€ 1.825.034	€ 12.452.342	€ 6.363.371
TFR	€ 1.862.618	€ 1.878.326	-€ 15.708	€ 2.020.512	-€ 142.185
Debiti oltre	€ 1.500.000	€ 2.000.000	-€ 500.000	€ 25.000.000	-€ 23.000.000
Debiti a breve	€ 52.594.362	€ 78.182.709	-€ 25.588.347	€ 58.651.395	€ 19.531.314
Debiti entro	€ 52.360.219	€ 78.015.265	-€ 25.655.046	€ 58.330.059	€ 19.685.206
Ratei e risconti passivi	€ 234.143	€ 167.444	€ 66.699	€ 321.336	-€ 153.892
Totale passivo	€ 123.883.615	€ 148.059.928	-€ 24.176.313	€ 128.657.149	€ 19.402.778

Analisi dei flussi finanziari

L'attività dell'esercizio ha assorbito risorse finanziarie per € 23,6 milioni (di cui € 24 milioni per rimborsi finanziamenti bancari). Tale variazione è la risultante del flusso monetario generato dalla gestione reddituale al netto degli impieghi dell'esercizio.

Si rimanda alla nota integrativa per l'esposizione del rendiconto finanziario.

Analisi dei principali indici di bilancio

Di seguito si riepilogano i principali indicatori di redditività, di solidità patrimoniale e di liquidità, evidenziando gli scostamenti rispetto all'esercizio precedente.

Indicatori economici

ROE	2015	2014	2013
Risultato netto	0,2%	-19%	-11%
Mezzi propri			

ROI	2015	2014	2013
Risultato Operativo	-1%	-2%	-1%
Capitale investito			

ROS	2015	2014	2013
Risultato Operativo	-5%	-7%	-5%
Ricavi vendite e prestazioni			

La "Redditività del capitale proprio" (ROE), determinata dal rapporto tra il risultato netto e il patrimonio netto, è pari a +0,2%, evidenziando un incremento rispetto allo scorso esercizio attribuibile al miglioramento del risultato.

La "Redditività della gestione tipica" dell'azienda (ROI), determinata dal rapporto tra il risultato operativo ed il capitale investito, si è attestata a -1%, in miglioramento rispetto al 2014.

La "Redditività delle vendite" (ROS), calcolata come rapporto tra il risultato operativo ed i ricavi delle vendite, si è attestata al -5%, è anch'essa in miglioramento rispetto allo scorso esercizio.

Indicatori patrimoniali (o di solidità)

Indice di autonomia patrimoniale:	2015	2014	2013
Patrimonio netto	38%	32%	24%
Patrimonio netto + Passività			

Rapporto di indebitamento:	2015	2014	2013
Passività	1,62	2,14	3,21
Patrimonio netto			

Indice di copertura delle immob.ni:	2015	2014	2013
Patr. netto + Passività non correnti	90%	82%	76%
Immobilizzazioni			

Indice di indipendenza:	2015	2014	2013
Passività	62%	68%	76%
Patrimonio netto + Passività			

L' "Indice di autonomia patrimoniale", determinato dal rapporto tra il patrimonio netto e la sommatoria del medesimo patrimonio netto e delle passività, correnti e non correnti, a fine esercizio è stato pari al 38%, evidenziando un miglioramento rispetto allo scorso esercizio.

Il "Rapporto di indebitamento", determinato dal rapporto tra la sommatoria delle passività correnti e non correnti ed il patrimonio netto, a fine esercizio è stato pari a 1,62, in miglioramento rispetto allo scorso esercizio.

L' "Indice di copertura delle immobilizzazioni", calcolato come rapporto tra la sommatoria del patrimonio netto e le passività non correnti e le attività immobilizzate, nel 2015 è stato pari al 90%, evidenziando un miglioramento rispetto allo scorso esercizio.

L' "Indice di indipendenza", determinato dal rapporto tra la sommatoria delle passività, correnti e non correnti, e la sommatoria del patrimonio netto e delle medesime passività, correnti e non correnti, a fine esercizio è stato pari al 62%, evidenziando anche in questo caso un miglioramento rispetto allo scorso esercizio.

Indicatori di liquidità

La posizione finanziaria netta a breve della Società, con un saldo positivo di € 12,2 milioni è in linea con l'esercizio precedente.

In relazione ai potenziali rischi di liquidità, si rinvia alla successiva sezione dedicata all'analisi dei rischi.

<i>€/000</i>	31/12/2015	31/12/2014	Variazione
Disponibilità liquide	12.742	36.321	-23.578
Debiti vs isitituti di credito a breve	-500	-24.000	23.500
<i>PFN a breve</i>	<i>12.242</i>	<i>12.321</i>	<i>-78</i>
Debiti vs isitituti di credito a m/l	-1.500	-2.000	500
<i>PFN a m/l</i>	<i>-1.500</i>	<i>-2.000</i>	<i>500</i>
<i>PFN complessiva</i>	<i>10.742</i>	<i>10.321</i>	<i>422</i>

Indice di liquidità primaria:	2015	2014	2013
Liqu. Imm. + Liqu. Diff.	0,85	0,80	0,63
Passività correnti			

Indice di liquidità:	2015	2014	2013
Liquidità Immediate	24%	46%	16%
Passività correnti			

L'”Indice di liquidità primaria”, determinato dal rapporto fra la sommatoria delle liquidità immediate e differite e le passività correnti, nell'esercizio 2015 è stato pari a 0,85, in miglioramento rispetto allo scorso esercizio.

L'”Indice di liquidità generale”, calcolato come rapporto fra le liquidità immediate e le passività correnti, è stato pari al 24%, evidenziando una flessione rispetto allo scorso esercizio ascrivibile alla diminuzione delle disponibilità liquide.

Le attività aeronautiche

L'assistenza aeroportuale

In seguito al conferimento delle attività di handling alla controllata Avio Handling S.r.l. avvenuto nel 2009, la Vostra Società non svolge più direttamente queste attività. Si segnala che nel corso del 2012 la Società ha ritenuto opportuno uscire da questa tipologia di attività mettendo in liquidazione volontaria la Società controllata Avio Handling S.r.l. che ha cessato ogni attività nel mese di marzo 2013. L'attività di assistenza aeroportuale è attualmente svolta da GH Verona Spa e AGS Spa.

I diritti

I diritti aeroportuali sono stati applicati secondo il dettato normativo.

