

Informazioni generali sull'impresa

Dati anagrafici

Denominazione: AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA
VILLAFRANCA SPA

Sede: LOC. CASELLE SOMMACAMPAGNA VR

Capitale sociale: 52.317.408,00

Capitale sociale interamente versato: sì

Codice CCIAA: VR

Partita IVA: 00841510233

Codice fiscale: 00841510233

Numero REA:

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI

Settore di attività prevalente (ATECO): 522300

Società in liquidazione: no

Società con socio unico: no

Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento: no

Denominazione della società o ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento:

Appartenenza a un gruppo: sì

Denominazione della società capogruppo: AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA
VILLAFRANCA SPA

Paese della capogruppo: ITALIA

Numero di iscrizione all'albo delle cooperative:

Bilancio al 31/12/2020

Stato Patrimoniale Consolidato

	31/12/2020	31/12/2019
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali	-	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	251.972	133.551
6) immobilizzazioni in corso e acconti	1.506.394	1.280.763
7) altre	1.190.077	1.518.904
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>	<i>2.948.443</i>	<i>2.933.218</i>

	31/12/2020	31/12/2019
II - Immobilizzazioni materiali	-	-
1) terreni e fabbricati	70.261.910	65.450.630
2) impianti e macchinario	8.263.551	8.390.142
3) attrezzature industriali e commerciali	1.270.871	1.167.804
4) altri beni	412.697	542.751
5) immobilizzazioni in corso e acconti	3.633.455	5.828.802
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>	<i>83.842.484</i>	<i>81.380.129</i>
III - Immobilizzazioni finanziarie	-	-
1) partecipazioni in	-	-
d-bis) altre imprese	48.906	48.906
<i>Totale partecipazioni</i>	<i>48.906</i>	<i>48.906</i>
2) crediti	-	-
d-bis) verso altri	25.473	29.000
esigibili oltre l'esercizio successivo	25.473	29.000
<i>Totale crediti</i>	<i>25.473</i>	<i>29.000</i>
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>	<i>74.379</i>	<i>77.906</i>
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>	<i>86.865.306</i>	<i>84.391.253</i>
C) Attivo circolante		
II - Crediti	-	-
1) verso clienti	8.456.593	10.606.822
esigibili entro l'esercizio successivo	8.423.801	10.543.759
esigibili oltre l'esercizio successivo	32.792	63.063
5-bis) crediti tributari	483.471	306.796
esigibili entro l'esercizio successivo	423.715	247.040
esigibili oltre l'esercizio successivo	59.756	59.756
5-ter) imposte anticipate	8.731.791	8.478.780
5-quater) verso altri	11.898.585	11.744.559
esigibili entro l'esercizio successivo	280.458	126.432
esigibili oltre l'esercizio successivo	11.618.127	11.618.127
<i>Totale crediti</i>	<i>29.570.440</i>	<i>31.136.957</i>
IV - Disponibilita' liquide	-	-
1) depositi bancari e postali	6.646.725	7.139.624
3) danaro e valori in cassa	57.307	64.502
<i>Totale disponibilita' liquide</i>	<i>6.704.032</i>	<i>7.204.126</i>

	31/12/2020	31/12/2019
<i>Totale attivo circolante (C)</i>	36.274.472	38.341.083
D) Ratei e risconti	125.157	155.711
<i>Totale attivo</i>	123.264.935	122.888.047
Passivo		
A) Patrimonio netto	24.182.669	32.822.347
I - Capitale	52.317.408	52.317.408
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	15.253.332	15.253.332
III - Riserve di rivalutazione	3.814.108	-
IV - Riserva legale	1.030.318	923.467
VI - Altre riserve, distintamente indicate	-	-
Riserva straordinaria	1.382.652	1.382.652
Riserva di consolidamento	(14.967.899)	(14.967.899)
<i>Totale altre riserve</i>	<i>(13.585.247)</i>	<i>(13.585.241)</i>
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	(83.391)	-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	(22.193.470)	(24.495.505)
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(12.370.389)	2.408.886
Totale patrimonio netto di gruppo	24.182.669	32.822.347
Totale patrimonio netto consolidato	24.182.669	32.822.347
Totale patrimonio netto	24.182.669	32.822.347
B) Fondi per rischi e oneri		
3) strumenti finanziari derivati passivi	109.725	-
4) altri	22.870.561	22.076.870
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>	<i>22.980.286</i>	<i>22.076.870</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.359.314	1.360.539
D) Debiti		
4) debiti verso banche	28.567.899	16.960.844
esigibili entro l'esercizio successivo	9.082.994	9.119.629
esigibili oltre l'esercizio successivo	19.484.905	7.841.215
6) acconti	439.070	513.490
esigibili entro l'esercizio successivo	439.070	513.490
7) debiti verso fornitori	13.471.392	15.921.155
esigibili entro l'esercizio successivo	13.471.392	15.921.155
12) debiti tributari	678.153	577.178
esigibili entro l'esercizio successivo	678.153	577.178

	31/12/2020	31/12/2019
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	922.530	772.442
esigibili entro l'esercizio successivo	922.530	772.442
14) altri debiti	30.516.049	31.708.315
esigibili entro l'esercizio successivo	30.516.049	31.708.315
<i>Totale debiti</i>	<i>74.595.093</i>	<i>66.453.424</i>
E) Ratei e risconti	147.573	174.867
<i>Totale passivo</i>	<i>123.264.935</i>	<i>122.888.047</i>

Conto Economico Consolidato

	31/12/2020	31/12/2019
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.862.039	48.175.584
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	184.876	481.212
5) altri ricavi e proventi	-	-
contributi in conto esercizio	42.306	15.387
altri	1.183.869	2.234.623
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>	<i>1.226.175</i>	<i>2.250.010</i>
<i>Totale valore della produzione</i>	<i>24.273.090</i>	<i>50.906.806</i>
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	813.496	1.331.763
7) per servizi	18.783.622	23.455.211
8) per godimento di beni di terzi	1.292.241	2.909.812
9) per il personale	-	-
a) salari e stipendi	7.276.833	8.100.299
b) oneri sociali	2.138.807	2.400.408
c) trattamento di fine rapporto	585.925	582.857
e) altri costi	262.572	277.831
<i>Totale costi per il personale</i>	<i>10.264.137</i>	<i>11.361.395</i>
10) ammortamenti e svalutazioni	-	-
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	304.469	292.039
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	3.002.561	5.365.503
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita'	67.318	391.426

	31/12/2020	31/12/2019
liquide		
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	3.374.348	6.048.968
12) accantonamenti per rischi	148.289	129.607
13) altri accantonamenti	1.020.000	1.233.000
14) oneri diversi di gestione	585.669	596.013
<i>Totale costi della produzione</i>	36.281.802	47.065.769
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(12.008.712)	3.841.037
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari	-	-
d) proventi diversi dai precedenti	-	-
altri	2.878	4.492
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>	2.878	4.492
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	2.878	4.492
17) interessi ed altri oneri finanziari	-	-
altri	638.168	481.753
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>	638.168	481.753
17-bis) utili e perdite su cambi	(846)	(834)
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>	(636.136)	(478.095)
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	(12.644.848)	3.362.942
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	17.954	458.796
imposte relative a esercizi precedenti	(65.736)	-
imposte differite e anticipate	(226.677)	495.260
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>	(274.459)	954.056
21) Utile (perdita) dell'esercizio	(12.370.389)	2.408.886
Risultato di pertinenza del gruppo	(12.370.389)	2.408.886

Rendiconto finanziario consolidato, metodo indiretto

	Importo al 31/12/2020	Importo al 31/12/2019
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(12.370.389)	2.408.886
Imposte sul reddito	(274.459)	954.056
Interessi passivi/(attivi)	636.137	478.092
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		(23.515)
<i>1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</i>	<i>(12.008.711)</i>	<i>3.817.519</i>
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	1.821.532	2.667.949
Ammortamenti delle immobilizzazioni	3.307.030	5.657.542
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	253.011	(495.260)
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	<i>5.381.573</i>	<i>7.830.231</i>
<i>2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>(6.627.138)</i>	<i>11.647.750</i>
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	2.150.229	(704.650)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(2.449.763)	(7.084.754)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	30.554	(19.651)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(27.294)	(369.071)
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(1.326.673)	1.430.416
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>(1.622.947)</i>	<i>(6.747.710)</i>
<i>3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>(8.250.085)</i>	<i>4.900.040</i>
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(583.558)	(479.163)
(Imposte sul reddito pagate)	(147.333)	(237.590)
(Utilizzo dei fondi)	(1.160.667)	(1.523.680)
Totale altre rettifiche	(1.891.558)	(2.240.433)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(10.141.643)	2.659.607
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(1.311.472)	(10.920.571)

	Importo al 31/12/2020	Importo al 31/12/2019
Disinvestimenti		26.811
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(600.941)	(964.447)
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	3.527	25.367
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(1.908.886)	(11.832.840)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche		(228.505)
Accensione finanziamenti	14.364.983	12.953.150
(Rimborso finanziamenti)	(2.814.548)	(6.809.717)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	11.550.435	5.914.928
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(500.094)	(3.258.305)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	7.139.624	10.395.967
Danaro e valori in cassa	64.502	66.464
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	7.204.126	10.462.431
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	6.646.725	7.139.624
Danaro e valori in cassa	57.307	64.502
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	6.704.032	7.204.126
Differenza di quadratura		

**AEROPORTO VALERIO CATULLO
DI VERONA VILAFRANCA SPA**

**Nota integrativa al bilancio consolidato
al 31/12/2020**

Nota integrativa

Introduzione

Signori Azionisti,
il bilancio consolidato dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona SpA (il "Gruppo"), chiuso al 31 dicembre 2020 che sottoponiamo alla Vostra attenzione per l'esame e l'approvazione evidenzia una perdita di esercizio, ante imposte, di Euro 12.645 mila.

Il conto economico dell'esercizio presenta imposte di competenza con segno positivo per Euro 274 mila per effetto dell'iscrizione di imposte anticipate per Euro 227 mila. Ne deriva un risultato netto negativo per Euro 12.370 mila.

A carico dell'esercizio sono stati calcolati ammortamenti, svalutazioni dell'attivo e accantonamenti per rischi per complessive Euro 4.543.

Si rinvia a quanto indicato nella relazione sulla gestione per maggiori approfondimenti sulla natura dell'attività esercitata e sulle dinamiche gestionali dell'esercizio 2020.

Contenuto e forma del bilancio

Il Bilancio Consolidato è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa, ed è corredato dalla Relazione degli amministratori sulla gestione. Esso è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile ed ai Principi Contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) modificati secondo quanto previsto dal D.Lgs. 139/2015, come risulta dalla presente Nota Integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice Civile che costituisce ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423 parte integrante del bilancio stesso.

Il Bilancio Consolidato è stato redatto al fine di offrire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, nonché del risultato economico del Gruppo considerato nel suo insieme.

La forma e il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico sono conformi ai principi dettati dal codice civile italiano per la Società capogruppo al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta del Gruppo.

Il Bilancio Consolidato è redatto con riferimento alla data di chiusura dei conti annuali della Società capogruppo che corrisponde alla data di chiusura degli esercizi delle società incluse nell'area di consolidamento.

Anche se le informazioni richieste dalla legge italiana riguardanti la forma e il contenuto del bilancio consolidato sono considerate sufficienti al fine di offrire una rappresentazione veritiera e corretta, sono state fornite le seguenti informazioni supplementari:

- riconciliazione del patrimonio netto e dell'utile netto della Società capogruppo con quelli del Gruppo, risultanti dal bilancio consolidato;
- analisi della struttura patrimoniale – inclusa nella Relazione sulla Gestione del Gruppo;
- ulteriori informazioni significative in considerazione delle caratteristiche e delle dimensioni del Gruppo.

Il rendiconto finanziario è un documento separato che presenta le variazioni, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio.

Il Bilancio Consolidato è sottoposto a revisione ai sensi di quanto previsto all'articolo 2409 bis del codice civile ad opera della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A.

Il Bilancio Consolidato è stato redatto in euro; nella presente nota le cifre sono riportate in migliaia di euro, salvo diversa indicazione.

Area di consolidamento

Le imprese controllate, considerando per tali quelle in cui la Società capogruppo ha un controllo diretto o indiretto quale definito dall'art. 26 del D. Lgs. 127/91, devono essere integralmente consolidate ad eccezione delle società che in accordo con il disposto dell'art. 28 2° comma del D. Lgs. 127/91, possono essere escluse dall'area di consolidamento.

Si è pertanto provveduto a consolidare la sola controllata GDA Handling S.p.A.

Le partecipazioni collegate o non controllate sono valutate con il metodo del costo di acquisto o di sottoscrizione. Il costo viene ridotto a seguito di perdite durevoli di valore subite dall'immobilizzazione e viene ripristinato negli esercizi successivi qualora vengano meno i motivi della svalutazione effettuata.

Le Società rientranti nell'area di consolidamento sono le seguenti:

Società	Quota di partecipazione	Attività	Numero di azioni/quote	Valore nominale	Capitale sociale	Metodo consolidamento
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. - Sommacampagna (VR)		Gestione aeroportuale	2.378.064	Euro 22,00	52.317.408	Integrale
Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A. - Montichiari (BS)	100%	Gestione handling Aeroporto di Brescia	30.000	Euro 100,00	3.000.000	Integrale

I bilanci delle Società Consolidate, il cui esercizio sociale è rappresentato dall'anno solare, sono quelli approvati dagli organi amministrativi delle singole società, opportunamente modificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili del Gruppo.

Principi di redazione e di consolidamento

Nella redazione del bilancio consolidato sono stati applicati i seguenti principi, conformi all'art. 31 del Decreto e secondo le raccomandazioni dell'OIC 17:

1) *Principi generali*

Le attività e le passività delle società controllate, al pari dei ricavi e dei costi, sono state integralmente consolidate.

In relazione ai criteri utilizzati per la formazione del bilancio si precisa che:

- non è stato effettuato alcun raggruppamento od alcuna omissione nelle voci previste dagli schemi obbligatori ex-artt. 2424-2425 C.C.;
- non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello schema (art. 2424, co. 2, C.C.);
- i proventi e gli oneri sono imputati al conto economico secondo il principio della competenza economica (art. 2423 bis, I co., n.3, C.C.) e non sono stati effettuati compensi di partite (art. 2423 bis, I co., n.5, C.C.);
- si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio anche se conosciute dopo la chiusura dello stesso (art. 2423 bis, I co. n.4, C.C.);
- sono state inserite nella presente nota integrativa tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione veritiera e corretta, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge;
- non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423, IV co., C.C.;

Lo Stato patrimoniale, il Conto economico, rendiconto finanziario e le informazioni di natura contabile contenute nella presente Nota integrativa sono conformi alle scritture contabili, da cui sono stati direttamente desunti.

Nell'esposizione dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico non sono stati effettuati raggruppamenti delle voci precedute da numeri arabi, come invece facoltativamente previsto dall'art. 2423 ter del C.C.

Ai sensi dell'art. 2423 ter del Codice Civile, si precisa che tutte le voci di bilancio sono risultate comparabili con l'esercizio precedente; non vi è stata pertanto necessità di adattare alcuna voce dell'esercizio precedente.

Ai sensi dell'art. 2424 del Codice Civile si conferma che non esistono elementi dell'attivo o del passivo che ricadano sotto più voci del prospetto di bilancio.

2) *Eliminazione del valore delle partecipazioni nelle imprese consolidate*

Il valore contabile della partecipazione detenuta dalla Controllante viene eliminato contro la relativa frazione di patrimonio netto della consolidata, quale quello risultante alla data in cui la stessa è stata inclusa per la prima volta nell'area di consolidamento (art. 33 del Decreto) e a fronte dell'assunzione delle attività e delle passività della stessa partecipata secondo il metodo dell'integrazione globale.