Le attività commerciali non aviation

L'andamento delle attività commerciali nel 2015, che chiudono in flessione rispetto l'esercizio precedente, è stato principalmente influenzato dalla diminuzione del traffico passeggeri. In particolare le attività hanno risentito della forte riduzione della clientela charter e dell'andamento negativo del mercato russo. La perdita di potere d'acquisto del Rublo, infatti, ha pesato fortemente sulle abitudini di acquisto dei passeggeri russi che hanno rappresentato il target "top spender passenger" nel 2014.

Subconcessioni Retail, Food & Beverage

Per quanto riguarda il settore delle "subconcessioni commerciali", si evidenziano di seguito i fattori più significativi avvenuti nel corso del 2015.

Rent a Car

Segnano performances in linea con l'esercizio precedente i rent a car che, nel corso del 2015, hanno mantenuto invariato il trend generato da un'operatività vasta, ben strutturata e soprattutto, a differenze di altri scali, mantenuta all'interno del sedime aeroportuale garantendo all'utenza aeroportuale la massima comodità ed efficienza nell'erogazione del servizio di autonoleggio.

Si evidenzia, inoltre, che tutti i rent a car presenti hanno riconfermato anche per il biennio 2016-2017 l'occupazione dei medesimi volumi di aree subconcesse per dare continuità all'attività esercitata all'interno dello scalo ed alcuni di essi hanno incrementato lo spazio occupato in termini di stalli auto.

Food & Beverage

Registrano performances in flessione le subconcessioni food & beverage che nel 2015 hanno risentito della riduzione del traffico passeggeri. Nel corso dell'anno si sono registrati i seguenti wayout:

- "RISAMORE", punto vendita presso aree partenze airside
- "GUSTO PIADINERIE", punto vendita presso aree partenze landside

e lo start up:

- "JOGURTLANDIA", punto vendita presso aree arrivi landside

Retail

Gli esercizi commerciali mostrano risultati in riduzione rispetto l'esercizio precedente in quanto il settore ha maggiormente risentito degli accadimenti internazionali ed in particolare della perdita di potere d'acquisto del Rublo.

Nel corso dell'anno si sono registrati sette wayout e lo start up di quattro nuovi punti vendita.

Si evidenzia per far fronte ad uno scenario generale in continuo cambiamento, talvolta con eventi nazionali ed internazionali che hanno ricadute importanti sulla redditività dei singoli punti di vendita aeroportuali, si è proseguito, sebbene in misura ridotta rispetto al passato, adottando anche l'utilizzo di subconcessioni "temporary" per cogliere tutte le possibili opportunità commerciali.

Si segnala, inoltre, la subconcessione legata all'hangar di Verona che registra una flessione importante rispetto al 2014. La riduzione è legata alla scadenza di due contratti nel corso dell'esercizio precedente.

Pubblicità

Il comparto "advertising" rappresenta una quota di redditività importante per le attività commerciali non aviation sebbene nel 2015 abbia registrato una flessione rispetto ai risultati dell'esercizio precedente.

Parcheeggi

L'attività del comparto "parking", in flessione rispetto al 2014, risente fortemente del calo del traffico charter (-30%), ancora più marcato nel segmento "outgoing" che rappresenta la tipologia di passeggero big spender dell'area parcheggi

Nel 2015 si è dato avvio al processo di rinnovamento dell'offerta parcheggi aeroportuali ed è stato realizzato il proposito di ampliare l'offerta al pubblico dei posti / stalli coperti creando un nuovo parcheggio coperto "media/lunga sosta" denominato P4bis mediante la riorganizzazione strutturale del parcheggio P4 consentendo risultati soddisfacenti già dalla stagione estiva 2015.

Ambiente, Qualità e Sicurezza

A completamento dell'analisi sin qui svolta, si ritiene opportuno fornire alcune ulteriori informazioni con riferimento al modello di sviluppo intrapreso dalla Società, nella convinzione che il rispetto dell'ambiente non sia solo un valore fondamentale per l'uomo ma rappresenti anche un fattore-strategico-chiave di competitività e sostenibilità delle nostre aziende.

In tema di **ambiente e sicurezza**, in aggiunta alle attività ordinarie finalizzate al rispetto degli obblighi normativi, le principali e più significative azioni intraprese nel 2015 sono state le seguenti:

- Prevenzione incendi: rinnovo del CPI relativo al parcheggio Fast Park P3, autorimessa in area tecnica, completamento pratica di prevenzione incendi per l'attività n. 53.1.B officina riparazione veicoli;
- Approvato da ENAC, all'interno del Piano quadriennale degli interventi, il Piano di tutela ambientale 2016 – 2019 con l'elenco degli indicatori ambientali e gli obiettivi da raggiungere per ciascuna annualità;
- Monitoraggio qualità dell'aria: stipulato con ARPAV Dipartimento di Verona un contratto per monitorare la qualità dell'aria presso la fraz Calzoni di Villafranca di Verona, sia nel periodo estivo che invernale;
- Rinnovo concessione per la derivazione d'acqua ad uso antincendio;
- Valutazione dei rischi: aggiornate le valutazioni specifiche relativa a rischio incendio, elettrico, stress da lavoro correlato.

La Società Aeroporto Valerio Catullo ha messo in atto negli ultimi anni diversi interventi per la riduzione dei consumi energetici, sia in termini di illuminazione che di condizionamento e riscaldamento delle infrastrutture.

In particolare, nel corso dell'anno 2015, le attività, volte alla riduzione dei consumi energetici aeroportuali, si sono focalizzate sulla sostituzione dei corpi illuminanti esistenti con corpi illuminanti a LED.

Nel corso dell'anno sono pertanto stati eseguiti interventi per la sostituzione dei Neon sagomati dell'insegna luminosa airside posta sull'hangar con tubi a LED e per la sostituzione delle lampade esistenti delle torri faro dei parcheggi e della viabilità landside, oltre che del parcheggio lowcost, con lampade a LED.

Per quanto riguarda l'insegna luminosa dell'hangar, la sostituzione dei tubi a Neon era già iniziata nel corso degli ultimi anni, in occasione del guasto di alcune singole lettere e l'intervento eseguito nell'anno 2015 ha permesso di completare la sostituzione delle lampade delle lettere mancanti. Tale intervento, oltre a consentire un risparmio in termini di consumi energetici, ha permesso di migliorare la luminosità dell'insegna e di risparmiare sui costi di installazione.

Analogamente all'insegna luminosa, anche per l'illuminazione della viabilità e dei parcheggi landside, nel corso degli ultimi anni le lampade al Sodio ad Alta Pressione (SAP) di tre torri faro erano state sostituite con lampade a LED, in occasione del guasto di alcune di esse. A completamento e ad integrazione di tale intervento, si è provveduto nell'anno 2015 alla sostituzione delle rimanenti lampade delle torri faro e delle lampade del parcheggio lowcost con LED, con notevole miglioramento della qualità dell'illuminazione di tali aree ed una considerevole riduzione dei consumi energetici.

Entrambi gli interventi sono inseriti nel Piano della Tutela Ambientale 2016-2019, così come la prevista sostituzione per l'anno 2016 delle lampade delle torri faro airside, attualmente al SAP, con lampade a LED e dei Neon dell'insegna dell'hangar lato landside con LED.

In ottemperanza all'obbligo normativo del D.Lgs. n° 102/2014 sono state inoltre eseguite le diagnosi energetiche relative agli Aeroporti Valerio Catullo e Gabriele D'Annunzio ed inviate ad ENEA nei termini e con le modalità previste dalla normativa in vigore.

La vostra Società è inoltre dotata, dal 2001, della Carta dei Servizi, che comunica al pubblico con dati oggettivi, rilevati secondo metodologie concordate a livello nazionale, i livelli qualitativi e quantitativi delle prestazioni erogate; tale strumento permette di informare il cliente sugli standard di servizio e rendere confrontabili tra i vari scali aeroportuali gli indicatori di qualità.

La Carta dei Servizi viene verificata ed approvata prima della pubblicazione da Enac che, nel corso dell'anno, attraverso la locale Direzione di aeroporto, procede ad effettuare controlli relativi all'andamento degli indicatori, ai metodi di raccolta degli stessi e, più in generale, al rispetto degli standard qualitativi attesi.

Relativamente allo scalo di Brescia Montichiari si segnala:

Certificazione della Società di Gestione come Fornitore di Servizi alla Navigazione Aerea su Brescia Montichiari

Il 2015 ha visto il transito attraverso un atto di concessione dei Servizi di Navigazione Aerea dalla Società di gestione ad ENAV. Con l'occasione il certificato è stato riconsegnato ad ENAC che ha certificato ENAV come nuovo fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea per l'Aeroporto di Brescia Montichiari.

Certificazione ENAC per operazioni con 747 800 su Brescia Montichiari.

La Società di Gestione ha ottenuto da ENAC, attraverso gli elaborati prodotti in stretta collaborazione con Boeing Company, USA, la Certificazione per il 747-800 (aereo di Classe F) ad operare sull'Aeroporto di Brescia Montichiari (Aeroporto di Classe E), ampliando l'offerta commerciale dell'Aeroporto Stesso, ovvero permettendo contatti commerciali con Compagnie Cargo che utilizzano questo Super Jumbo.

Certificazione ENAC per operazioni con Antonov AN-225 su Brescia Montichiari.

La Società di Gestione ha ottenuto da ENAC, attraverso gli elaborati prodotti dall'Ufficio tecnico interno, la Certificazione per l'Antonov An-225(aereo di Classe F), ad operare sull'Aeroporto di Brescia Montichiari (Aeroporto di Classe E), ampliando l'offerta commerciale dell'Aeroporto Stesso, ovvero permettendo contatti commerciali con Compagnie Cargo che utilizzano questo Super Jumbo.

Il Personale, l'organizzazione e le relazioni industriali

La riorganizzazione aziendale iniziata nel 2012 per riportare la Società in equilibrio finanziario calibrando la struttura su criteri di efficienza, efficacia ed economicità, ha reso necessario il ricorso all'ammortizzatore sociale della Cassa Integrazione Straordinaria della durata di 24 mesi con scadenza il 16/12/2014.

In data 20/01/2015, dopo una serie di incontri con le Organizzazioni Sindacali di categoria, è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per la richiesta di un ulteriore ammortizzatore sociale della durata di 12 mesi per crisi aziendale alla fine del quale sarebbe stata prevista l'attivazione della procedura di mobilità per il personale ritenuto in esubero.

Nel periodo di intervento dell'ammortizzatore sociale, veniva aperta una procedura di mobilità al fine di consentire la ricollocazione dei lavoratori eccedenti, conclusasi in data 30/07/2015 con la sottoscrizione di un verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali. La procedura ha coinvolto 11 lavoratori per i quali l'azienda ha proceduto alla risoluzione del rapporto di lavoro e conseguente collocazione in mobilità senza che vi sia stata necessità di fare applicazione dei criteri di scelta.

All'approssimarsi della scadenza dell'anno di CIGS, nel mese di ottobre è stata attivata una seconda procedura di mobilità per un esubero di 28 dipendenti dello scalo di Verona Villafranca.

Esperate tutte le attività previste dalla normativa vigente, in data 18 gennaio 2016 si è conclusa la procedura con la sottoscrizione, presso la Provincia di Verona - Settore politiche Attive per il Lavoro, di un verbale di mancato accordo con le Organizzazioni Sindacali di Categoria.

Pertanto, esaurito l'iter previsto dalla legge 223/91, in data 19/01/2016 la Società ha inoltrato comunicazione di risoluzione del rapporto di lavoro e conseguente collocazione in mobilità ai 28 lavoratori dichiarati in esubero sulla base dei criteri di legge.

Il numero complessivo di dipendenti in forza alla data del 31/12/2015 risulta essere ridotto di 16 unità rispetto alla medesima data del 2014, attestandosi a 155 persone.

Si rinvia al paragrafo "Informazioni sulla gestione dei rischi" per quanto riguarda i contenzioni legati al personale ed alla liquidazione delle società partecipate.

La Formazione

Per quanto concerne la formazione e lo sviluppo delle competenze, proseguendo in un'accorta politica di contenimento dei costi, si è proceduto al mantenimento del training obbligatorio o comunque quello necessario al conseguimento di obiettivi aziendali con l'utilizzo principalmente dei fondi finanziati a disposizione per l'Azienda.

Fattori di rischio

Vengono esposti di seguito i principali rischi cui è potenzialmente esposta la Società e le azioni poste in essere in relazione agli stessi.

Rischi di natura operativa

Rischi connessi alla continuità aziendale

Il bilancio di esercizio è stato redatto in base ai principi applicabili in condizioni di continuità aziendale.

Si segnala che il Consiglio di Amministrazione in data 28/09/2015 ha approvato il piano industriale 2015-2021 il cui rispetto è il presupposto della continuità aziendale.

Rischi connessi alle condizioni generali di mercato

In un settore globalizzato quale quello del trasporto aereo, uno dei principali rischi è rappresentato dal verificarsi di situazioni ambientali e congiunturali potenzialmente sfavorevoli.

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale la Società opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio.

Lo scenario macro economico nel quale gli Aeroporti del Garda hanno operato nel 2015 è stato caratterizzato da una crescita economica moderata e più debole di quanto previsto sia nell'area dell'euro che in Italia.

Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, non si può escludere un impatto negativo sulla situazione economica della Società.

Rischi connessi alla diminuzione del traffico presso gli scali ed alla concentrazione su alcuni vettori

L'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più vettori anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico finanziaria degli stessi, potrebbe avere un impatto significativo sui risultati economici della Società.

Nello scorso esercizio Meridiana e Air One hanno cancellato le basi sullo scalo di Verona.

Nel 2015 si è assistito ad una forte contrazione del traffico charter (-29,5%) principalmente causata dall'instabilità politica del Nord Africa e dalla svalutazione del rublo, che ha impattato sui flussi turistici della Repubblica Federale Russa, aree verso cui Catullo gestiva importanti volumi di operazioni.

La Società ha dovuto far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte dei sopra indicati avvenimenti effettuando una redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'aeroporto attraendo nuovi vettori.

Tuttavia il lasso di tempo fra il momento dell'interruzione dei voli e quello della loro sostituzione da parte di altri vettori ha avuto un impatto sostanzialmente negativo sull'operatività e sui risultati economici della Società.

Tale situazione ha comportato un'ulteriore concentrazione dei ricavi su poche compagnie aeree e la Società al fine di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori, persegue, pur nel contesto del settore del trasporto aereo caratterizzato da processi di integrazione e di fusione tra vettori, una strategia di diversificazione delle Compagnie Aeree operanti sugli scali degli aeroporti del Garda.

Rischi di natura regolamentare

Sul risultato dell'esercizio continuano ad incidere a diverso titolo una serie di fattori che riflettono la situazione di incertezza a livello tariffario e regolatorio in cui versa l'aeroporto.

Assumono in tal senso rilevanza i futuri sviluppi per la stipula del Contratto di Programma con il nuovo iter previsto dalla normativa vigente.

Altri rischi di natura operativa

Tra i potenziali rischi operativi vanno annoverati ancora quelli legati al rispetto delle procedure e della normativa, con particolare riferimento a quella in tema di appalti, nonché quelli legati a contenziosi in atto con fornitori od enti in relazione allo svolgimento di servizi relativi all'operatività di scalo.

Si ricorda infine che, contro i rischi da potenziali danni a terze parti, le Società del Gruppo sono assicurate per i rischi da responsabilità civile, con un massimale di 250 milioni di euro.

Rischi connessi ai contenziosi con il personale

Per quanto riguarda i rischi connessi ai contenziosi con il personale, si è proceduto a iscrivere a bilancio apposito fondo rischi il cui importo riflette la migliore stima del probabile onere futuro, quantificato sulla base delle indicazioni fornite dai nostri legali e degli elementi a nostra disposizione alla data di predisposizione del bilancio.

Rischi connessi allo stato di liquidazione delle Società partecipate e relativi contenziosi con il personale

Per quanto riguarda la Società partecipata Avio Handling in liquidazione, si segnala che è stato iscritto a bilancio apposito fondo controversie, il cui importo riflette la migliore stima del probabile onere futuro, quantificato sulla base delle indicazioni fornite dai nostri legali e degli elementi a nostra disposizione alla data di predisposizione del bilancio chiuso al 31/12/2015.

Eventuali ulteriori oneri connessi alla messa in liquidazione della Società, trovano copertura nel "Fondo spese ed oneri di liquidazione" iscritto in bilancio al 31/12/2015.

Rischi di natura finanziaria

Rischio di liquidità

Aumento di capitale

Al fine di reperire risorse finanziarie a supporto delle attività di investimento nei previsti termini temporali, la Società ha deliberato i seguenti aumenti di capitale, volti a rafforzare la base patrimoniale della Società ed a mantenere una struttura finanziaria tale da permetterle di accedere al mercato del debito a condizioni favorevoli, con una flessibilità finanziaria adeguata a far fronte anche ad eventuali peggioramenti dello scenario di mercato.

- nel 2009: un aumento di capitale (comprensivo di sovrapprezzo) fino a 40 milioni di Euro in 4 anni sottoscritto e versato per € 26.597.216 (di cui € 6.315.584 ad aumento del capitale sociale)
- nel 2012: un aumento di capitale (comprensivo di sovrapprezzo) fino a 15 milioni di Euro sottoscritto e versato per € 13.910.468 (di cui € 6.955.234 ad aumento del capitale sociale)
- nel 2013: un aumento di capitale (comprensivo di sovrapprezzo) fino a € 1.089.572,00 a completamento dell'operazione deliberata nel 2012, sottoscritto e versato al 31/12/13 per € 82.676 (di cui € 41.338 ad aumento del capitale sociale)
- nel 2014: un aumento di capitale (comprensivo di sovrapprezzo) fino a € 47.499.106 sottoscritto e versato al 31/12/14 per € 25.409.350 (di cui € 17.628.688 ad aumento del capitale sociale)

Alla data del 31 dicembre 2015 a seguito delle citate operazioni il capitale sociale risulta pari ad Euro

52.317.408,00 composto da n. 2.378.064 azioni da € 22,00 nominali cadauna interamente liberate.

Indebitamento bancario

Al 31/12/2015 i debiti bancari ammontano a € 2 milioni e riguardano un finanziamento a medio-lungo termine di 5 milioni di Euro (importo capitale residuo € 2 milioni), gravato da condizioni relative ad indici patrimoniali e finanziari riferiti al bilancio consolidato di gruppo (c.d. “covenants”), verificati e rispettati sulla base delle risultanze del bilancio consolidato chiuso al 31/12/2015.

Indebitamento infragruppo

Sulla situazione finanziaria della Società incidono altresì le necessità legate alla eventuale ricapitalizzazione della controllata Gabriele D’Annunzio Handling SpA che ha predisposto il bilancio di esercizio nella prospettiva della continuità aziendale tenendo conto dell’appartenenza al Gruppo Aeroporti del Garda e del sostegno economico-finanziario fornito dalla controllante.

Per quel che riguarda Avio Handling Srl, che nel corso del 2012 è stata messa in liquidazione, la controllante ha garantito il sostegno finanziario ed economico per la sua chiusura in bonis.

Rischio di credito

Le gravi difficoltà che interessano l’industria del trasporto aereo nazionale e internazionale hanno avuto negli ultimi esercizi pesanti impatti sui bilanci delle compagnie aeree, con un conseguente incremento del rischio di credito da parte delle Società aeroportuali e di handling nei confronti dei vettori.

La Società ha proceduto in tal senso ad un costante monitoraggio delle posizioni creditorie ed alla valutazione di eventuali azioni legali a tutela del proprio diritto di credito. E’ stata analiticamente determinata la situazione delle partite creditorie al 31/12/2015, in relazione alle quali è stato accantonato in bilancio un apposito fondo svalutazione crediti.