La differenza risultante da tale eliminazione è attribuita, laddove possibile, alle singole voci di bilancio che la giustificano e, per il residuo, se positivo, ad una voce dell'attivo denominata "Avviamento", se negativo, ad una voce del patrimonio netto denominata "Riserva di Consolidamento". A tal proposito, nel bilancio consolidato al 31/12/2020 e nei precedenti nessuna differenza è stata attribuita alle singole voci di bilancio.

Le quote di patrimonio netto di competenza dei soci di minoranza terzi sono iscritte nell'apposita voce dello stato patrimoniale; nel conto economico viene evidenziata separatamente la quota del risultato netto di competenza degli stessi. A tal proposito, nel bilancio consolidato al 31/12/2020 e nei precedenti non risultano presenti soci di minoranza terzi.

3) *Eliminazione delle operazioni infragruppo*

Le partite infragruppo che danno origine a crediti e debiti, costi e ricavi, sono state eliminate.

Sono stati altresì eliminati gli utili e le perdite conseguenti ad operazioni effettuate tra le imprese incluse nell'area di consolidamento.

Ai sensi dell'art. 2423 ter del Codice Civile, si precisa che tutte le voci di bilancio sono risultate comparabili con l'esercizio precedente

Criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio, nelle rettifiche di valore e nella conversione dei valori non espressi all'origine in moneta avente corso legale nello Stato.

I criteri di valutazione applicati per la redazione del presente bilancio di esercizio sono conformi al disposto dell'art. 2426 C.C..

Per l'esercizio 2020, pur tenendo conto di quanto richiesto dall'applicazione dei nuovi principi contabili, sono stati mantenuti i principi di valutazione già utilizzati nei precedenti esercizi nella prospettiva di continuazione dell'attività d'impresa, tenuto conto della funzione economica delle varie poste attive e passive.

Continuità aziendale

Le circostanze straordinarie determinate dal protrarsi dell'emergenza Covid-19 descritte nella relazione sulla gestione, hanno ripercussioni, dirette e indirette, sull'attività economica e hanno creato un contesto di generale incertezza, le cui evoluzioni e i relativi effetti non risultano al momento prevedibili. Gli effetti di tale crisi sanitaria ed economica, ed in particolare le ripercussioni sull'attività del Gruppo hanno portato alla realizzazione di perdite nell'esercizio 2020 che con riferimento alla Società Capogruppo hanno comportato il superamento del limite quantitativo previsto dall'art. 2446 c.c., ed hanno imposto agli Amministratori di prestare particolare attenzione alla valutazione del presupposto di continuità aziendale.

Gli Amministratori nella propria valutazione sulla continuità aziendale hanno tenuto conto della creazione del Fondo speciale per il sistema aeroportuale introdotto da parte del Governo italiano con Legge n. 178/2020 (c.d. Legge di Bilancio 2021), attualmente soggetto all'approvazione della Commissione Europea, che prevede un meccanismo di ristori dei danni subiti dai gestori aeroportuali per l'emergenza Covid-19. Tale meccanismo, che si prevede potrà completarsi nell'arco del 2021, comporterà quindi il riconoscimento di un importo a titolo di ristoro a favore della Capogruppo la cui entità tuttavia non è al momento determinabile pertanto il bilancio al 31 dicembre 2020 non include alcuno stanziamento a tale riguardo.

Inoltre, a fronte dell'incertezza sull'evoluzione del traffico dei prossimi 12 mesi e delle conseguenti necessità finanziarie che potrebbero generarsi, il management della Capogruppo, , oltre agli accordi già raggiunti nel 2021 con gli istituti finanziatori in merito alla ridefinizione dei piani di ammortamento dei finanziamenti in essere, è in avanzata fase di negoziazione per l'ottenimento di un ulteriore finanziamento garantito da SACE, come previsto dalla normativa emergenziale vigente, che contribuirà a garantire la copertura delle necessità di cassa del Gruppo per la normale operatività prevista per i prossimi 12 mesi.

Pertanto, nonostante le incertezze derivanti dall'imprevedibilità degli sviluppi dell'emergenza e della curva della ripresa, gli amministratori hanno ritenuto appropriato il presupposto della continuità aziendale nella predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020.

Ai fini delle valutazioni di bilancio, il Consiglio di Amministrazione della capogruppo si è attivato approvando un "impairment test" che conferma la recuperabilità degli elementi dell'attivo immobilizzato, e che si fonda su proiezioni economico-finanziarie elaborate sulla base delle mutate condizioni del mercato, peraltro ancora caratterizzate da una notevole incertezza.

A – CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI

ATTIVO

VOCE B.I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali risultano iscritte al costo di acquisto o di produzione maggiorate dei relativi oneri accessori, al netto degli ammortamenti effettuati.

I costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità ed i costi di impianto ed ampliamento aventi utilità pluriennale sono iscritti in bilancio con l'assenso del Collegio Sindacale.

L'ammortamento è stato effettuato con sistematicità in relazione alla residua possibilità di

utilizzazione di ogni singolo bene od onere ad utilità pluriennale. A tal proposito, si veda quanto più oltre specificato relativamente alla deroga operata nel 2020.

La durata o l'aliquota utilizzata per il processo di ammortamento, distinta per singola categoria, risulta essere la seguente:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	
<i>Descrizione</i>	<i>Aliquote/Anni</i>
Costi di impianto e ampliamento	5 anni
Concessioni, licenze, marchi e brevetti	3/10 anni
Altre immobilizzazioni immateriali	In relazione alla loro vita utile presunta

Le immobilizzazioni immateriali sono state ammortizzate, tenendo conto delle aliquote e dei periodi di ammortamento sopra indicati, in base agli effettivi giorni di utilizzo avuti nell'esercizio.

Non sono stati modificati i criteri di ammortamento e i coefficienti applicati nel precedente esercizio (art. 2426, I co. n.2, C.C.).

Nessuna immobilizzazione immateriale è risultata, alla data di chiusura dell'esercizio, di valore durevolmente inferiore al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, e pertanto non si è manifestata l'esigenza di operare svalutazioni (art. 2426, I co, n.3 C.C.).

VOCE B.II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Decreto legge n. 104/2020 – sospensione ammortamenti

La nuova disciplina relativa alla sospensione degli ammortamenti introdotta dalla legge n. 126/2020 in sede di conversione del decreto legge n. 104/2020 (c.d. Decreto Agosto) prevede che i soggetti che redigono il bilancio secondo la disciplina contabile nazionale possano non effettuare in tutto o in parte l'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali con il conseguente prolungamento del piano di ammortamento originario di un anno. La società capogruppo, vista la temporanea chiusura dello scalo di Verona nel corso del II trimestre del 2020, e la limitata operatività che ha caratterizzato tutto il 2020 ha deciso di avvalersi di tale facoltà. L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, alla luce di quanto detto sopra, è stato rideterminato in proporzione alla riduzione dell'operatività dello Scalo di Verona, in termini di movimenti e passeggeri, dello scalo rispetto al 2019. Tale rideterminazione è stata effettuata solo per le immobilizzazioni localizzate presso l'aeroporto di Verona.

Si riporta di seguito, ottemperando a quanto richiesto dal Documento interpretativo 9 dell'Organismo Italiano di Contabilità al paragrafo 11, il riepilogo dell'impatto della deroga in termini economici e patrimoniali:

Immobilizzazioni materiali	Ammortamento registrato 2020	Ammortamento calcolato con aliquota ordinaria	Impatto economico sospensione ammortamenti	Valore di Bilancio 31.12.2020	Valore ipotetico senza la sospensione	Impatto patrimoniale sospensione
Immateriali	304	304	0	2.948	2.948	0
Terreni e fabbricati	1.974	3.481	(1.507)	70.262	68.755	1.507
Impianti e macchinario	629	1.467	(838)	8.264	7.425	838
Attrezzature industriali e commerciali	180	340	(159)	1.272	1.112	159
Altre immobilizzazioni materiali	220	235	(15)	413	398	15
Immobilizzazioni materiali in corso e acconti				3.633	3.633	0
Totale	3.003	5.522	(2.520)	83.843	81.323	2.520

Decreto legge n. 104/2020 – rivalutazione beni di impresa

L'articolo 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126 (G.U. 13 ottobre 2020, n. 253, Suppl. Ord. n. 37), in vigore dal 14 ottobre 2020, propone la nuova rivalutazione dei beni di impresa, nonché delle partecipazioni possedute da società di capitali ed enti commerciali, che non adottano i principi contabili internazionali nella redazione del bilancio.

La Società capogruppo, in tale contesto, ha deciso di avvalersi della possibilità prevista del Decreto legge n.104 rivalutando l'hangar di Verona iscritto tra le immobilizzazioni materiali alla voce "Terreni e fabbricati". Con il supporto di un perito terzo è stato determinato, con il metodo del costo di ricostruzione, il valore del fair value al 31 dicembre 2020 determinato che è risultato pari a Euro 4.580.000, pertanto è stata iscritta una rivalutazione nel libro cespiti pari a Euro 3.932.215 iscrivendo apposita riserva nel Patrimonio Netto societario, al netto dell'imposta sostitutiva calcolata con l'aliquota del 3% sulla scorta delle predette previsioni normative.

Beni di proprietà

Le immobilizzazioni materiali risultano iscritte al costo di acquisto o di costruzione, comprensivo dei relativi oneri accessori, fatto salvo per i beni oggetto di rivalutazione a seguito di operazioni straordinarie o adozione di leggi speciali.

L'ammortamento dei beni di proprietà è stato effettuato, per quei beni il cui utilizzo è correlato all'operatività dello scalo di Verona in termini di movimenti e passeggeri, secondo il criterio dell'operatività e, alla luce della deroga concessa dal Decreto Agosto in precedenza descritta, mentre per tutti gli altri, che si riferiscono allo Scalo di Brescia, secondo piani sistematici in relazione alla residua possibilità di utilizzazione di ogni singolo bene.

Beni gratuitamente devolvibili

Tali beni, ad eccezione dell'hangar di Verona, sono iscritti al costo di acquisizione comprensivo di eventuali oneri accessori e dei costi sostenuti per successivi ampliamenti.

La Società capogruppo, come sopra descritto, ha deciso di avvalersi della deroga del Decreto legge n.104 rivalutando l'hangar di Verona iscritto tra le immobilizzazioni materiali alla voce "Terreni e fabbricati" per un valore pari a Euro 3.932.215.

L'ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili è stato effettuato, per quei beni il cui utilizzo è correlato all'operatività dello scalo di Verona in termini di movimenti e passeggeri, secondo il criterio

dell'operatività alla luce della deroga concessa dal Decreto Agosto in precedenza descritta, mentre per tutti gli altri, che si riferiscono allo Scalo di Brescia, secondo piani sistematici in relazione alla residua possibilità di utilizzazione di ogni singolo bene.

Per i beni gratuitamente devolvibili, non soggetti alla deroga del “Decreto Agosto”, il processo di ammortamento seguito è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione di Gestione Totale (40 anni a decorrere dal 2009 per lo scalo di Verona e dal 2013 per lo scalo di Brescia, ulteriormente prolungata di 2 anni a seguito del Decreto Rilancio) e la residua possibilità di utilizzazione del cespite, commisurata in base alle vigenti aliquote economico-tecniche.

Sui beni gratuitamente devolvibili il Gruppo ha provveduto ad accertare un Fondo di manutenzione straordinaria, così come previsto dal principio contabile OIC 19. Per ulteriori indicazioni si rimanda al successivo punto della presente Nota integrativa.

Pertanto le immobilizzazioni materiali sono state ammortizzate, tenendo conto della deroga del “Decreto Agosto”, sulla base durata della Concessione di Gestione Totale e delle aliquote economico/tecniche previste dal D.M. 31.12.1988 (Gruppo XVIII – Specie 1°), in base agli effettivi giorni di utilizzo dei singoli beni nel corso dell'esercizio.

Le aliquote di ammortamento applicate, ad eccezione di quei beni soggetti a deroga del “Decreto Agosto”, invariate rispetto all'esercizio precedente, distinte per categoria di beni, risultano essere le seguenti:

TERRENI E FABBRICATI	
<i>Descrizione</i>	<i>Aliquote</i>
Terreni	non ammortizzabili
Piste e piazzali	commisurata alla durata delle concessioni
Aerostazioni e torri controllo	4%
Parcheggio	4%
Recinzioni	10%
Altri fabbricati ed opere civili	4%
Costruzioni leggere	10%
IMPIANTI E MACCHINARI	
<i>Descrizione</i>	<i>Aliquote</i>
Impianti generici	10%
Impianti specifici	20%
Impianti di pista e di segnalazione	10%
Celle frigorifere	15%
ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	
<i>Descrizione</i>	<i>Aliquote</i>
Attrezzature e mezzi rampa	10%
Attrezzatura varia	12%
Segnaletica e cartellonistica	10%
Segnaletica di pista	31,50%
ALTRI BENI	
<i>Descrizione</i>	<i>Aliquote</i>
Arredi e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Macchine elettroniche ufficio	20%
Automezzi	25%
Mezzi trasporto interno, carrelli elevatori	20%
Insegne luminose	12%
Casseforti	10%

I costi di manutenzione sono addebitati integralmente a conto economico ad eccezione dei costi di manutenzione aventi natura incrementativa che sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono e ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi e dei costi di manutenzione ciclici sui beni gratuitamente devolvibili che sono portati in riduzione del relativo fondo.

Le immobilizzazioni in corso si riferiscono a nuovi investimenti, ampliamenti e migliorie delle infrastrutture degli scali aeroportuali di Verona Villafranca e di Brescia Montichiari.

Tali immobilizzi sono valutati al costo sostenuto al 31.12.2019 per il loro approntamento e, considerata la loro natura, non sono soggetti ad ammortamento.

A seguito del test di impairment effettuato dagli Amministratori e descritto nel precedente paragrafo “Continuità aziendale”, nessuna immobilizzazione materiale è risultata, alla data di chiusura dell’esercizio, di valore durevolmente inferiore al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, e pertanto non si è manifestata l’esigenza di operare svalutazioni (art. 2426, I co, n.3 C.C.).

VOCE B.III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le partecipazioni sono valutate con il metodo del costo di acquisto o di sottoscrizione. Il costo viene ridotto a seguito di perdite durevoli di valore subite dall’immobilizzazione e viene ripristinato negli esercizi successivi qualora vengano meno i motivi della svalutazione effettuata.

I crediti immobilizzati sono iscritti al loro presumibile valore di realizzo, in deroga a quanto disposto dall’art. 2426, comma 8, C.C. che prevede “la rilevazione in bilancio dei crediti e dei debiti secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale” in quanto gli effetti legati all’applicazione del criterio del costo ammortizzato risulterebbero irrilevanti.

L’adeguamento al presumibile valore di realizzo è stato effettuato mediante lo stanziamento di un fondo svalutazione crediti.

VOCE B.IV – STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Gli strumenti finanziari derivati sono rilevati dalla data di sottoscrizione del contratto, a partire da quando il Gruppo è soggetto ai relativi diritti ed obblighi.

Ai sensi di quanto previsto dall’articolo 2426, comma 1, numero 11-bis, del codice civile e del OIC 32, gli strumenti finanziari derivati, anche se incorporati in altri strumenti finanziari, sono valutati al fair value sia alla data di rilevazione iniziale sia ad ogni data successiva di chiusura del bilancio. L’iscrizione e la variazione di fair value rispetto all’esercizio precedente sono rilevate in bilancio con modalità differenti a seconda che l’operazione in strumenti finanziari derivati sia qualificabile (ed effettivamente designata) come operazione di copertura di rischi finanziari o meno.

Operazioni non qualificabili (o non designate) come di copertura

Se l’operazione non è qualificabile (o non è designata) come di copertura, le variazioni di fair value sono contabilizzate a conto economico nella sezione D) “Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie”. Come previsto dall’articolo 2426, comma 1, numero 11-bis, del Codice Civile, gli utili che derivano dalla valutazione degli strumenti finanziari derivati non designati come di copertura sono accantonati in riserve di patrimonio netto non distribuibili.

Operazioni qualificabili (e designate) come di copertura

Il Gruppo pone in essere operazioni in strumenti finanziari derivati per coprirsi dal rischio di tasso d'interesse.

Un'operazione in strumenti finanziari derivati è designata di copertura quando:

- a) la relazione di copertura consiste solo di strumenti di copertura ammissibili ed elementi coperti ammissibili ai sensi dell'OIC 32;
- b) sussiste una stretta e documentata correlazione tra le caratteristiche dello strumento o dell'operazione coperti e quelle dello strumento di copertura, ai sensi dell'articolo 2426 comma 1, numero 11-bis, del codice civile; la documentazione riguarda la formalizzazione della relazione di copertura, degli obiettivi del Gruppo nella gestione del rischio e della strategia nell'effettuare la copertura;
- c) la relazione di copertura soddisfa tutti i seguenti requisiti di efficacia della copertura:
 - i. vi è una relazione economica tra l'elemento coperto e lo strumento di copertura;
 - ii. l'effetto del rischio di credito della controparte dello strumento finanziario derivato e dell'elemento coperto, qualora il rischio di credito non sia il rischio oggetto di copertura, non prevale sulle variazioni di valore risultanti dalla relazione economica;
 - iii. viene determinato il rapporto di copertura pari al rapporto tra le quantità di strumenti finanziari derivati utilizzati e le quantità di elementi coperto (in misura tale da non comportare ex ante l'inefficacia della copertura).

La verifica della sussistenza dei criteri di ammissibilità è fatta in via continuativa e ad ogni data di chiusura del bilancio del Gruppo valuta se la relazione di copertura soddisfi ancora i requisiti di efficacia.

VOCE C.II – CREDITI

I crediti sono iscritti al loro presumibile valore di realizzo, in deroga a quanto disposto dall'art. 2426, comma 8, C.C. che prevede "la rilevazione in bilancio dei crediti e dei debiti secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale" in quanto gli effetti legati all'applicazione del criterio del costo ammortizzato risulterebbero irrilevanti.

Per i crediti per i quali sia stata verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e/o dell'attualizzazione ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il presumibile valore di realizzo. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di crediti con scadenza inferiore ai dodici mesi o, in riferimento al criterio del costo ammortizzato, nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, nel caso di attualizzazione, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

Il loro valore nominale è stato cumulativamente ridotto per effetto dell'iscrizione di un fondo svalutazione crediti, considerato in modo indistinto sull'intero monte dei crediti commerciali, determinato in base ai presunti rischi di inesigibilità di alcune partite creditorie e di possibili rischi connessi ad un tendenziale generale peggioramento delle condizioni degli operatori del settore aeronautico.

VOCE C.IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Consistenti nelle liquidità esistenti nelle casse sociali e presso Istituti di Credito al 31.12.2019, sono valutate al nominale.

VOCE D - RATEI E RISCONTI

I ratei e risconti attivi sono calcolati in modo da consentire l'imputazione dei costi e dei ricavi comuni a più esercizi in applicazione al principio della competenza temporale sancito dall'art. 2424 bis del codice civile.

PASSIVO

VOCE A – PATRIMONIO NETTO

Risulta costituito dal capitale sociale integralmente sottoscritto e versato per Euro 52.317 mila, dalla riserva da soprapprezzo delle azioni di Euro 15.253 mila, dalla riserva di rivalutazione, costituita nel 2020 per effetto della rivalutazione dei beni d'impresa al netto dell'imposta sostitutiva per Euro 3.814 mila, dalla riserva legale di Euro 1.030 mila, da varie altre riserve negative di Euro 13.585 mila, dalla riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi negativa e pari a Euro 83 mila da perdite portate a nuovo di Euro 22.193 mila e dalla perdita d'esercizio pari a Euro 12.370 mila.

VOCE B - FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi e oneri sono stanziati per coprire perdite o passività di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

La costituzione dei fondi è stata effettuata in base ai principi di prudenza e di competenza, osservando le prescrizioni del principio contabile OIC 31. Gli accantonamenti correlati sono rilevati nel conto economico dell'esercizio di competenza, in base al criterio di classificazione "per natura" dei costi.

VOCE C - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il trattamento di fine rapporto viene stanziato, in relazione alla passività maturata nei confronti dei dipendenti in conformità alla legislazione vigente ed ai contratti collettivi di lavoro ed integrativi aziendali.

VOCE D – DEBITI

I debiti sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art. 2426 c.2 c.c., tenendo conto del fattore temporale, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 del codice civile. Per i debiti per i quali sia stata verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e/o dell'attualizzazione, ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il valore nominale. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di debiti con scadenza inferiore ai dodici mesi o, in riferimento al criterio del costo ammortizzato, nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, nel caso di attualizzazione, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

VOCE E - RATEI E RISCONTI

Come per la corrispondente voce attiva, i ratei e risconti passivi sono calcolati in modo da consentire l'imputazione dei costi e dei ricavi comuni a più esercizi in applicazione al principio della competenza temporale sancito dall'art. 2424 bis del Codice Civile.

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO – IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

Le imposte sul reddito vengono calcolate ed accantonate in relazione alla valutazione dell'onere fiscale di competenza dell'esercizio, nel rispetto della vigente normativa fiscale.

Per effetto dell'adesione al consolidato fiscale nazionale triennale ex artt. 117 – 129 TUIR da parte della capogruppo, congiuntamente con la società controllata Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A. si determina in capo alla capogruppo un unico reddito complessivo corrispondente alla somma algebrica degli imponibili della controllante e delle controllate, indipendentemente dalla quota di partecipazione riferibile al soggetto controllante. Alla controllante compete pertanto anche il riporto a nuovo dell'eventuale perdita risultante dalla somma algebrica degli imponibili, la liquidazione ed il pagamento dell'imposta di gruppo e la liquidazione dell'eccedenza d'imposta di gruppo rimborsabile o riportabile a nuovo. Nel caso specifico, è stato sottoscritto tra le società aderenti al consolidato fiscale un accordo di consolidamento per disciplinare i rapporti economici finanziari conseguenti al trasferimento alla controllante dei redditi imponibili, delle perdite fiscali, degli interessi passivi non dedotti ai sensi dell'art. 96 co. 4 T.U.I.R., dei crediti d'imposta delle società controllate nonché degli oneri relativi alle maggiori imposte, sanzioni ed interessi che dovessero venire eventualmente accertate a carico delle società controllate.

Sono state contabilizzate, secondo un criterio di competenza, le imposte che, pur essendo di competenza di esercizi futuri, sono esigibili con riferimento all'esercizio in corso (imposte anticipate) e quelle che, pur essendo di competenza dell'esercizio in corso, si renderanno esigibili solo in futuri esercizi (imposte differite).

La loro iscrizione deriva dall'insorgere di differenze temporanee tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valore attribuito alla stessa secondo i diversi criteri fiscali.

Le imposte afferenti alle differenze temporanee attive e passive sono state calcolate applicando prudenzialmente un'aliquota media IRES del 24% ed un'aliquota IRAP del 4,2% per Catullo e del 3,9% per Gabriele D'Annunzio, tenendo conto altresì dei differenti criteri di imponibilità e/o deducibilità previsti dalla vigente normativa fiscale.

I crediti per imposte anticipate ed i debiti per imposte differite vengono tra loro compensati solo qualora detta compensazione sia giuridicamente consentita e accettabile sotto il profilo temporale.

Le attività per imposte anticipate vengono contabilizzate solo qualora vi sia una ragionevole certezza del loro recupero, mentre le passività per imposte differite vengono contabilizzate qualora tale debito insorga.

Sulla base delle prospettive reddituali, sono stati conteggiati i redditi imponibili che si presumono possano generarsi fino al 2030 in linea con l'orizzonte temporale del Master Plan.

L'onere fiscale posto a carico dell'esercizio in chiusura (voce 20) risulta positivo per Euro 274 mila ed è rappresentato dall'accantonamento di imposte anticipate per Euro 227 mila, allo stralcio del saldo IRAP dell'esercizio 2019 per Euro 66 mila, non più dovuto per effetto di quanto previsto decreto 34/2020, e dal conguaglio di altre imposte correnti per Euro 18 mila.

Per maggiori informazioni si rimanda a quanto indicato al paragrafo dedicato che tratta nel dettaglio la loro movimentazione.

RICONOSCIMENTO RICAVI E COSTI

I ricavi per la vendita di beni sono rilevati quando si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà, assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e benefici.

I ricavi da prestazioni di servizi sono riconosciuti sulla base dell'avvenuta prestazione ed in accordo con i relativi contratti, mentre quelli di natura finanziaria vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

I costi sono iscritti in base alla competenza temporale.

CRITERI DI CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA STRANIERA

Le attività e passività che costituiscono elementi patrimoniali monetari in valuta (crediti, debiti, disponibilità liquide, ratei attivi e passivi, titoli di debito) sono iscritte al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio e i relativi utili e perdite su cambi sono rispettivamente accreditati e addebitati al Conto Economico alla voce 17 bis Utili e perdite su cambi.

L'eventuale utile netto derivante dall'adeguamento ai cambi di fine esercizio delle poste in valuta concorre alla formazione del risultato d'esercizio e, in sede di approvazione del bilancio e conseguente destinazione del risultato a riserva legale, è iscritto, per la parte non assorbita dalla eventuale perdita d'esercizio, in una riserva non distribuibile sino al momento del successivo realizzo.

Per quanto riguarda, invece, le attività e passività in valuta di tipo non monetario (immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e altri titoli che conferiscono il diritto a partecipare al capitale di rischio dell'emittente, rimanenze, anticipi per l'acquisto e la vendita di beni e servizi, risconti attivi e passivi) sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto.

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari includono tutti i componenti positivi e negativi del risultato economico d'esercizio connessi con l'attività finanziaria del Gruppo e vengono riconosciuti in base alla competenza temporale di maturazione.

ALTRE INFORMAZIONI

Eventuali effetti significativi delle variazioni nei cambi valutari

Successivamente alla chiusura dell'esercizio non sono intervenute variazioni dei cambi valutari tali da comportare effetti significativi nei confronti del Gruppo.

Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Il Gruppo non espone in bilancio crediti e debiti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.

STIME E IPOTESI

La redazione del bilancio e della relativa Nota Integrativa in applicazione dei principi contabili di riferimento richiede da parte degli Amministratori il ricorso a stime e assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri elementi considerati rilevanti e sono oggetto di revisione periodica; gli effetti di ogni variazione ad esse apportate sono riflessi a conto economico nel periodo in cui avviene la revisione di stima.

Le voci di bilancio principalmente interessate dalla situazione di incertezza descritta nel paragrafo della Continuità aziendale sono: le imposte differite attive, il fondo per rischi e oneri, il fondo svalutazione crediti, le immobilizzazioni materiali e immateriali a causa del rischio che i loro valori contabili non siano recuperabili tramite l'uso.

Infatti, le difficili condizioni nelle quali il Gruppo si è trovata ad operare nel corso dell'esercizio hanno reso necessario svolgere delle verifiche in merito alla recuperabilità degli attivi. A tale riguardo è opportuno sottolineare che la valutazione delle attività del Gruppo è stata effettuata nella prospettiva della continuità aziendale e tenendo conto delle proiezioni contenute nello scenario economico finanziario elaborato dalla Società, che prospetta un progressivo recupero dei volumi di traffico nel medio termine.

Esame delle principali variazioni intervenute nella consistenza dell'attivo e del passivo

Si riportano di seguito le informazioni sulla composizione delle principali voci dell'attivo e del passivo dello Stato Patrimoniale (in migliaia di Euro):

Immobilizzazioni immateriali

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali

Descrizione	31/12/2019	Riclassifiche	Acquisizioni	Diminuzioni	Ammortamenti	31/12/2020
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	134	204	45		(130)	252
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.281	(300)	556	(31)		1.505
Altre immobilizzazioni immateriali	1.519	(143)		(11)	(175)	1.190
Totale	2.933	(239)	602	(42)	(304)	2.948

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

La voce «Concessioni, licenze, marchi e diritti simili» iscritta a bilancio per Euro 252 mila si riferisce al marchio aziendale e a licenze software.

Immobilizzazioni in corso e acconti

La voce «Immobilizzazioni in corso e acconti» è iscritta a bilancio per Euro 1.505 mila e si è incrementata per Euro 556 mila nel 2020 in relazione a nuovi studi, progetti e oneri i cui effetti economici si riverseranno nei prossimi esercizi con il completamento delle opere infrastrutturali collegate.

Altre immobilizzazioni immateriali

La voce «Altre immobilizzazioni immateriali» iscritta a bilancio per Euro 1.190 mila si riferisce principalmente al Master plan di Verona approvato nel corso del 2015, al Master plan di Brescia approvato nel corso del 2017.

Composizione delle voci “Costi di impianto e ampliamento” e “Costi di sviluppo”

Non risultano iscritti costi di impianto ed ampliamento e di sviluppo.

Immobilizzazioni materiali

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni materiali

Con riferimento alle rivalutazioni e agli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali iscritti nell'esercizio 2020 si rimanda a quanto già in precedenza illustrato in merito alla deroga prevista dalla legge n. 126/2020, di cui la Società ha deciso di avvalersi.

Descrizione	31/12/2019	Riclassifiche	Acquisizioni	Rivalutazioni	Diminuzioni	Amm.ti	31/12/2020
Terreni e Fabbricati	65.451	2.810	43	3.932		(1.974)	70.262
Impianti e macchinari	8.390	75	427			(629)	8.264
Attrezzature industriali e commerciali	1.169	84	200			(180)	1.272
Altri beni	543	18	72			(220)	413
Immobilizzazioni in corso	5.829	(2.748)	570		(18)		3.633
Totale	81.381	239	1.311	3.932	(18)	(3.003)	83.843

Commento

Terreni e fabbricati

La voce «Terreni e Fabbricati» iscritta a bilancio per Euro 70.262 mila si riferisce principalmente a:

Terreni e Fabbricati	31/12/2019	31/12/2020
Terreni	3.265	3.350
Parcheggio privato autoveicoli	5.190	5.206
Piazzale, piste e raccordi	32.601	34.597
Fabbricato Aerostazione	21.799	20.900
Costruzioni leggere	475	266
Hangar Aeromobili	2.120	5.944
Totale	65.451	70.262

Come in precedenza illustrato, nell'esercizio 2020, in accordo con quanto previsto dalla legge n. 126/2020 in sede di conversione del decreto-legge n. 104/2020 (c.d. Decreto Agosto), si è provveduto alla rivalutazione dell'hangar aeromobili dello scalo di Verona, per un importo pari ad € 3,9 milioni, giusta perizia predisposta da esperto indipendente appositamente incaricato dalla Società.