Rischio di cambio e rischio di tasso di interesse

Le attività della Società non sono esposte a rischi finanziari da variazioni nei tassi di cambio, essendo le transazioni effettuate in valuta diversa dall'Euro di ammontare e volume poco significativi.

L’esposizione al rischio di tasso di interesse è invece legato all’attuale esposizione debitoria in parte indicizzata ad un tasso variabile.

La Società non assume posizioni riconducibili a finalità speculative.

Segnalazioni

L’Autorità Vigilanza Contratti Pubblici, ai fini della qualifica giuridica della Società secondo decreto legislativo n° 163/2006, con suo parere protocollo AG 3/13, ha determinato che la Catullo SpA è Impresa Pubblica (quindi Ente di secondo grado) e non Organismo di diritto pubblico. Ne consegue, secondo l’ultimo orientamento della Cassazione, che la Società non è pertanto sottoposta alla vigilanza della Corte dei Conti, bensì alla giurisdizione del giudice ordinario.

In data 10 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l’azione di responsabilità civile nei confronti di un precedente Direttore Generale giusto parere legale ricevuto. L’azione nei confronti del Direttore Generale è stata intentata a fine 2015.

Nel 2013 l’aeroporto Valerio Catullo riceve notifica dalla Procura della Repubblica di essere sottoposto a indagine ai fini del D.Lgs. 231/01. La Società, a seguito di parere legale ricevuto, non ritiene vi siano

rischi di sanzione in quanto i reati ipotizzati non hanno recato alcun vantaggio (o interesse) all'ente, anzi lo avrebbero in ipotesi gravemente danneggiato.

La Società è inoltre dotata di un Modello Organizzativo, di un Codice Etico e di un Organismo di Vigilanza, per i quali si rimanda al paragrafo "Legge 231" e "Organismo di Vigilanza".

In riferimento a tale notifica non vi sono aggiornamenti essendo il procedimento ancora in fase di indagini.

In riferimento al disastro aereo occorso il 13 dicembre 1995 al velivolo Antonov della compagnia romena Banat Air, si segnala che attualmente sono ancora in essere 6 procedimenti civili azionati dagli eredi di alcune vittime del sinistro con varie richieste risarcitorie.

Nel corso del 2014 sono stati notificati due ulteriori atti di citazione, uno da parte degli eredi di 3 membri dell'equipaggio, con richieste risarcitorie pari ad euro 3.892.000 circa ed uno da parte degli eredi del fratello del secondo pilota, con richieste risarcitorie pari a euro 1.422.000 circa.

Si precisa che, anche se non è possibile prevedere se nuove cause verranno intentate dagli eredi delle vittime del disastro aereo, pur a distanza di tanti anni dal sinistro, il massimale residuo consente di escludere il rischio di potenziali oneri a carico della vostra Società.

Si segnala che per quanto attiene alla procedura di verifica aperta dalla Commissione UE per presunti aiuti di Stato non notificati, riguardante l'aumento di capitale deliberato nel 2009 e i contributi erogati a due vettori, secondo una nota della rappresentanza italiana, la Commissione UE, vista la desistenza dei ricorrenti, ha deciso di non dar seguito al caso che pertanto è stato archiviato.

Nel settore aeroportuale esiste una imposta, cosiddetta "Addizionale comunale" sui diritti di imbarco dei passeggeri istituita dalla c.d. legge finanziaria 2004 (art. 2, comma 11, n. 350/2003) e successive modifiche ed integrazioni, che viene pagata dai passeggeri alle compagnie aeree e da queste ai gestori. La Società di gestione deve conseguentemente, con periodicità mensile, versare le somme ricevute a tale titolo presso la Tesoreria centrale dello Stato gestita dall'INPS.

La riforma Fornero (l. n. 92/2012) ha previsto specificatamente il pagamento di una sanzione civile in caso di mancato o ritardato pagamento dell'Addizionale Comunale da parte del gestore aeroportuale, pertanto l'importo relativo al periodo da luglio 2012 a novembre 2012 potrà essere maggiorato ed ha introdotto, altresì, un nuovo obbligo: oltre al versamento delle somme riscosse, il gestore aeroportuale deve predisporre mensilmente una comunicazione all'INPS contenente le informazioni inerenti l'addizionale passeggeri, in caso d'inadempienza si applica una sanzione amministrativa.

Dal 2009, la Società ha maturato un debito per imposte comunali, incassate e non versate, di circa 20 milioni di euro; a partire dal mese di gennaio 2013 (relativamente a dicembre 2012) il gestore è in regola con i versamenti dovuti.

Sono stati presi contatti con i titolari del credito per sanare la situazione debitoria degli omessi pagamenti dal 2009 al 2012 e cercare di ottenere una dilazione dei pagamenti.

In merito agli eventuali oneri connessi al tardivo versamento è stato stanziato un apposito fondo rischi.

Nel corso del 2014 è stato notificato un avviso di accertamento TIA 2008/2009 relativamente allo scalo di Brescia Montichiari; si è ritenuto tale accertamento parzialmente infondato e si è presentato ricorso presso la competente Commissione Tributaria Provinciale.

Il Contenzioso

Fondo Antincendi

Con riferimento inoltre alla vertenza relativa al “Fondo antincendi” si segnala che vi sono alcuni giudizi pendenti in sede tributaria ed amministrativa avverso i provvedimenti con cui ENAC ha richiesto il versamento di somme al Fondo Vigili del Fuoco ai sensi delle disposizioni dell’art. 1, comma 1328, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007).

La vostra Società di gestione ed altre Società presentavano ricorso al giudice tributario avverso le relative note ENAC 2009-2010-2011.

Il giudice tributario di primo grado, con riguardo alla nota del 2009, si è già pronunciato, ritenendo le Società di gestione non obbligate a corrispondere, dal 1° gennaio 2009, la prestazione patrimoniale al cd. Fondo Antincendi, a seguito dell’entrata in vigore degli artt. 3bis e seguenti del D.L. 185/2008, considerando che le medesime risorse, come dimostrato, vengono destinate per finalità estranee a quelle stabilite dalla legge.

Il giudice tributario di secondo grado, adito successivamente, limitandosi a valutare la questione pregiudiziale di rito attinente alla competenza giurisdizionale, ha ritenuto il difetto di giurisdizione perché qualifica il contributo come “diritto aeroportuale”. In conseguenza, dispone la “traslatio iudicii” all’autorità giudiziaria ordinaria. Nel corso del 2012, la vostra Società ha presentato ricorso in Cassazione a Sezioni Unite per decidere sulla giurisdizione.