Impianti e macchinari

La voce «Impianti e macchinari» iscritta a bilancio per Euro 8.264 mila rispetto ai Euro 8.390 mila si riferisce principalmente a:

Impianti e Macchinari	31/12/2019	31/12/2020
Impianti generici	416	368
Impianti elettrici	1.095	1.150
Impianti idraulici/condizionamento	1.660	1.630
Impianti radiofonici	9	102
Impianti di pista	2.867	2.706
Impianti telefonici	17	12
Impianti comunicazione pubblico	3	3
Impianti di controllo	128	245
Impianti di controllo sicurezza	668	600
Impianti automazione	61	59
Impianti movimentazione bagaglio	65	58
Impianti di carico e scarico	1	1
Impianti frigoriferi	153	147
Impianti fissi	1.245	1.184
Totale	8.390	8.264

Attrezzature industriali e commerciali

La voce «Attrezzature industriali e commerciali» iscritta a bilancio per Euro 1.272 mila si riferisce principalmente a:

Attrezzature Industriali e Commerciali	31/12/2019	31/12/2020
Attrezzature e mezzi di rampa	717	657
Attrezzatura varia	90	253
Segnaletica	70	132
Segnaletica e attrezzatura di pista	290	230
Totale	1.167	1.272

Altri beni materiali

La voce «Altri beni materiali» iscritta a bilancio per Euro 413 si riferisce principalmente a:

Altri Beni Materiali	31/12/2019	31/12/2020
Arredi aerostazione	76	74
Mobili e arredi macchine ordinarie ufficio	12	29
Macchine elettroniche ufficio	403	263
Autocarri e mezzi trasporto interni	30	27
Insegne luminose	22	20
Totale	543	413

Immobilizzazioni materiali in corso

La voce «Immobilizzazioni in corso e acconti», ammonta a Euro 3.633 mila e si riferisce principalmente al “Progetto Romeo”.

Immobilizzazioni finanziarie

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni finanziarie

Descrizione	31/12/2019	31/12/2020
Quadrante Servizi S.r.l.	12	12
Verona Mercato S.p.A.	35	35
Consorzio Energia Verona Uno	1	1
BCC	1	1
Totale	49	49

Le restanti immobilizzazioni finanziarie pari a circa Euro 25 mila si riferiscono principalmente a depositi cauzionali. Per maggiori informazioni si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.

Crediti entro l'esercizio

I crediti esigibili entro l'esercizio iscritti in Bilancio per complessivi Euro 9.128 mila vengono dettagliati nei prospetti seguenti.

Descrizione	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Crediti vs clienti	10.544	(2.120)	8.424
Crediti vs erario	247	177	424
Altri crediti	126	154	280
Totale	10.917	(1.789)	9.128

Il valore dei crediti verso clienti risulta ridotto per effetto dell'iscrizione di un fondo svalutazione crediti pari a Euro 1.067 mila determinato in base ai presunti rischi di inesigibilità. Si rimanda alla relazione sulla gestione circa i maggiori rapporti in essere con i clienti.

I crediti verso l'erario si riferiscono a crediti IVA per Euro 310 mila e altri crediti verso erario per Euro 114.

Gli altri crediti si riferiscono principalmente a crediti verso istituti previdenziali per Euro 176 mila e ad acconti a fornitori per Euro 86 mila.

Crediti oltre l'esercizio

I crediti esigibili oltre l'esercizio iscritti in Bilancio per complessivi Euro 20.442 mila vengono dettagliati nei prospetti seguenti.

Descrizione	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Crediti vs clienti	63	(30)	33
Crediti vs erario	60	0	60
Altri crediti	11.618	0	11.618
Crediti per imposte anticipate	8.479	253	8.732
Totale	20.220	223	20.442

La voce si compone principalmente all'importo iscritto tra gli altri crediti, pari a Euro 11.618 mila, relativo alla causa con ENAV, per la quale si rimanda al paragrafo "Il Contenzioso" per maggiori dettagli.

In merito alla variazione relativa ai crediti per imposte anticipate si rimanda al paragrafo "Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate".

Disponibilità liquide

Consistono nelle giacenze del Gruppo sui conti correnti intrattenuti presso Istituti di Credito e nelle liquidità esistenti nelle casse sociali alla chiusura dell'esercizio.

Descrizione	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Denaro e valori in cassa	65	(7)	57
Cassa assegni			
Depositi presso Istituti Bancari	7.140	(493)	6.647
Totale	7.204	(500)	6.704

Ratei e risconti attivi

La variazione dei ratei e risconti attivi viene di seguito riportata:

Descrizione	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Risconti attivi	155	(30)	125
Ratei attivi	1	(1)	
Totale	156	(31)	125

I risconti attivi, esposti in bilancio con saldo complessivo pari Euro 125 mila, risultano essere riferiti principalmente a canoni di manutenzione e contributi marketing, nonché a costi per assicurazione con competenza 2021.

Patrimonio Netto

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2427 comma 7 bis del codice civile, sono nel seguito analizzate le variazioni intervenute nella consistenza delle voci di Patrimonio Netto

Patrimonio Netto	31/12/2018	Variazioni	Risultato esercizio	31/12/2019
Capitale sociale	52.317			52.317
Riserva sovrapprezzo azioni	15.253			15.253
Riserva legale	924			924
Altre riserve				
-Riserva imprevisti attività aeroportuale	1.383			1.383
-Riserva di consolidamento	(14.968)			(14.968)
Utili/(Perdite a nuovo)	(17.902)	(6.594)		(24.496)
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(6.594)	6.594	2.409	2.409
TOTALE	30.413		2.409	32.822
Capitale e Riserve di terzi				
Utile/(Perdita) dell'esercizio di terzi				
TOTALE PATRIMONIO DI TERZI				
TOTALE PATRIMONIO NETTO	30.413	0	2.409	32.822

Patrimonio Netto	31/12/2019	Variazioni	Risultato esercizio	31/12/2020
Capitale sociale	52.317			52.317
Riserva sovrapprezzo azioni	15.253			15.253
Riserve di rivalutazione		3.814		3.814
Riserva legale	924	107		1.030
Altre riserve				
-Riserva imprevisti attività aeroportuale	1.383			1.383
-Riserva di consolidamento	(14.968)			(14.968)
Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		(83)		(83)
Utili/(Perdite a nuovo)	(24.496)	2.302		(22.193)
Utile/(Perdita) dell'esercizio	2.409	(2.409)	(12.370)	(12.370)
TOTALE	32.822	3.731	(12.370)	24.183
Capitale e Riserve di terzi				
Utile/(Perdita) dell'esercizio di terzi				
TOTALE PATRIMONIO DI TERZI				
TOTALE PATRIMONIO NETTO	32.822	3.731	(12.370)	24.183

La riserva di rivalutazione istituita nell'esercizio deriva dalla rivalutazione dei cespiti riferiti all'hangar presso l'aeroporto di Verona, già in precedenza descritta, al netto della relativa imposta sostitutiva, calcolata in misura pari al 3%, secondo quanto previsto dalla norma attualmente in vigore.

Fondi per rischi ed oneri

La variazione del fondo rischi e oneri viene di seguito riportata:

Descrizione	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Altri fondi rischi e oneri	22.077	794	22.871
Strumenti finanziari derivati passivi		110	110
Totale	22.077	794	22.980

Tale voce è costituita da stanziamenti destinati a coprire le passività potenziali a carico delle società del gruppo, principalmente relativi a contenziosi potenziali ed in essere.

Si ritiene che i fondi siano sufficientemente capienti per coprire i rischi derivanti da cause legali e contenziosi di specifica natura con le società del gruppo come attore passivo o attivo sulla base di una ragionevole stima, basata sulle informazioni disponibili e sentito il parere dei consulenti legali.

Contenziosi Fondo rischi e oneri

Fondo Antincendio

Con riferimento alla vertenza relativa al “Fondo antincendi” si segnala che con l’art. 1, comma 1328, della Legge Finanziaria n. 296/2006 (c.d. Legge Finanziaria 2007) il Legislatore ha previsto “due canali di finanziamento della riduzione della spesa pubblica da sostenere per garantire il servizio antincendi negli aeroporti: l’addizionale sui diritti d’imbarco dei passeggeri ed il fondo alimentato dalle società aeroportuali”, c.d. Fondo Antincendi o Fondo dei Vigili del Fuoco.

Sin dall’entrata in vigore della norma i gestori aeroportuali hanno lamentato:

- che il Fondo Antincendi è utilizzato anche e soprattutto per costi non relativi agli aeroporti
- che detto Fondo deve essere alimentato da tutti gli operatori che contribuiscono a generare traffico (vettori, handlers, ecc.)
- è stato istituito senza alcuna copertura tariffaria diretta/indiretta

Sono stati quindi instaurati da parte delle società di gestione aeroportuale vari giudizi avanti il Giudice Civile, Tributario e Amministrativo nei confronti del Ministero degli Interni/Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Ministero dell’Economia e delle Finanze e dell’Enac, in cui si è chiesto di accertare, fra l’altro, che i contributi destinati ad alimentare il Fondo Antincendi, dopo che era intervenuta la Legge 28 gennaio 2009 n. 2 erano in realtà destinati al 100% a finalità del tutto estranee a quelle della riduzione del costo a carico dello Stato per il servizio antincendio negli aeroporti. Si eccepiva, infatti, che la prestazione imposta si presentava come un tributo di scopo, non essendo detta prestazione correlata alla finalità originariamente prevista (sicurezza antincendi negli aeroporti).

Nel 2015 le Amministrazioni hanno sollecitato un apposito intervento legislativo finalizzato a modificare ab origine la disciplina del Fondo Antincendi disponendo norme di favore per le Amministrazioni.

E così, in data 30 dicembre 2015, è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Legge 28 dicembre 2015 n. 208 che, all’art. 1, comma 478, ha introdotto a partire dal 1 gennaio 2016 il periodo “e di corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all’art. 1, comma 1328 della legge 25 dicembre 2006 n. 296” al fine di far sì che gli stessi “si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria”.

Catullo ha sempre tempestivamente e validamente instaurato, di anno in anno, tutti i contenziosi avverso le determinazioni delle quote di contribuzione al Fondo Antincendi, conseguendo alcune importanti sentenze:

- la sentenza positiva della CTP Roma n. 440/2010 che ha accertato la natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi annullando l’annualità 2008;
- la sentenza passata in giudicato del TAR Lazio n. 4588/2013 che a sua volta ha accertato la natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi e la piena giurisdizione del giudice tributario;
- la sentenza passata in giudicato della CTP Roma n. 10137/51/14 che, ribadendo la natura di tributo di scopo del Fondo Antincendi e la piena giurisdizione del giudice tributario, ha annullato l’annualità 2009, statuendo l’importante e dirimente principio che le società di gestione aeroportuale non sono tenute a corrispondere alcunché per finalità diverse da quelle che non siano l’attivazione del servizio antincendio aeroportuale;

- l'ordinanza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite n. 2704 del 28 dicembre 2016, che ha fissato rilevanti principi di diritto, sollevando la questione di legittimità costituzionale del comma 478 della Legge di Stabilità 2016;
- la sentenza positiva della CTR Lazio n. 1154/2016 che ha dichiarato inammissibile l'atto di appello delle Amministrazioni avverso la sentenza della CTP Roma n. 10137/51/14;
- la positiva sentenza della Corte Costituzionale n. 167/2018 che ha disapplicato a partire dal 26 luglio 2018 le disposizioni di legge introdotte dal Legislatore per annullare in via retroattiva e incostituzionalmente gli effetti della sentenza della CTP Roma n. 10137/51/2014. Tale sentenza, recependo interamente le doglianze portate avanti nell'interesse dei gestori aeroportuali, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 2018/2015. Ne conseguono tutta una serie di relevantissimi e positivi aspetti per le società di gestione aeroportuale che hanno avviato detto contenzioso, da far valere nei contenziosi ancora pendenti.
- la positiva sentenza della Corte di Cassazione a sezioni unite civili n. 3162/2019, depositata il 1° febbraio 2019, con cui è stata definitivamente accertata e stabilita la natura di tributo del contributo da versarsi al Fondo Antincendio ed è stata definitivamente dichiarata la giurisdizione tributaria.
- la positiva sentenza della CTP di Roma n. 2517/2019 pubblicata in data 20/02/2019, con cui il giudice tributario, accogliendo tutte le tesi difensive portate avanti nell'interesse della capogruppo, ha integralmente accolto il ricorso, affermando la propria giurisdizione in forza della natura di tributo del fondo Antincendio e accertando "la non debenza del tributo a decorrere dal 2009", a causa del venire meno dell'originario scopo legislativo ad opera dell'art. 4, comma 3-bis, del D.L. n. 185 del 2008.

Nella fase attuale, tenuto conto comunque della complessità della controversia, della valenza che la stessa ha per le diverse Amministrazioni competenti, nonché della necessità di un apposito intervento legislativo in materia, il raggiungimento di un'eventuale soluzione transattiva in materia di Fondo Antincendio deve comunque considerarsi come un'ipotesi, il cui esito è al momento incerto.

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.

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.

Enav si è costituita in giudizio con domanda riconvenzionale, chiedendo di rigettare le domande di Catullo e di accertare il diritto di credito di Enav.

Con sentenza pubblicata il 3/04/17 il Tribunale di Roma ha accolto la domanda riconvenzionale di Enav, condannando, di conseguenza, Catullo al pagamento dell'asserito credito di Enav, pari a 18,7 milioni di euro oltre accessori, per lo svolgimento dei servizi di navigazione aerea presso l'aeroporto di Brescia Montichiari e ha rigettato le domande di manleva di Catullo nei confronti del Ministero e dell'Enac.

Catullo ha poi incaricato i legali di appellare la citata sentenza e di depositare istanza per la sospensione dell'efficacia esecutiva della stessa.

Nel proprio atto di appello Catullo ha chiesto di accertare l'illegittimità delle richieste di pagamento di Enav nei confronti di Catullo per lo svolgimento dei servizi di navigazione aerea presso lo scalo di Brescia, sostenendo principalmente che, avendo Enav l'obbligo di rendicontare i costi sostenuti per lo svolgimento di detto servizio, il debito di Catullo vada ricalcolato proprio in relazione agli importi effettivamente rendicontati, oltre a chiedere la sospensione della sentenza di I grado.

In data 15/05/2017 è stata concessa la sospensione inaudita altera parte di detta sentenza ed è stata fissata udienza di comparizione delle parti per il 6/06/17, poi rinviata al 3/10/17, per discutere su detta sospensione.

Con ordinanza del 28/11/17, notificata il 4/12/17, la Corte di Appello ha disposto la sospensione della sentenza di I grado limitatamente ad una minima parte dell'importo asseritamente dovuto e ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 19 ottobre 2021.

Detta ordinanza, tuttavia, è apparsa nella sua motivazione errata e contraddittoria. Si è ritenuto, pertanto, di depositare ricorso alla Corte di Appello di Roma ex art. 287 c.p.c. in cui si chiede alla Corte di procedere alla correzione dell'errore di calcolo compiuto nell'ordinanza del 4 dicembre 2017.

In data 9 gennaio 2018 si è svolta l'udienza per la discussione sull'istanza di correzione e, a scioglimento della propria riserva, la Corte di Appello, con ordinanza del 6/02/18 ha disposto la sospensione della sentenza di I grado limitatamente ad una somma maggiore rispetto all'ordinanza del 4 dicembre, ma comunque inferiore rispetto a quanto richiesto dalla capogruppo.

Poiché anche questa seconda ordinanza della Corte di Appello appariva errata, la capogruppo ha avviato apposita azione di revocazione per errore di fatto processuale. Enav, inoltre, in data 8/03/2018 ha notificato atto di precetto per l'importo di cui alla sentenza di I Grado non oggetto di sospensione, pari a 15,3 milioni di euro oltre accessori.

Con sentenza del settembre 2018, la Corte di Appello di Roma ha ritenuto inammissibile il ricorso per revocazione di Catullo per non impugnabilità delle ordinanze cautelari. È divenuta, pertanto, definitiva, l'ordinanza cautelare del 28/11/17, così come rettificata il 6/02/2018.

La capogruppo ha chiesto alla Corte di Appello, nel caso in cui venisse condannata al pagamento degli importi richiesti da Enav, di pronunciarsi anche sulla propria richiesta allo Stato, ai sensi del d.m. 3 agosto 2007, di rimborso degli oneri in questione quale compenso per i servizi di navigazione aerea svolti dal 3 agosto 2007 al 31 dicembre 2012, e di assegnare eventualmente un termine ai sensi dell'art. 1183 cod. civ. entro il quale lo Stato/Ministero dell'Economia e delle Finanze debba restituire a Catullo detti importi.

Si evidenzia, inoltre, che a maggio del 2017 Enav S.p.A. ha notificato decreto ingiuntivo per il pagamento di un ulteriore asserito credito, pari a 2,3 milioni di euro, sorto successivamente all'incardinamento del giudizio principale da parte di Valerio Catullo (a fine 2011) e relativo all'effettuazione dei servizi di navigazione aerea presso l'aeroporto di Brescia nell'anno 2012.

A tale decreto ingiuntivo Catullo S.p.A. si è opposta, riproponendo sostanzialmente le stesse argomentazioni già proposte in sede di appello e chiedendo l'annullamento/revoca del decreto ingiuntivo opposto.

In data 14 dicembre 2017 si è svolta la prima udienza di detto giudizio, in cui sono stati esposti al Giudice tutti i termini della controversia. Nel corso del 2018 si è svolta la fase istruttoria del

procedimento, a termine del quale il Giudice ha ritenuto di non concedere la provvisoria esecutività al decreto ingiuntivo di Enav e ha sospeso il giudizio per pregiudizialità rispetto a quello pendente in Corte di Appello. In data 18/02/19 è stato notificato ricorso in Cassazione per regolamento di competenza da parte di Enav con cui si chiede l'annullamento dell'ordinanza di sospensione emessa dal Tribunale di Verona di far proseguire la causa innanzi il giudice adito in quanto, fra l'altro, non sussisterebbe alcun rapporto di pregiudizialità tra il giudizio pendente avanti la Corte di Appello di Roma e il giudizio dinanzi il Tribunale di Verona sospeso. Con ordinanza del 13/02/2020 la Corte di Cassazione ha accolto il regolamento di competenza proposto da Enav, mantenendo ferma la sospensione dell'efficacia esecutiva del decreto ingiuntivo opposto. In ragione di ciò Enav ha provveduto alla riassunzione del giudizio in questione avanti il Tribunale di Verona.

Con atto del 05/06/2018 Enav ha proceduto al pignoramento della somma precettata, di cui alla sentenza di I grado del Tribunale di Roma limitatamente all'importo non oggetto di sospensione, presso 3 dei principali istituti bancari con cui opera Catullo. La capogruppo, nel CdA del 25 luglio 2018, al fine di ottenere in tempi rapidi lo svincolo dei conti pignorati, ha deliberato di procedere al pagamento dell'intero importo precettato, pari a un totale di 16,7 milioni di euro compresi accessori.

Gli Amministratori, tenuto conto di quanto indicato dai propri consulenti legali in merito alla complessità e alla criticità del contenzioso in essere, hanno ritenuto di confermare l'impostazione di maggiore prudenza dello scorso esercizio che riflette una stima complessiva della passività legata al contenzioso pari a complessivi 14,5 milioni di euro. Tale impostazione ha comportato un fondo per rischi ed oneri riferiti a tale vicenda a complessivi circa 9,4 milioni di euro a fronte dell'importo iscritto tra gli altri crediti pari a 11,6 milioni di euro corrispondente all'importo pagato ad ENAV nel 2018 pari a 16,7 milioni di euro al netto dei debiti già contabilizzati in precedenza per 5,1 milioni di euro.

Gli Amministratori segnalano infine che, data la complessità di tale vicenda, l'esito finale della causa è caratterizzato dagli elementi di incertezza propri dei contenziosi legali.

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 è stato stabilito normativamente un coefficiente.

Con sentenza pubblicata il 12/04/17 il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del giudice ordinario. In data 13/11/17 è stato notificato atto di appello da parte di un vettore. Nel corso del 2018 la Corte di Appello ha dichiarato la giurisdizione del giudice ordinario e ha rimesso la causa avanti il Tribunale di Roma, la cui prima udienza si è tenuta a maggio 2019. Attualmente è in corso la fase istruttoria.

ADDIZIONALE COMUNALE

Nel settore aeroportuale esiste la 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 a favore del bilancio dello Stato e dell'INPS.

La riforma Fornero (l. n. 92/2012), a partire da luglio 2012, ha previsto specificatamente il pagamento di una sanzione civile in caso di mancato o ritardato pagamento da parte del gestore aeroportuale dell'Addizionale Comunale riferita alla quota di competenza INPS. E' stata inoltre introdotta una sanzione amministrativa in caso di inadempienza rispetto agli obblighi di comunicazione all'INPS contenente le informazioni inerenti l'addizionale passeggeri.

La Società capogruppo ha maturato un debito per addizionale comunale, incassata in esercizi antecedenti al 2013 e non versata, di circa 20 milioni di euro; a fine 2017 il CdA della Società capogruppo ha deliberato l'avvio dell'azione civile volta ad accertare e far dichiarare la prescrizione del diritto degli enti competenti al pagamento di tale importo.

Nel corso del 2018 Catullo ha provveduto a notificare - nei confronti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Interno - l'atto di citazione avanti il Tribunale di Roma, Sezione Ordinaria per l'accertamento dell'intervenuta prescrizione del diritto dei Ministeri al pagamento dell'Addizionale Comunale pari a euro 6.660.256.

Contestualmente, si è proceduto con il deposito del Ricorso ex art. 442 c.p.c. (avanti il Tribunale di Roma, Sezione Lavoro) nei confronti dell'INPS per l'accertamento dell'intervenuta prescrizione del diritto dell'Ente al pagamento dell'Addizionale Comunale pari a euro 13.285.396.

Entrambi i procedimenti sono attualmente in fase istruttoria.

A partire dal 2013 il gestore è in regola con i versamenti dovuti.

IMU

Nel corso del 2017 sono stati notificati due avvisi di accertamento IMU per le annualità 2010 e 2011 relativamente allo scalo di Brescia Montichiari contro i quali la Società capogruppo ha presentato ricorso. Nel corso del 2018 è stato notificato avviso di accertamento IMU per l'annualità 2012, avverso il quale la Società capogruppo ha dato incarico al legale di depositare ricorso.

Nel corso del 2019 sono state notificate due rettifiche catastali operate dall'Agenzia delle Entrate di Brescia in riferimento a edifici di origine militare situati presso l'aeroporto di Brescia Montichiari.

Entrambi detti avvisi di accertamento catastale sono stati impugnati da parte della Società capogruppo.

Inoltre sempre nel corso del 2019 sono stati notificati sei avvisi di accertamento IMU per le annualità dal 2013 al 2018 relativamente ad edifici di origine militare situati presso lo scalo di Brescia.

Nel corso del 2020 la Società capogruppo ha conseguito due favorevoli sentenze; una relativa alle annualità 2010, 2011 e 2012 - i cui procedimenti erano stati riuniti - con cui il giudice tributario di primo grado ha statuito l'accoglimento del ricorso dell'aeroporto e l'altra relativa agli edifici di origine militare, con cui, in accoglimento delle richieste della Società capogruppo, si è stabilito che trattasi di fabbricati che non hanno funzionalità autonoma e che devono essere inquadrati catastalmente in categoria esente, alla stregua del compendio aeroportuale. Avverso tale seconda sentenza è stato proposto appello da controparte.

Il fondo rischi ed oneri diversi comprende, oltre ai contenziosi sopra citati, accantonamenti relativi alle seguenti minori vertenze:

- a fronteggiare oneri e rischi connessi a contenzioso legale in essere con alcune compagnie aeree e fornitori, la cui definizione dovrebbe avvenire nel prossimo esercizio ma che alla chiusura dell'esercizio non sono puntualmente determinabili nell'ammontare;

- a fronteggiare oneri e rischi connessi al canone di sicurezza pregresso;
- a fronteggiare oneri e rischi connessi all'art.2-duodecies del d.l.30 settembre 1994, n.564 convertito nella legge 30 novembre 1994, n. 656 che ha disposto il raddoppio dei diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale da destinare con apposito decreto.

Il fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2020 si compone, oltre alle voci sopra descritte dei seguenti valori:

- fondo rischi ed oneri dipendenti di ammontante a Euro 158 mila è destinato a fronteggiare oneri e rischi connessi al personale, quali ad esempio eventuali contenziosi in essere.
- fondo rischi ed oneri clienti e fornitori, pari ad Euro 159 mila, è destinato a fronteggiare presunti oneri verso fornitori per fatture da ricevere o verso clienti per note di credito da emettere e altri costi di competenza dell'esercizio 2020e precedenti, non ancora puntualmente determinabili o quantificabili alla data di approvazione del progetto di bilancio. L'utilizzo effettuato nell'esercizio si riferisce ad oneri di competenza dei precedenti esercizi che si sono manifestati nel corso dell'anno 2020.
- fondo spese di manutenzione straordinaria è stato stanziato sullo scalo di Verona per Euro 3.988.136 e sullo scalo di Brescia per Euro 1.194.052 per sostenere nel tempo i costi di manutenzione ciclica e di rinnovamento sui beni in concessione e gratuitamente devolvibili. La quota accantonata nell'esercizio è stata determinata a seguito di stima effettuata da un perito indipendente per mantenere in un buono stato di funzionamento i sopra indicati beni sino al termine della concessione. L'utilizzo di riferisce a spese di manutenzione cicliche sostenute nell'esercizio
- fondo rischi ed oneri per strumenti derivati passivi ammontante a Euro 109.725 e corrispondente al fair value del derivato di copertura al 31 dicembre 2020.

Fondo trattamento di fine rapporto

Rappresenta il debito maturato a tale titolo verso i dipendenti alla data di chiusura del bilancio e risulta determinato in osservanza del disposto dell'art. 2120 C.C.

Fondo Trattamento di fine rapporto	31/12/2019	Acc.to dell'esercizio	Utilizzo dell'esercizio	31/12/2020
Fondo T.F.R.	1.361	586	(587)	1.359
TOTALE	1.361	586	(587)	1.359

Debiti entro l'esercizio

I debiti iscritti in Bilancio per complessivi circa Euro 55.110 mila vengono dettagliati nei prospetti seguenti.

Debiti	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Debiti verso banche	9.120	(37)	9.083
Acconti	513	(74)	439
Fornitori	15.921	(2.450)	13.471
Debiti tributari	577	101	678
Debiti vs INPS e altri enti previdenziali	772	150	923
Altri debiti	31.708	(1.192)	30.516
TOTALE	58.612	(3.502)	55.110

La voce debiti verso banche viene commentata nel paragrafo successivo.

Nella voce acconti sono compresi gli anticipi dei clienti.

Nella voce debiti tributari risultano debiti per ritenute IRPEF professionisti e dipendenti per Euro 517 mila, debiti per imposte correnti IRES e IRAP pari a Euro 13 mila, debiti per imposta sostitutiva a seguito della rivalutazione dell'*hangar* di Verona per Euro 117 e altri debiti tributari pari a Euro 31 mila.

La voce debiti verso altri comprende debiti verso dipendenti per competenze e ferie non godute per complessivi Euro 1.242 mila, debiti verso Enac per Euro 542 mila, debiti per il fondo servizi antincendi ex art 1 comma 1238 L. 296/2006 per Euro 5.143 mila, debiti per l'imposta regionale sul rumore per Euro 1.228 mila, debiti per depositi cauzionali passivi per Euro 330 mila, debiti per addizionale comunale ex art. 2, comma 11, L. 24.12.2003 n. 350 e successive modifiche per complessivi Euro 21.604 mila ed altri debiti di minor valore per Euro 426 mila.

Debiti oltre l'esercizio

I debiti oltre l'esercizio iscritti in Bilancio risulta pari a Euro 19.485 mila.

Debiti	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Debiti verso banche	7.841	11.644	19.485
TOTALE	7.841	11.644	19.485

Al 31/12/2020 i debiti bancari ammontano a Euro 28.568 con la seguente ripartizione temporale:

	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Debiti verso banche	9.083	18.240	1.245	28.568

I finanziamenti in essere alla data di chiusura dell'esercizio sono:

- Finanziamento sottoscritto in data 21 gennaio 2019 con Banco BPM S.p.A. di importo nominale complessivo pari ad Euro 5,3 milioni per il quale è previsto un rimborso con periodicità trimestrale a partire dal 28 giugno 2021 e termine al 31 marzo 2022. In data 20 maggio 2020, la banca ha concesso la sospensione, con traslazione del piano per il periodo

analogo del rimborso della quota capitale, per le prime 3 rate del 2020 a causa della limitata operatività della Società capogruppo dovuta dalla pandemia in corso. Inoltre, successivamente alla data di chiusura dell'esercizio l'istituto ha concesso la sospensione delle prime 2 rate del finanziamento scadenti nel 2021, con traslazione del piano di ammortamento per il periodo analogo del rimborso della quota capitale.

- Finanziamento sottoscritto in data 20 settembre 2019 con pool ICREEA Banca Impresa S.p.A. e Banca di Verona – Credito Cooperativo Cadidavid S.c.p.A. di importo nominale complessivo pari ad Euro 6 mln, per il quale è previsto un rimborso in rate costanti con periodicità trimestrale a partire 20 dicembre 2020 con scadenza 20 settembre 2024. Il finanziamento è gravato da condizioni relative al rispetto di indici patrimoniali e finanziari riferiti al bilancio consolidato di gruppo che, se non rispettati per due anni consecutivi, possono portare la decadenza del beneficio del termine da parte della controparte bancaria (c.d. “covenants”). Il Gruppo nel 2020, per il primo esercizio del biennio, non ha rispettato ratio stabili.
- Finanziamento sottoscritto in data 9 luglio 2020 con pool ICREEA Banca Impresa S.p.A. e Banca di Verona – Credito Cooperativo Cadidavid S.c.p.A. di importo nominale complessivo pari ad Euro 3,5 mln e per il quale è previsto un rimborso in rate costanti con periodicità trimestrale a partire 30 giugno 2021 con scadenza 30 giugno 2024. Il finanziamento contro garantito dal Fondo di Garanzia Mediocredito S.p.A. per Euro 2,8 mln è gravato da condizioni relative al rispetto di indici patrimoniali e finanziari riferiti al bilancio consolidato di gruppo (c.d. “covenants”) a partire dall'esercizio che si chiuderà il 31 dicembre 2021
- Finanziamento chirografario per il sostegno alla liquidità imprese con garanzia SACE S.p.A. per Euro 9 mln, ai sensi del Decreto Legge 8 aprile 2020 n. 23 – “DI liquidità”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 5 giugno giugno 2020 n.40, sottoscritto in data 21 settembre 2020 con Banco BPM S.p.A. di importo nominale complessivo pari ad Euro 10 mln, per il quale è previsto un rimborso in rate costanti con periodicità trimestrale a partire dal 30 settembre 2022 con scadenza 30 giugno 2026. Sempre in data 21 settembre 2020 è attivo un contratto di copertura del rischio di oscillazione del tasso di interesse (“Interest Rate Swap”) che rispecchia la durata temporale e il nozionale del piano di ammortamento previsto nel contratto di finanziamento.
- Finanziamento per il sostegno alla liquidità imprese contro garantito dal Fondo di Garanzia Mediocredito S.p.A. per un importo pari a Euro 0,9 mln, ai sensi del Decreto Legge 8 aprile 2020 n. 23 – “DI liquidità”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 5 giugno giugno 2020 n.40, sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un BPER Banca S.p.A. di importo nominale complessivo pari a Euro 1 mln, per il quale è previsto un rimborso con periodicità trimestrale a partire dal 30 ottobre 2021 con scadenza 30 ottobre 2024
- è stato rimborsato completamente con il pagamento di Euro 2.000.000 il finanziamento a breve con pool ICREEA Banca Impresa S.p.A. e Banca di Verona – Credito Cooperativo Cadidavid S.c.p.A
- è ancora in essere la linea di cassa a breve di Euro 5.000.000

Crediti e debiti di durata residua superiore a cinque anni, e debiti assistiti da garanzie reali sui beni

Il Gruppo non espone in bilancio crediti o debiti di natura non finanziaria di durata presumibile superiore a cinque anni. Non esistono in bilancio debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali.