In parallelo, è stato presentato dalla Società di gestione aeroportuale ricorso al TAR, relativamente alle suddette note ENAC per contestare i poteri autoritativi e discrezionali con cui ENAC ha individuato i gestori aeroportuali quali soggetti passivi, tale controversia non ha pertanto ad oggetto il quantum. A maggio 2013 il giudice amministrativo si è dichiarato incompetente, rimettendo la controversia in capo al giudice tributario.

Sono altresì pendenti i giudizi ordinari, azionati dalla vostra Società con atto di citazione, in opposizione ai decreti ingiuntivi depositati dal Ministero, nei quali veniva ingiunto alla Società Catullo la somma di circa tre milioni relativamente agli anni 2007, 2008, 2009 e 2010.

Si segnala l’intervenuta sentenza dell’8 maggio 2013 del Tar Lazio con cui il giudice amministrativo ha dichiarato il proprio difetto di giurisdizione, qualificando il contributo per il Fondo Antincendio quale tributo di scopo di esclusiva giurisdizione del giudice tributario.

Ne deriverebbe così l’invocata illegittimità di tutti gli atti ENAC in materia di riscossione di entrate tributarie, così come l’inammissibilità dello strumento del decreto ingiuntivo in luogo della procedura di iscrizione a ruolo ed emissione di cartelle esattoriali per la riscossione di entrate tributarie di competenza di Amministrazioni centrali.

Si segnala anche il pronunciamento positivo della CTP Roma, passato in giudicato, che, seppur formalmente limitato alla quota del fondo antincendio 2010, statuisce che la Società non è tenuta a corrispondere alcunché a questo titolo.

Per quanto attiene al giudizio pendente avanti la Corte di Cassazione si ritiene possibile, stante anche i suddetti pronunciamenti del TAR Lazio e della CTP Roma, un esito positivo del ricorso innanzi la Suprema Corte per vedere riconosciuta definitivamente la competenza del giudice tributario.

Fra le novità del 2015 si ricorda che il 22 dicembre 2015 è stata approvata la Legge di Stabilità 2016, la quale, all’articolo 1, comma 478 attribuisce – impropriamente – al Fondo Antincendi natura di corrispettivo.

Tale norma si presta ad una serie di dubbi interpretativi e di censure di legittimità per quanto attiene sia alla giurisdizione in relazione a tutte le annualità precedenti ed ai giudizi in corso, sia alla qualificazione del contributo quale corrispettivo, contrariamente alla realtà oggettiva del rapporto, alle sentenze emesse, alla prassi in essere e a tutta la normativa di settore. E’ stata pertanto sollevata apposita questione di legittimità costituzionale.

Si ritiene comunque percorribile, successivamente all'attesa pronuncia della Corte di Cassazione sul contestato e censurato comma 478 dell'articolo 1 della Legge di Stabilità 2016, a vantaggio della società di gestione aeroportuale, una ipotesi transattiva. Si nutrono, infatti, fondate aspettative che in relazione alle annualità 2007-2015 si possa giungere ad un plausibile riconoscimento della valenza degli effetti delle sentenze passate in giudicato con disapplicazione del comma 478 e/o sua applicabilità solo a partire dal 1° gennaio 2016.

La Società ha provveduto ad accantonare apposito fondo rischi ritenuto congruo in relazione al contenuto dei pareri legali.

ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo)

Sin dall'avvio dell'attività volativa commerciale sull'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia (luglio 2002) la Società Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. ha invano richiesto che ENAV assumesse su di sé l'onere del servizio di assistenza al volo ed effettuasse i relativi investimenti.

ENAV ha invece svolto i servizi di assistenza fatturando le proprie prestazioni alla Catullo, a differenza di quanto accade su altri scali italiani di minori dimensioni.

Il 3 agosto 2007 è stato adottato il Decreto Interministeriale che sancisce il cambio di status dello scalo di Brescia Montichiari da aeroporto militare aperto al traffico civile ad aeroporto civile.

In particolare l'art. 2 comma 2 dispone che "I servizi di assistenza per la navigazione aerea sono garantiti dall'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV) S.p.A. I relativi oneri, altrimenti gravanti sul bilancio dello Stato, sono provvisoriamente posti a carico della Società concessionaria fino all'individuazione di idonei mezzi di copertura finanziaria".

Enav ha interpretato detta norma individuando nel gestore aeroportuale il soggetto a carico del quale sarebbero posti gli oneri per i servizi di assistenza, fatturando, nel corso degli anni, direttamente all'Aeroporto Catullo.

Secondo i legali della Società, l'art. 2, secondo comma, deve considerarsi nullo ed inefficace nella parte in cui dispone che gli oneri dei servizi di navigazione aerea "sono provvisoriamente posti a carico della Società concessionaria fino all'individuazione di idonei mezzi di copertura finanziaria".

Ai sensi del Regolamento (CE) n. 550/2004 e del c.d. pacchetto "Cielo unico europeo" vige infatti il principio dell' "user pays", secondo il quale tali costi non possono essere traslati in capo ai gestori aeroportuali. La stessa dizione "Società concessionaria" nel caso di specie deve poi intendersi come Società concessionaria dei servizi di navigazione aerea e cioè ENAV in quanto non sussiste alcun rapporto causale che giustificerebbe un onere in capo al gestore, soggetto che non espleta e non può espletare i servizi di navigazione in quanto non certificato. Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a. ha promosso un giudizio per l'accertamento dell'insussistenza di asseriti crediti di ENAV per lo svolgimento dei servizi di navigazione aerea presso l'Aeroporto "Gabriele D'Annunzio" di Brescia Montichiari.

Ad oggi, il Tribunale di Roma ha deciso solo in via cautelare, sospendendo le richieste di pagamento immediato avanzate da ENAV; il giudizio è in fase istruttoria ed è stata disposta la CTU contabile.

In relazione al contenuto dei pareri legali, pur ritenendo di avere più che fondati motivi per una risoluzione positiva della vertenza, gli amministratori hanno reputato opportuno di procedere prudenzialmente con uno stanziamento a fondo rischi.

Si evidenzia che, qualora dalla vertenza dovesse derivare un esito negativo, l'onere in capo alla Società sarebbe in ogni caso oggetto di recupero nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

ENI / ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile)

Si tratta di una vertenza azionata da Eni contro ENAC, alcune compagnie aeree e varie Società di gestione aeroportuale (tra cui la nostra) nella quale ENI chiede la condanna delle compagnie al

pagamento delle somme corrispondenti al canone per la sub-concessione di spazi che Eni deve a sua volta ai gestori.

Per ciò che ci riguarda, ENI chiede ad ENAC e alle Società di gestione aeroportuale la restituzione delle somme versate in passato, in eccesso applicando le tariffe pattuite contrattualmente.

Il canone dapprima era pattuito contrattualmente tra ENI e Catullo e, in seguito, tramite nota di ENAC c'è un coefficiente stabilito normativamente.

Il giudice probabilmente definirà la pratica su punto preliminare ovvero sul difetto giurisdizione del giudice ordinario.

A riguardo, è stato stanziato apposito fondo rischi congruo in relazione ai pareri legali.

Concessione dell'aeroporto di Brescia Montichiari

Nel 2013 sono stati notificati alla Catullo SpA e alla D'Annunzio SpA due ricorsi da Sacbo e Abem avverso e per l'annullamento del Decreto Interministeriale di concessione dell'aeroporto di Brescia Montichiari, nonché della convenzione Enac del 2010.

Con sentenza n. 170 del 2014, relativamente a Sacbo, il TAR Brescia ha accolto parzialmente il ricorso annullando l'atto concessorio ed ordinando ai ministeri competenti di mettere in gara la concessione dell'aeroporto di Brescia Montichiari, senza annullare la convenzione Enac del 2010.

Con sentenza n. 171 del 2014, relativamente ad Abem, il TAR Brescia ha dichiarato improcedibile il ricorso per sopravvenuta carenza di interesse e respinto la domanda di declaratoria di inefficacia della convenzione.

Avverso tali decisioni è stato proposto ricorso al Consiglio di Stato.

Abem ha poi rinunciato al proprio appello all'udienza pubblica di discussione e pertanto la causa è stata dichiarata estinta per rinuncia.

Per quanto riguarda il giudizio in Consiglio di Stato azionato dalla Vostra Società contro Sacbo, dopo il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia operato dal Consiglio di Stato, le parti hanno rinunciato rispettivamente all'appello e all'efficacia della sentenza n. 170 del 2014. Di conseguenza il Consiglio di Stato ha dichiarato estinto il giudizio e la Corte di Giustizia ha cancellato la causa dal ruolo.

Quote Comune di Villafranca

Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, SEA Spa ha impugnato due deliberazioni del Comune di Villafranca di Verona, aventi ad oggetto la cessione parziale, a favore di SAVE Spa, della partecipazione detenuta dallo stesso Comune nell'Aeroporto Valerio Catullo Spa.

La Società ha proposto opposizione al suddetto ricorso, chiedendone la trasposizione in sede giurisdizionale di fronte il competente Tribunale Amministrativo Regionale.

A seguito della trasposizione del ricorso straordinario, il giudizio è proseguito di fronte al TAR Veneto. Alla camera di Consiglio del 21 gennaio 2015, SEA Spa ha rinunciato all'istanza di sospensione cautelare richiedendo direttamente la trattazione nel merito della controversia, fissata per il 24 giugno 2015.

All'ultima udienza del 21 ottobre 2015, essendo pendenti trattative tra le parti, la causa è stata cancellata dal ruolo.

Investimenti

A Verona Villafranca nel corso del 2015 sono stati avviati importanti interventi di riconfigurazione e riqualifica interna del terminal, in particolare nelle sale di imbarco, al fine di migliorare i servizi offerti al passeggero ed il livello di sicurezza ed incrementare significativamente le aree commerciali.

Presso il Distaccamento dei Vigili del Fuoco è stato completato l'intervento di riqualifica della cucina.

Nei parcheggi auto è stato realizzato il completamento del sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche

Per quanto concerne le infrastrutture di volo è stata riconfigurata parte della segnaletica orizzontale del piazzale aeromobili per ottimizzarne l'operatività.

Sono stati inoltre eseguiti numerosi interventi tecnici di manutenzione o miglioramento degli impianti, degli uffici, degli spazi destinati ai passeggeri e agli Enti di Stato operanti in aeroporto, sempre con l'attenzione alle soluzioni che garantiscano il risparmio energetico (es. sostituzione di lampade con tecnologia LED) e la massima tutela dell'ambiente.

L'anno 2015 ha visto inoltre l'avvio di importanti progettazioni di sviluppo e potenziamento del terminal, dei piazzali e delle infrastrutture air side, per dare attuazione al Piano di Sviluppo approvato da ENAC.

A Brescia Montichiari sono proseguite le valutazioni per la definizione del possibile sviluppo. Gli interventi realizzati sono principalmente di carattere manutentivo.

Attività di ricerca e sviluppo

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'ordinaria attività di promozione e sviluppo del sito aeroportuale nonché alcune attività di ricerca relative ad un potenziale incremento delle attività commerciali all'interno dell'aerostazione. I costi relativi a tale attività sono stati integralmente addebitati al conto economico dell'esercizio.

Le Partecipazioni

Al 31/12/2015 la Società deteneva inoltre le seguenti partecipazioni:

Partecipazioni di controllo

G. D'Annunzio Handling S.p.A.	100,000 %
Avio Handling S.r.l. (in liquidazione)	100,000 %
ADG Engineering S.r.l. (in liquidazione)	100,000 %

Altre partecipazioni

Quadrante Servizi S.r.l.	3,000 %
Verona Mercato S.p.A.	0,102 %
Consorzio Energia Verona Uno	0,640 %

Il valore di dette partecipazioni, al netto di svalutazioni per perdite e riduzioni di capitale ed al lordo dei versamenti integrativi effettuati (analiticamente elencati in Nota Integrativa), è di € 1.780.240.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento della Società

La vostra Società controlla direttamente le Società Gabriele D'Annunzio Handling SpA, Avio Handling Srl in liquidazione e ADG Engineering Srl in liquidazione, in relazione alle quali esercita anche attività di **direzione e coordinamento** ai sensi degli artt. 2497 e seguenti, c.c. Tale attività consiste nell'indicazione degli indirizzi strategici generali ed operativi e prevede la gestione accentrata dei servizi di tesoreria, del personale, societari, di controllo e di information technology. Quanto sopra consente sia di realizzare economie di scala, sia di avere un maggior coordinamento e controllo gestionale.

Rapporti con imprese controllate e con altre parti correlate

Nel corso dell'esercizio 2015 la Società ha posto in essere con dette Società controllate ordinarie operazioni di carattere commerciale e finanziario che possono essere così sinteticamente riepilogate:

(valori in euro)

Catullo vs	D'Annunzio	Avio Handling	Adg Engineering
Ricavi commerciali	1.393.295	12.696	3.000
Proventi finanziari	-	-	-
Costi commerciali	724.729	-	-
Oneri finanziari	27.420	-	-
Crediti al 31/12/15	4.920	7.528.292	
Debiti al 31/12/15	552.845	-	156.721

Si dà atto che la valutazione della partecipazione in D'Annunzio è avvenuta sul presupposto della prospettiva di continuazione della sua attività di impresa che è frutto del sostegno economico/finanziario assicurato dalla controllante.