Ratei e risconti passivi

Di seguito si riporta la variazione dei ratei e risconti passivi:

Descrizione	31/12/2019	Variazione	31/12/2020
Risconti passivi	175	(27)	148
Totale	175	(27)	148

I risconti passivi, esposti in bilancio con il saldo complessivo di Euro 148 mila, risultano principalmente riferiti a canoni anticipati relativi a servizi di sub concessione di competenza del futuro esercizio.

Situazione patrimoniale finanziaria del complesso delle imprese incluse nel bilancio consolidato

Il raffronto tra il Patrimonio Netto e il risultato netto desumibile dal bilancio civilistico dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. ed i corrispondenti valori riportati nel Bilancio Consolidato di Gruppo, è riepilogato come segue:

	31/12/2019		31/12/2020	
	Patrimonio netto complessivo del risultato	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto complessivo del risultato	Risultato d'esercizio
Patrimonio netto e risultato d'esercizio della società controllante	43.547	2.137	34.760	(12.518)
Patrimoni netti e risultati d'esercizio delle società controllate	2.790	(1.425)	2.213	(576)
<i>Rettifiche di Consolidamento:</i>				
a) Eliminazione valore netto delle partecipazioni iscritte nel bilancio della controllante e delle società controllate	(2.790)	1.425	(2.213)	576
b) Eliminazione dei dividendi				
c) Eliminazione delle operazioni infragruppo	(10.701)	268	(10.557)	144
d) Eliminazione plusvalenze nette intercompany	(24)	4	(20)	4
Patrimonio netto e risultato d'esercizio del gruppo				
Patrimonio netto e risultato d'esercizio di terzi				
Patrimonio netto e risultato d'esercizio come riportati nel bilancio consolidato	32.822	2.409	24.183	(12.370)

La posizione finanziaria di gruppo risulta negativa con giacenze al netto dei finanziamenti e dei depositi al 31.12.2020 ammontante complessivamente a Euro 21.864 mila.

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni secondo categorie di attività ed aree geografiche

Ripartizione dei ricavi

Ricavi tipici	2019	2020
Ricavi aeronautici indiretti	7.374	9.401
Ricavi aeronautici diretti	25.751	8.329
Ricavi da sub concessioni	9.766	3.474
Ricavi da parcheggi	4.931	1.593
Ricavi per altri servizi resi	354	65
Totale	48.176	22.862

Tutti i ricavi si riferiscono a proventi per servizi resi sul territorio nazionale.

La suddivisione degli altri ricavi e proventi risulta essere la seguente:

Altri ricavi e proventi	2019	2020
Recupero costi vari	935	781
Sopravvenienze attive	451	12
Proventi contratto service	3	0
Contributi c/esercizio	15	29
Altri, di minor valore	846	405
TOTALE	2.250	1.226

Costi della produzione

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumi e di merci

La suddivisione dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci risulta essere la seguente:

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2019	2020
Carburanti e lubrificanti	483	249
Materiali di manutenzione	585	358
De-icing	144	62
Altri, di minor valore	121	144
TOTALE	1.332	812

Costi per servizi

La suddivisione dei costi per servizi risulta essere la seguente:

Costi per prestazioni di servizi	2019	2020
Servizi di pulizia	2.652	3.843
Sviluppo traffico aeroportuale e marketing	4.847	2.771
Manutenzioni	3.183	2.635
Utenze energia elettrica e telefoniche	2.367	1.999
Servizi controllo sicurez.	4.110	3.038
Prestazioni professionali e di consulenza	952	652
Assicurazioni	288	298
Emolumenti organi sociali	358	403
Mensa e rimborsi spese viaggi dipendenti	228	139
Coordinamento generale di scalo	1.205	756
Manutenzioni impianti AVL	1.140	926
Assistenza medica	446	396
Prestazioni/Servizi diversi	1.680	929
TOTALE	23.455	18.784

Costi per godimento beni di terzi

La suddivisione dei costi per godimento beni di terzi risulta essere la seguente:

Costi per godimento beni di terzi	2019	2020
Canone di concessione aeroportuale e altri	2.782	1.093
Canoni di locazione operativi	128	197
TOTALE	2.910	1.292

Costi per il personale

Il costo del lavoro 2020, comprensivo del costo dei lavoratori in somministrazione, si è attestato a Euro 10.264 mila con un decremento di circa Euro 1.097 mila rispetto all'esercizio precedente.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce Ammortamenti evidenzia un decremento rispetto al precedente esercizio pari a circa Euro 2.351 mila, sostanzialmente per effetto della possibilità di sospendere gli ammortamenti prevista dal cd. "Decreto Agosto".

In chiusura dell'esercizio 2020 il fondo svalutazione crediti in essere sono stati ricostituiti con uno stanziamento complessivo di circa Euro 67 mila a fronte di posizioni caratterizzate da rischiosità di incasso.

Accantonamenti per rischi

Nel corso dell'esercizio è stato effettuato un accantonamento al fondo rischi diversi per circa Euro 148 mila al fine di renderlo congruo a fronteggiare le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza. Per i dettagli relativi alla natura degli accantonamenti si rimanda alla sezione della presente Nota dedicata alla movimentazione del fondo rischi e oneri.

Altri accantonamenti

Fa riferimento all'accantonamento annuale al fondo manutenzione beni di terzi in concessione per circa Euro 1.020 mila; l'analisi relativa ai presupposti e alla consistenza del fondo stesso, ricordando che tale fondo nasce per far fronte alle effettive necessità prospettiche di interventi manutentivi volti a mantenere in buono stato di funzionamento i beni che il gestore aeroportuale riceve in concessione, è stata affidata ad un advisors indipendente.

Oneri diversi di gestione

La suddivisione degli oneri diversi di gestione risulta essere la seguente:

Oneri diversi di gestione	2019	2020
Imposte e tasse comunali	238	194
Sopravvenienze passive	47	44
IMU	119	129
Altre imposte e tasse	20	14
Associazioni di categoria	141	143
Altri, di minor valore	32	63
TOTALE	596	586

Suddivisione degli interessi e degli altri oneri finanziari tra prestiti obbligazionari, debiti verso banche ed altri

Sono iscritti in bilancio per Euro 638 mila e comprendono:

Interessi ed altri oneri finanziari	2019	2020
Interessi oneri bancari	280	464
Interessi passivi addizionale comunale	170	144
Interessi passivi diversi	31	30
TOTALE	482	638

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

La voce in esame, pari a complessivi Euro 274 mila di componente positivo, è composta dalle imposte correnti e delle imposte anticipate e differite.

Imposte sul reddito	Esercizio 2019	Esercizio 2020
IRES	150	5
IRAP	309	(52)
Imposte differite (anticipate)	495	(227)
TOTALE	954	(274)

Il provento fiscale dell'esercizio in chiusura (voce 20) risulta quindi rappresentato dall'annullamento del saldo IRAP 2019 ad opera del decreto 34/2020 per Euro 66 al netto di IRAP liquidata per Euro 14 mila, da imposte differite attive per Euro 227 mila derivanti principalmente da accantonamenti a fondi rischi a deducibilità futura e per Euro 5 mila da imposte liquidate nell'esercizio

Imposte differite e anticipate

Sulla base delle prospettive reddituali elaborate in relazione alla prospettata ripresa dei volumi di attività nel medio termine si è ritenuto corretto iscrivere crediti per imposte anticipate IRES/IRAP per complessivi Euro 8.731 mila al 31 dicembre 2020 di cui Euro 8.395 mila relative all'IRES e Euro - 337 mila relative all'IRAP.

Nel seguito vengono espone:

- le differenze temporanee deducibili ed imponibili ai fini IRES ed IRAP con la conseguente definizione dei crediti per imposte anticipate accertati in bilancio.

Differenze temporanee ai fini IRES e IRAP

	IRES	IRAP
A) Differenze temporanee		
Totale differenze temporanee deducibili	34.540	7.610
Totale differenze temporanee imponibili	(415)	(419)
Differenze temporanee nette	34.955	8.029
B) Effetti fiscali		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(8.196)	(283)
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(199)	(54)
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(8.395)	(337)

- le voci che compongono le differenze temporanee deducibili e le differenze temporanee imponibili della società capogruppo i cui riversamenti ed effetti fiscali avranno effetto nei prossimi anni. Per quel che riguarda le differenze temporanee imponibili relative ai differenti valori contabili e fiscali di alcune immobilizzazioni oggetto di rivalutazione si è ritenuto prudente accertare l'intero valore del differente valore contabile e fiscale non limitandosi al solo rientro degli ammortamenti fiscalmente indeducibili che si genereranno nei prossimi esercizi

	Totale						Totale		
Differenze temporanee deducibili		IRES						IRAP	
Descrizione		Perdite fiscali	Strumenti finanziari	Fondi rischi	Amm.ti	Altre		Fondi rischi	Amm.ti
Importo al termine dell'esercizio precedente	33.861	23.330	0	9.982	393	156	6.468	6.466	2
Variazione verificatasi nell'esercizio	679	0	110	521	8	40	1.144	1.144	0
Importo al termine dell'esercizio	34.540	23.330	110	10.503	401	196	7.612	7.610	2
Aliquota IRES		24%	24%	24%	24%	24% - 27,5%			
Effetto fiscale IRES	8.295	5.599	26	2.521	96	52			
Aliquota IRAP								4,20%	4,20%
Effetto fiscale IRAP							320	320	0

	Totale			
Differenze temporanee imponibili		IRES		IRAP
Descrizione		Ammortamenti	Altre	Ammortamenti
Importo al termine dell'esercizio precedente	(266)	(269)		(269)
Variazione verificatasi nell'esercizio	(150)	(150)		(150)
Importo al termine dell'esercizio	(416)	(419)		(419)
Aliquota IRES		24,00%		24,00%
Effetto fiscale IRES	(100)	(101)		1
Aliquota IRAP				4,20%
Effetto fiscale IRAP	(18)			(18)

Di seguito si riporta l'ammontare delle perdite fiscali e del relativo credito per imposte anticipate iscritto:

	Esercizio precedente			Esercizio corrente		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
Perdite fiscali						
dell'esercizio	0			16.636		
di esercizi precedenti	57.844			57.844		
Totale perdite fiscali	57.844			74.480		
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	23.330	24,00%	5.599	23.330	24,00%	5.599

Applicando l'aliquota IRES del 24% e l'aliquota IRAP del 4,2% sulle differenze temporanee deducibili al netto delle imponibili le imposte anticipate teoriche ammonterebbero a circa Euro 14.783 mila.

Di seguito si riporta la riconciliazione tra onere teorico ed onere effettivo del gruppo:

Riconciliazione tra onere effettivo con onere teorico				
	31/12/2019		31/12/2020	
Risultato ante imposte	3.362.942		(12.644.848)	
Imposte teoriche	807.106	24,0%	(3.034.764)	24,0%
Imposte effettive	954.056	28,4%	(274.459)	2,2%
Differenza che viene spiegata da:	146.950	4,4%	2.760.305	(21,8%)
1) perdite fiscali recuperabili nell'esercizio per effetto CNM	(350.719)	(10,4%)	0	0,0%
2) perdite fiscali non recuperabili nell'esercizio			2.858.803	(22,6%)
3) differenze permanenti:				
i) IRAP	261.353	7,8%	(65.736)	0,5%
ii) imposte esercizi precedenti		0,0%	17.959	(0,1%)
iii) altri costi non deducibili / proventi non tassati	329.120	9,8%	(50.721)	0,4%
iv) agevolazione ACE	(106.443)	(3,2%)		0,0%
v) effetto aliquota ires 27,5%	13.639	0,4%		0,0%
Totale differenza	146.950	(36,0%)	2.760.305	(36,0%)

Numero medio dei dipendenti suddiviso per categorie

Il numero medio dei dipendenti ripartito per categoria è di seguito evidenziato:

Numero medio dipendenti	2019	2020
Operai	46	46
Impiegati quadri interni	141	147
Dirigenti	4	4
TOTALE	191	197

Ammontare dei compensi spettanti agli amministratori e ai sindaci

Cumulativamente per ciascuna categoria, l'ammontare in migliaia di Euro dei compensi spettanti agli amministratori e ai sindaci della impresa controllante anche per lo svolgimento dei loro incarichi nelle altre imprese incluse nel consolidamento è il seguente:

	2019	2020
Emolumenti Amministratori	166	224
Emolumenti Collegio Sindacale	94	94

Strumenti finanziari emessi dalle società

Il Gruppo non evidenzia alcuna delle fattispecie in oggetto.

Immobilizzazioni finanziarie iscritte a un valore superiore al loro fair value

Il Gruppo non evidenzia alcuna delle fattispecie in oggetto.

Operazioni con parti correlate

Nel corso dell'esercizio il Gruppo ha intrattenuto rapporti commerciali e finanziari con le società controllate e correlate. Tutte le operazioni sono state concluse a normali condizioni di mercato.

Accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale con rischi o benefici significativi

Non si segnalano particolari accordi effettuati dal Gruppo e non risultanti dallo stato patrimoniale che possano comportare rischi o benefici significativi.

Corrispettivi spettanti alla società di revisione

	2019	2020
Emolumenti Società di Revisione	31	31

Impegni non risultanti dallo stato patrimoniale

Risultano impegni, garanzie e passività potenziali la cui conoscenza è comunque utile per valutare la situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

La loro composizione e la loro natura sono di seguito riportate:

- Fidejussioni bancarie a favore di terzi per complessivi Euro 3.436 mila.

Rendiconto finanziario

Il Gruppo ha predisposto il rendiconto finanziario che rappresenta il documento di sintesi che raccorda le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio nel patrimonio aziendale con le variazioni

nella situazione finanziaria; esso pone in evidenza i valori relativi alle risorse finanziarie di cui l'impresa ha avuto necessità nel corso dell'esercizio nonché i relativi impieghi.

In merito al metodo utilizzato si specifica che la stessa ha adottato, secondo la previsione dell'OIC 10, il metodo indiretto in base al quale il flusso di liquidità è ricostruito rettificando il risultato di esercizio delle componenti non monetarie.

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Come noto, dopo una ripresa durante i mesi estivi, la recrudescenza dei contagi da Covid-19 dall'autunno ha indotto un nuovo rallentamento dell'attività globale alla fine del 2020, soprattutto nei paesi avanzati, tuttora in corso.

Nei primi due mesi del 2021 sono transitati presso lo scalo di Verona circa 33 mila passeggeri con una riduzione nell'ordine del 91,6% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno. Le restrizioni alla libera circolazione tra Stati e le disposizioni di quarantena ancora in vigore continuano a impattare in modo significativo sul settore aeroportuale rendendo incerti i tempi e le modalità di ripresa del traffico passeggeri.

Tali circostanze, straordinarie per natura ed estensione, mantengono ancora un contesto di generale indeterminazione; l'avvio delle campagne di vaccinazione si riflette favorevolmente sulle prospettive per il medio termine, ma i tempi e l'intensità del recupero restano incerti.