Si precisa inoltre che la continuità aziendale non sussiste per la controllata Avio Handling Srl e ADG Engineering Srl messe in liquidazione nel mese di settembre 2012.

Altre informazioni

Compagine azionaria

Alla data del 31 dicembre 2015 a seguito delle citate operazioni di aumento di capitale, il capitale sociale risulta pari ad Euro 52.317.408,00 composto da n. 2.378.064 azioni da € 22,00 nominali ciascuna interamente liberate.

Azioni proprie

Nel corso dell'esercizio la Società non ha posseduto azioni proprie, né azioni o quote di Società controllanti, né sono state acquistate o alienate direttamente o indirettamente per interposta persona, azioni proprie.

Sedi secondarie

La Società ha svolto la propria attività sullo scalo di Verona Villafranca e sullo scalo di Brescia Montichiari.

Legge 231

Nel corso del 2013 è stato dato impulso ad una profonda attività di revisione del Modello Organizzativo della Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA adottato nel 2007.

Si rappresenta che tale necessità di revisione è stata dettata dall'adozione di nuove politiche di organizzazione aziendale, dall'evolversi della connotazione organizzativa, anche funzionale, della Società e dall'individuazione di nuovi reati da parte del Legislatore.

In riferimento alla Parte Speciale del Modello Organizzativo denominata "Piano Anticorruzione ex lege 190/2012" si precisa che, a seguito di approfondita valutazione in merito alla normativa Anticorruzione (legge n. 190/2012), la Società Catullo S.p.A., conformemente alle altre società di gestione aeroportuale, ha aderito all'interpretazione di Assaeroporti, secondo la quale le società di gestione aeroportuale che hanno già adottato modelli di organizzazione e gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 possono, anziché

adottare il Piano Anticorruzione, integrare i propri modelli e protocolli con estensione a tutte le fattispecie di reato previste dalla l. 190/2012.

Organismo di Vigilanza

Si informa che il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 10 marzo 2015, ha rinnovato i componenti dell'Organismo di Vigilanza della Società, in persona dei Signori: Dott. Pierluigi di Palma (Presidente), Dott. Emilio Cavazza e Dott. Marco Vanoni.

Inoltre il Consiglio di Amministrazione ha deliberato che la durata dell'Organismo di Vigilanza fosse coincidente con la durata del Consiglio di Amministrazione in carica e stabilito un compenso complessivo pari ad € 16.000 annui lordi.

Strumenti finanziari

Ai sensi dell'art. 2428 c.c. comma 6 bis si rileva che la Società non ha emesso né sottoscritto strumenti finanziari.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione

Nel mese di gennaio 2016, lo scalo di Verona registra un traffico, pari a 164.681 passeggeri, in aumento rispetto all'anno precedente del 3,6% pari a + 5.766 passeggeri. La crescita è ascrivibile al settore di linea (+16%).

Segnali positivi per il mese di gennaio 2016 arrivano in particolare dai collegamenti operati da S7, Volotea, e Ryanair.

Si evidenzia l'ottima performance del mese di febbraio 2016 in aumento rispetto all'anno precedente di circa il 19%, con una crescita complessiva nei primi due mesi dell'anno di circa il 10%.

Per la programmazione 2016 sono state lanciate interessanti novità di linea quali Birmingham di Ryanair, Parigi Orly di Transavia France, otto nuove rotte di Volotea (Cagliari, Chişinău, Ibiza, Napoli, Olbia, Palma di Maiorca, Santorini e Tirana). Per quanto riguarda il lungo raggio, si segnala La Romana, Mombasa, Havana, Cancún e Zanzibar di Meridiana, e ancora Nosy Be, La Romana e Zanzibar di Neos.

Anche sul mercato charter si segnalano importanti operazioni con nuove rotte e aumenti di frequenze su Grecia, Italia e Spagna.

Per quanto riguarda lo scalo di Brescia, sono state avviate diverse trattative, condizionate al rilascio della Concessione, fino ad oggi peraltro congelate a causa della situazione di incertezza generatasi e che ora stanno effettivamente prendendo forma. Primarie Compagnie Aeree Cargo, Corrieri Espressi e Spedizionieri stanno guardando a Brescia con crescente interesse ora che lo scalo ha una guida certa e quindi un reale orizzonte di sviluppo a lungo termine che renda l'infrastruttura adatta a sostenere volumi importanti.

Si segnala che la Compagnia Aerea Meridiana dopo cinque anni di assenza tornerà ad operare due collegamenti alla settimana da Brescia ad Olbia (giovedì e domenica) a partire dal 24 luglio sino al 4 settembre con aeromobile MD 82 da 165 passeggeri.

A seguito dell'approvazione tecnica da parte di ENAC del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Verona sino al 2030, è stata avviata il 15/01/2016 la procedura di Valutazione d'Impatto ambientale in sede statale, come previsto dall'art. 23 e seguenti del Dlgs. 152/06.

Il Proponente (ENAC) ha depositato il progetto, lo Studio di Impatto Ambientale e la Sintesi non tecnica presso l'autorità competente (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) e presso gli enti interessati, dando contemporaneamente evidenza pubblica dell'avvio della procedura, sia su quotidiano a diffusione locale che nazionale.

Ulteriore Avviso Legale è stato pubblicato in data 22/01/2016 su quotidiani a diffusione regionale e locale (L'Arena e il Corriere del Veneto) per dare comunicazione, come previsto dall'art. 15 della LR 10/99, della presentazione al pubblico, che si è tenuta in data 01/02/2016.

Entro 60 giorni dall'avvio della procedura (entro il 19/03/2016), chiunque potrà inviare osservazioni al Ministero dell'Ambiente, il quale richiederà se del caso, documenti ad integrazioni, prima di procedere da parte della Commissione Tecnica alla stesura di un parere che sarà parte integrante del Decreto di compatibilità ambientale, passo conclusivo della procedura.

Proposte di destinazione del risultato di esercizio

Signori Azionisti,

ringraziando i dirigenti e i dipendenti della Società, gli Enti di Stato e gli Enti Locali ricompresi nel bacino di traffico, per il loro impegno e la proficua collaborazione, Vi proponiamo di approvare il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2015 e Vi invitiamo a destinare l'utile di esercizio pari a € 102.707 a copertura della perdita degli esercizi precedenti.

Sommacampagna (Vr), 11 marzo 2016

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Paolo Arena