I potenziali effetti di questo fenomeno continuano ad essere oggetto di costante monitoraggio da parte della Direzione aziendale e degli Amministratori.

La Capogruppo, in particolare, ha elaborato un nuovo scenario economico e finanziario che definisce le necessità di cassa per far fronte alla situazione generale fortemente mutata e per soddisfare gli investimenti di sviluppo infrastrutturale degli scali di Verona e Brescia.

La Capogruppo continua inoltre a dialogare con gli istituti bancari al fine di incrementare ed estendere temporalmente le linee di finanziamento attualmente in essere. Il giorno 9 marzo 2021 il Banco BPM S.p.A. ha concesso la sospensione, con traslazione del piano di ammortamento per il periodo analogo del rimborso della quota capitale, per le prime due rate del 2021 del finanziamento sottoscritto nel mese di gennaio 2019, con traslazione del piano di ammortamento per il periodo analogo del rimborso della quota capitale.

È stato inoltre avviato il procedimento autorizzativo per una nuova linea di affidamento controgarantita SACE, il cui completamento è atteso entro il primo trimestre 2021.

Gli Amministratori ritengono che, tenuto conto degli accordi raggiunti in merito alla ridefinizione dei piani di ammortamento dei finanziamenti in essere, della prospettata erogazione di un ulteriore finanziamento nel corso del 2021, per il quale sono in corso avanzate negoziazioni, nonché della prospettata erogazione nel 2021 del contributo speciale per il sistema aeroportuale introdotto dal governo italiano con la Legge n. 178/2020 (c.d. Legge di Bilancio 2021) il Gruppo potrà far fronte alle esigenze finanziarie della normale operatività previste per i prossimi 12 mesi.

Informazioni supplementari

Obblighi di trasparenza previsti dalla Legge n. 124 del 2017

Soggetto ricevente	Soggetto erogante	Importo (Euro)	Causale
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	Ministero dell'economia e delle finanze	28.297	Fruizione del credito d'imposta per spese di sanificazione e acquisto DPI
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	Ministero dell'economia e delle finanze	65.703	Abrogazione saldo IRAP 2019
GABRIELE D'ANNUNZIO HANDLING SPA – P.IVA 02313790988	FONDIMPRESA – C.F. 97278470584	3.300	Piano ID 213881 – Aggiornamento primo soccorso e sicurezza antincendio
GABRIELE D'ANNUNZIO HANDLING SPA – P.IVA 02313790988	Ministero dell'economia e delle finanze	9.264	Fruizione del credito d'imposta per spese di sanificazione e acquisto DPI
	Totale	94.000	

Imprese che redigono il bilancio dell'insieme più grande/più piccolo di imprese di cui si fa parte in quanto impresa controllata

Il Gruppo non rientra in alcuna delle fattispecie sopra indicate.

Composizione del capitale sociale

Alla data del 31 dicembre 2020 il capitale sociale ammontava a Euro 52.317.408,00 integralmente sottoscritto e versato, suddiviso in n. 2.378.064 azioni ordinarie da nominali Euro 22,00 cadauna.

Non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie.

Nel corso dell'esercizio 2020 non sono state emesse nuove azioni ordinarie e nessuna nuova categoria di azioni.

Sommacampagna, li 18 marzo 2021

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Paolo Arena

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 consolidato di gruppo al 31/12/2020

Sommario

Andamento economico e finanziario del gruppo	3
Quadro normativo e regolamentare	7
Scenario di Traffico.....	9
Analisi dei risultati reddituali	13
Analisi della struttura patrimoniale	15
Analisi dei flussi finanziari.....	16
Informazioni sulle altre Società del gruppo	17
Ambiente, Qualità e Sicurezza	18
Il Personale, l'organizzazione e le relazioni industriali	21
Informazioni sulla gestione dei rischi	22
Il Contenzioso.....	24
Investimenti.....	25
Rapporti con parti correlate.....	26
Attività di ricerca e sviluppo	26
Altre informazioni	26
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e notizie sulla prevedibile evoluzione della gestione.....	28

Signori Azionisti,

sottoponiamo alla Vostra attenzione il bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 relativo alla Aeroporto Valerio Catullo di Verona S.p.A. (di seguito Società) e alle sue controllate (di seguito Gruppo).

Il bilancio è stato sottoposto a revisione contabile da parte della Società Deloitte & Touche S.p.A.

Oggetto del processo di consolidamento, oltre al bilancio della controllante Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA, è il bilancio della società controllata:

<i>Società controllata</i>	<i>data di costituzione</i>	<i>quota %</i>
G.D'Annunzio Handling SpA	14-giu-02	100%

Andamento economico e finanziario del gruppo

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

Nel corso del 2020 gli effetti della pandemia da Covid-19 hanno colpito pesantemente l'economia globale. La diffusione del nuovo coronavirus nel giro di pochi mesi ha registrato dei numeri da record: per contenere il più possibile gli effetti di una tale propagazione, i governi e le istituzioni di tutto il mondo hanno adottato misure di quarantena che si sono tradotte in chiusure delle attività e restrizioni al commercio. Inevitabilmente, intere aree geografiche, differenti contesti settoriali e molteplici organizzazioni aziendali, hanno subito perdite di fatturato ed interruzioni nella catena di approvvigionamento.

Dopo una ripresa durante i mesi estivi, la recrudescenza dei contagi dall'autunno ha indotto un nuovo rallentamento dell'attività globale, soprattutto nei paesi avanzati. L'avvio delle campagne di vaccinazione si riflette favorevolmente sulle prospettive per il medio termine, ma i tempi e l'intensità del recupero restano incerti.

Nell'area dell'euro, gli effetti della pandemia sull'attività economica e sui prezzi si prefigurano più protratti nel tempo di quanto precedentemente ipotizzato. Il Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea ha ampliato e prolungato lo stimolo monetario, per assicurare condizioni di finanziamento favorevoli a tutti i settori per tutto il tempo che sarà richiesto a garantire il pieno sostegno all'economia e all'inflazione ed è pronto a ricalibrare ancora i suoi strumenti se sarà necessario.¹

Nel 2020 l'Istat segnala che l'economia italiana ha registrato una contrazione di entità eccezionale per gli effetti economici delle misure di contenimento connesse all'emergenza sanitaria. In particolare, il Pil ai prezzi di mercato è stato pari a 1.651.595 milioni di euro correnti, con una caduta del 7,8% rispetto all'anno precedente; in volume il Pil è diminuito dell'8,9%.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, i dati ACI Europe² del 2020 mostrano un impatto devastante della pandemia da Covid-19 sul settore; gli aeroporti europei hanno perso 1,72 miliardi di passeggeri rispetto all'anno precedente, un calo pari al -70,4%. Con appena 728 milioni di passeggeri nel 2020, gli aeroporti europei sono tornati ai livelli di traffico del 1995.

In particolare, gli aeroporti dell'Ue sono stati decisamente più colpiti (-73% e 1,32 miliardi di passeggeri persi) rispetto a quelli non Ue (-61,9% e 400 milioni di passeggeri persi); i Paesi europei non facenti parte

¹ Banca d'Italia - Bollettino Economico n. 1 - 2021

² ACI Europe (Airports Council International) Press Release 12 febbraio 2021

della UE hanno mostrato infatti maggiore resilienza in particolare nei mercati domestici (soprattutto Russia e Turchia), ma hanno anche applicato lockdown e restrizioni di viaggio meno stringenti rispetto ai Paesi Ue.

Più contenuto l'impatto sul traffico cargo, che segna nell'anno un calo dell'11,8%, e mostra segni di ripresa con il dato di dicembre che torna in terreno positivo.

Il numero complessivo dei movimenti aerei si è ridotto del 58,6%.

Restringendo l'analisi ai risultati in Italia, il sistema aeroportuale italiano³ chiude il 2020 con soli 53 milioni di passeggeri contro i 193 milioni del 2019: un calo drammatico per gli scali nazionali che perdono in un anno 140 milioni di viaggiatori, ovvero il 72,6% del traffico.

Secondo i dati elaborati da Assaeroporti, a causa della pandemia da Covid-19 e delle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati, nel 2020 in Italia non hanno volato 7 passeggeri su 10 e ad essere maggiormente penalizzate sono state le destinazioni extra-UE, che segnano un -81,2%. Altrettanto netto il calo del traffico UE, - 77,5%, mentre più contenuto, ma comunque significativo, quello dei voli domestici, -61,3%. Di conseguenza, le rotte nazionali, che nel 2019 rappresentavano il 33% del traffico complessivo, nel 2020 raggiungono un peso di circa il 50%.

Forte anche la contrazione dei movimenti aerei, pari al -57,2%, mentre il traffico merci si attesta ad un -23,7%. Un calo, quest'ultimo, meno marcato in ragione del ruolo chiave rappresentato dal cargo aereo durante la pandemia: in primis per consentire la distribuzione in tutte le aree geografiche del Paese di dispositivi e apparecchiature mediche e in secondo luogo per l'incremento dell'e-commerce. A differenza del segmento passeggeri, il traffico cargo nei mesi successivi al primo lockdown (da luglio in poi) ha progressivamente ridotto il divario rispetto al 2019 attestandosi nel mese di dicembre 2020 a -10,6%.

Gli aeroporti di Verona e Brescia nel 2020 hanno movimentato complessivamente 1 milione e 44 mila passeggeri (-71,4 % rispetto al 2019) e 39,5 mila tonnellate di merci (+26 % rispetto al 2019).

Lo scalo di Verona, rimasto chiuso durante il lock-down da metà marzo a metà giugno, ha totalizzato nel 2020 1 milione e 41 mila passeggeri e 11.673 movimenti, rispettivamente in calo del 71% e del 65% rispetto al 2019.

Il dato relativo al cargo movimentato presso lo scalo di Brescia, prevalentemente courier e postale con un incremento del segmento e-commerce, chiude positivamente ed in netta controtendenza con l'andamento generale, facendo registrare un aumento complessivo del 28% rispetto all'esercizio precedente, diversamente dal traffico nazionale che ha fatto segnare un calo complessivo del 24%.

Dal punto di vista economico, il Gruppo, in questo difficile contesto generale, nel 2020 ha raggiunto ricavi pari a € 24,3 milioni in decremento rispetto al dato dello scorso esercizio di € 26,6 milioni.

Il risultato operativo a livello di EBITDA , negativo per € 7,5 milioni, è in flessione di € 18,7 milioni rispetto al 2019.

Il risultato netto, pari a una perdita di € 12,4 milioni, è in peggioramento di € 14,8 milioni rispetto al risultato in utile di € 2,4 milioni registrato nel 2019.

Si rimanda al paragrafo relativo all'evoluzione prevedibile della gestione con riferimento alle considerazioni in merito all'epidemia derivante dal virus Covid-19 che sta avendo un impatto significativo sul settore aeroportuale e, conseguentemente, sui risultati delle Società del gruppo.

La compagine azionaria della Capogruppo nel 2020 ha visto l'uscita della CCIAA di Venezia/Rovigo e dei Comuni di Brenzone, Torri del Benaco, Riva del Garda, Malcesine.

I Soci primari risultano essere Aerogest S.r.l. con una quota del 47,02% e Save Spa con il 41,84%.

Si ricorda che i soci di Aerogest S.r.l. risultano essere Camera di Commercio di Verona, Provincia di Verona, Comune di Verona e Provincia di Trento.

³ Assaeroporti Comunicato Stampa 28 gennaio 2021

L'Assemblea della Capogruppo del 7 luglio 2020 ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, che avrà mandato triennale sino all'approvazione del bilancio al 31/12/22, confermando Paolo Arena alla Presidenza; il successivo Consiglio di Amministrazione del 13 luglio ha nominato la Dott.ssa Monica Scarpa come Amministratore Delegato.

NOMINATIVO	CARICA
ARENA PAOLO	Presidente
MALOSSINI MARIO	Vice Presidente
SCARPA MONICA	Amministratore Delegato
BONETTI ALESSANDRA	Consigliere
BRICOLO FEDERICO	Consigliere
CARISANO RITA PAOLA MARIA	Consigliere
GAVA FABIO	Consigliere
PEZZINI ALBINO	Consigliere
PIVA FLAVIO	Consigliere

L'Assemblea del 7 luglio 2020 ha anche nominato il nuovo Collegio Sindacale con durata triennale sino all'approvazione del bilancio al 31/12/22.

NOMINATIVO	CARICA
DI GIORGIO GIOVANNI	Presidente
PEDERZOLI ALESSANDRA	Sindaco effettivo
BIANCHI MAURO	Sindaco effettivo
CENI LUISA	Sindaco effettivo
DALL'OCA MARTINO	Sindaco effettivo
PINTER ALEXIA	Sindaco supplente
DE LUCA ALBERTO	Sindaco supplente

Si segnala che nel 2020 l'Assemblea dei Soci della controllata GDA Handling SpA ha nominato il nuovo Collegio Sindacale della Società con durata sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2022.

NOMINATIVO	CARICA
RENZETTI ALESSANDRA	Presidente
DALL'OCA MARTINO	Sindaco effettivo
SCOGNAMIGLIO VINCENZO	Sindaco effettivo
DE LUCA ALBERTO	Sindaco supplente
PINTER ALEXIA	Sindaco supplente

Quadro normativo e regolamentare

Concessione per la gestione totale degli scali di Verona e Brescia

A seguito del Decreto Interministeriale di Compatibilità Ambientale n.191 del 27/07/17 (le cui verifiche di ottemperanza sono state tutte avviate) e di Conformità Urbanistica n.67 del 23/10/2018 ENAC ha emesso il Provvedimento finale di approvazione del Master Plan in data 08/11/2019 e delegato Aeroporto Valerio Catullo SpA all'esercizio dei poteri espropriativi.

E' stata definita e sottoscritta nel mese di marzo 2020 una convenzione con ENAC ed ARPAV relativa ai controlli ambientali che ARPAV effettuerà dal 2019 al 2023 al fine di verificare l'ottemperanza alle prescrizioni del Decreto n 191/17 di compatibilità ambientale del Masterplan; l'efficacia di tale convenzione, causa riduzione del traffico dovuta all'emergenza sanitaria, è stata sospesa per il 2020.

Per quanto riguarda lo scalo di Brescia, è stato approvato da ENAC il Piano di Sviluppo 2018-2030 aggiornato, ed avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in data 08/08/2019.

Si segnala che lo Stato Italiano, con legge n. 77 del 17 luglio 2020, di conversione del d.l. 34/2020 c.d. "Decreto Rilancio", in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19 e dalle relative misure di contenimento del contagio adottate, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, ha prorogato di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore della legge. In seguito a questa norma le concessioni quarantennali degli scali di Verona e Brescia sono state prorogate rispettivamente sino al 2050 e al 2055.

Fondo speciale per il sistema aeroportuale

Si segnala che il governo italiano nell'ambito della Legge n. 178/2020 (c.d. Legge di Bilancio 2021) istituito di un Fondo destinato a compensare nel limite di 450 milioni di euro i danni subiti dai gestori aeroportuali. Il Fondo, soggetto all'autorizzazione della Commissione Europea, è volto a compensare i minori ricavi e i maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza Covid-19 registrati nel periodo compreso tra il 23/02/20 e il 31/01/21, rispetto al periodo compreso tra 23/02/19 e il 31/01/20 al netto delle riduzioni di costo dovute all'accesso agli ammortizzatori sociali e ad altre misure di sostegno di natura pubblica. Nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili sia superiore alle risorse stanziare, l'entità della quota di contributo assegnata a ciascun beneficiario sarà determinata in modo proporzionale ai contributi riconoscibili alla stessa impresa rispetto al totale. Tale meccanismo, che si prevede potrà completarsi nell'arco del 2021, comporterà quindi il riconoscimento di importo a titolo di ristoro a favore della Capogruppo la cui entità tuttavia non è al momento determinabile pertanto il bilancio al 31 dicembre 2020 non include alcuno stanziamento a tale riguardo.

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

La Capogruppo nel corso del 2020 ha espletato tutte le attività previste dalla normativa per la revisione delle tariffe applicate 2020-2023 sullo scalo di Verona e in data 28 settembre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera 163/2020, ha deliberato la conformità definitiva al Modello tariffario di riferimento della nuova proposta di revisione dei diritti aeroportuali.

La Capogruppo è in attesa di sottoscrivere con ENAC il Contratto di Programma 2020-2023 per l'Aeroporto di Verona.

Si segnala che nel mese di ottobre 2020 la Capogruppo ha impugnato, congiuntamente ad altri gestori aeroportuali, la Delibera n. 136/2020 di ART relativa ai Nuovi Modelli Tariffari ritenendo che i nuovi Modelli presentino alcune rilevanti criticità, resesi ancora più rilevanti a seguito degli effetti che l'emergenza della pandemia da Covid-19 ha avuto sull'intero settore aeroportuale.

Per quanto riguarda lo scalo di Brescia, 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.

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"*.

Con l'adozione del Decreto dell'11 agosto 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha modificato le precedenti linee guida del 2/10/2014 e l'originaria disciplina di attuazione dell'art.13, commi 14 e 15 del DL 145/2013, regolamentando ex novo la fattispecie per l'incentivazione e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei Vettori.

Secondo parere legale l'ambito oggettivo di applicazione delle seconde Linee Guida è limitato alle incentivazioni che non soddisfano il c.d. test MEO e che, in quanto tali, costituiscono aiuti di Stato, fermo restando che gli incentivi per l'avvio e/o lo sviluppo di rotte aeree non disciplinati dalle seconde Linee Guida continuano ad essere concessi sulla base di criteri oggettivi e trasparenti.

La Capogruppo 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	2020	2019	% 2020/2019
Passeggeri Verona	1.040.555	3.637.991	-71,4%
Passeggeri Brescia	3.874	17.004	-77,2%
TOTALE	1.044.429	3.654.995	-71,4%
Cargo Verona (tons) *	260	659	-60,5%
Cargo Brescia (tons)	39.234	30.695	27,8%
TOTALE	39.494	31.354	26,0%
Movimenti Verona	11.673	33.138	-64,8%
Movimenti Brescia	10.388	10.953	-5,2%
TOTALE	22.061	44.091	-50,0%

(*) aviocamionato escluso

Scalo di Verona

L'aeroporto Valerio Catullo, rimasto chiuso durante il lock-down da metà marzo a metà giugno, ha totalizzato nel 2020 1 milione e 41 mila passeggeri e 11.673 movimenti, rispettivamente in calo del 71% e del 65% rispetto al 2019.

Il trend del traffico è stato caratterizzato principalmente da tre fasi:

- da gennaio a febbraio il traffico è stato regolare e in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente;
- da marzo a maggio il traffico si è azzerato a causa del lock-down;
- da giugno a dicembre la ripresa è stata fortemente condizionata da un contesto di forte incertezza.

Le restrizioni di viaggio in continua evoluzione hanno cambiato l'assetto del traffico di Verona nel 2020, composto per il 59% dal segmento domestico.

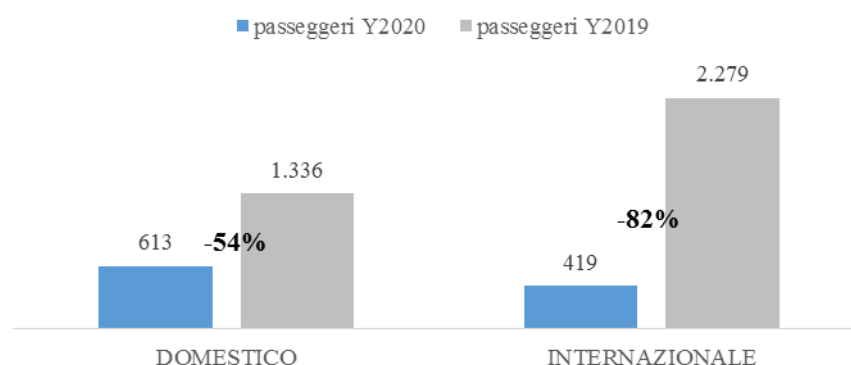
Tra le prime destinazioni nazionali si segnala Catania con 154 mila passeggeri (-55% rispetto al 2019), seguita da Palermo con 122 mila passeggeri (-47% rispetto al 2019), Cagliari con 83 mila passeggeri (-42% rispetto al 2019), Olbia con 65 mila passeggeri (-41% rispetto al 2019) ed infine Roma con 46 mila passeggeri (-77% rispetto al 2019).

Complessivamente, le tratte domestiche hanno totalizzato un volume di 613 mila passeggeri, in calo del 54% sul 2019.

Il traffico internazionale, che ha registrato 419 mila passeggeri, ha evidenziato una flessione dell'82% sul 2019.

Le principali destinazioni internazionali per volume sono state: Londra con 72 mila passeggeri (-81% rispetto al 2019), Mosca con 61 mila passeggeri (-71% rispetto al 2019), Tirana con 45 mila passeggeri (-68% rispetto al 2019), Francoforte con 32 mila passeggeri (-80% rispetto al 2019) ed infine Amsterdam con 25 mila passeggeri (-76% rispetto al 2019).

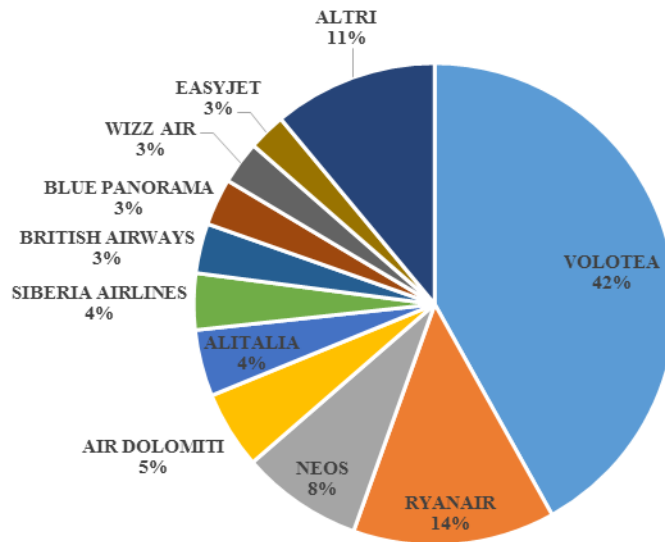
Segmenti di traffico (valori in migliaia)



MERCATI	Passeggeri 2020	Passeggeri 2019	Δ % su 2019
ITALIA	612.952	1.336.036	-54,1%
GRAN BRETAGNA	108.358	563.475	-80,8%
FEDERAZIONE RUSSA	66.645	234.955	-71,6%
GERMANIA	51.013	341.785	-85,1%
ALBANIA	44.950	140.885	-68,1%
OLANDA	24.832	103.880	-76,1%
EGITTO	20.744	159.171	-87,0%
MOLDAVIA	19.719	90.704	-78,3%
SPAGNA	16.012	163.827	-90,2%
IRLANDA	9.719	56.364	-82,8%
ALTRI	56.810	424.261	-86,6%
A.V.GEN + TRANSITI	8.801	22.648	-61,1%
TOTALE	1.040.555	3.637.991	-71,4%

Tra le compagnie aeree transitate durante il 2020, al primo posto per volume trasportato si conferma Volotea, che ha ricoperto il 42% del traffico complessivo, movimentando oltre 430 mila passeggeri (-50% rispetto al 2019); a seguire Ryanair con 140 mila passeggeri (-68% rispetto al 2019), Neos con 84 mila passeggeri (-81% rispetto al 2019), Air Dolomiti con 54 mila passeggeri (-82% rispetto al 2019) ed infine Alitalia con 46 mila passeggeri (-82% rispetto al 2019).

SHARE VETTORI 2020



Di seguito sono riportati i principali indicatori del traffico 2020 dello scalo di Verona che riassumono quanto appena esposto.

TRAFFICO	2020	2019	% 2020/2019
PASSEGGERI	1.040.555	3.637.991	-71,4%
<i>in dettaglio</i>			
LINEA	977.638	3.323.524	-70,6%
CHARTER/ALTRI	54.116	291.819	-81,5%
A VIAZIONE GENERALE	3.686	8.203	-55,1%
TRANSITI	5.115	14.445	-64,6%
MOVIMENTI	11.673	33.138	-64,8%
<i>in dettaglio</i>			
A VIAZIONE COMMERCIALE	9.852	29.488	-66,6%
A VIAZIONE GENERALE	1.821	3.650	-50,1%
CARGO (tons) *	260	659	-60,5%

(*) aviocamionato escluso

Scalo di Brescia

Il dato relativo al cargo movimentato presso l'Aeroporto di Brescia Montichiari chiude positivamente ed in netta controtendenza con l'andamento generale, facendo registrare un aumento complessivo del 28% rispetto all'esercizio precedente, diversamente dal traffico nazionale che ha fatto segnare un calo complessivo del 24%.

L'eccellente risultato della merce movimentata del segmento avio/courier (circa 7.950 tonnellate, +156 % rispetto al 2019) è stato determinato non solo da una serie di voli charter cargo, ma soprattutto dalla stabilizzazione delle operazioni "Courier", in particolare nella seconda parte dell'anno, in seguito al superamento della situazione di massima criticità sanitaria che ha particolarmente investito le Province di Bergamo e di Brescia.

Tanto più in un'annata critica come quella appena trascorsa, ha pagato la strategia commerciale volta a favorire il rafforzamento della collaborazione con il cliente Poste Italiane per il prodotto "pacchi" rispetto alla tradizionale, storica corrispondenza. L'attività di micrologistica landside per la lavorazione in hub di un gran numero di pacchi ha favorito la crescita complessiva dei volumi. Nel 2020 per il segmento "Posta" sono state superate le 30.000 tonnellate movimentate, con una crescita del 37% rispetto al 2019, una buona parte delle quali rappresentata proprio dal prodotto e-commerce; in quest'ambito va segnalato che, a decorrere da febbraio 2020 è stato rinnovato il contratto con il cliente per i successivi trentasei mesi.

Di seguito sono riportati i principali indicatori del traffico 2020 dello scalo di Brescia che riassumono quanto appena esposto.

TRAFFICO	2020	2019	% 2020/2019
CARGO (tons)	39.234	30.695	28%
PASSEGGERI	3.874	17.006	-77%

Analisi dei risultati reddituali

L'esercizio 2020 si chiude con una perdita consolidata di € 12.370.389, mostrando un peggioramento di € 14.779.275 a causa della pandemia da Covid-19 e delle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati. Infatti, le importanti misure di contenimento dei costi che è stato possibile attivare, come di seguito descritto, hanno potuto solo parzialmente attenuare l'impatto del drastico calo subito dal fatturato.

CONTO ECONOMICO	31/12/2020	31/12/2019	Variazione 2020/2019	31/12/2018	Variazione 2019/2018
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.862.039	48.175.584	(25.313.545)	44.044.570	4.131.014
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	184.876	481.212	(296.336)	355.081	126.131
Altri ricavi e proventi	1.226.175	2.250.010	(1.023.835)	2.358.280	(108.270)
Totale valore della produzione	24.273.090	50.906.806	(26.633.716)	46.757.931	4.148.875
Costi per il personale	10.264.137	11.361.395	(1.097.258)	11.141.987	219.408
Costi operativi	21.475.028	28.292.799	(6.817.771)	27.222.254	1.070.545
EBITDA	(7.466.075)	11.252.612	(18.718.687)	8.393.690	2.858.922
Ammortamenti	3.307.030	5.657.542	(2.350.512)	5.071.477	586.065
Accantonamenti e svalutazioni	1.235.607	1.754.033	(518.426)	8.998.053	(7.244.020)
EBIT	(12.008.712)	3.841.037	(15.849.749)	(5.675.840)	9.516.877
Proventi e Oneri finanziari	(636.136)	(478.095)	(158.041)	(212.466)	(265.629)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	-	-
Risultato prima delle imposte	(12.644.848)	3.362.942	(16.007.790)	(5.888.306)	9.251.248
Imposte	(274.459)	954.056	(1.228.515)	705.668	248.388
Utile (Perdita) dell'esercizio	(12.370.389)	2.408.886	(14.779.275)	(6.593.974)	9.002.860

Di seguito le principali variazioni economiche, segnalando che i confronti con gli esercizi precedenti perdono di significatività visto l'impatto legato alla pandemia:

- il valore della produzione, pari a € 24,3 milioni, è in decremento rispetto al dato dello scorso esercizio di € 26,6 milioni (-52%) a fronte di una drastica riduzione di passeggeri sullo scalo di Verona; la flessione è compensata in parte dal maggior fatturato generato dalla controllata GDA Handling.
- A fronte del crollo del traffico sullo scalo veronese, la Capogruppo ha prontamente adottato opportune misure di contenimento dei costi, pur continuando a sostenere ingenti oneri, di fatto incomprimibili anche a fronte di un traffico azzerato, per mantenere l'infrastruttura aeroportuale operativa ed assicurare l'erogazione del servizio di trasporto aereo con i necessari standard di sicurezza. I costi operativi consolidati, pari a € 21,5 milioni, presentano una riduzione di € 6,8 milioni (-24%) rispetto allo scorso esercizio.
- Il costo del personale, pari a € 10,3 milioni, si riduce di € 1,1 milioni rispetto all'esercizio precedente; il maggior costo generato dalla controllata GDA Handling per l'incremento dei volumi gestiti, è più che compensato dallo smaltimento delle ferie residue e al ricorso alla CIGS della Capogruppo; si rimanda a tal proposito al paragrafo "Il Personale, l'organizzazione e le relazioni industriali".
- L'EBITDA⁴, negativo per € 7,5 milioni, è in flessione di € 18,7 milioni rispetto al 2019 per quanto sopra esposto.
- Gli ammortamenti, pari a € 3,3 milioni, sono in decremento di € 2,4 milioni rispetto allo scorso esercizio; a tal proposito si segnala che è stata applicata una sospensione parziale degli ammortamenti relativi alle immobilizzazioni materiali afferenti lo scalo di Verona, che ha comportato una riduzione

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

del carico di ammortamenti pari ad € 2,5 milioni, così come consentito dalla legge n. 126/2020 in sede di conversione del decreto-legge n. 104/2020 (c.d. Decreto Agosto), giusta la quale i soggetti che redigono il bilancio secondo la disciplina contabile nazionale possono non effettuare, in tutto o in parte l'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali con il conseguente prolungamento del piano di ammortamento originario di un anno.

- Gli accantonamenti e svalutazioni, pari a € 1,2 milioni, sono in decremento di € 0,5 milioni.
- L'EBIT è in decremento di € 15,8 milioni, attestandosi su un valore negativo di € 12,0 milioni.
- La gestione finanziaria, che ha comportato oneri netti pari a € 0,6 milioni, è in incremento di € 0,2 milioni per l'incremento dell'esposizione bancaria media rispetto al precedente esercizio.
- La fiscalità è positiva per € 0,2 milioni e si riferisce a:
 - imposte correnti a carico dell'esercizio pari a € 5 mila;
 - sopravvenienza attiva legata allo stralcio del saldo IRAP 2019 accantonato lo scorso anno per € 66 mila, come previsto dall'art.24 del decreto-legge 34/2020;
 - imposte anticipate pari a € 227 mila derivanti dalle variazioni temporanee del periodo.

Analisi della struttura patrimoniale

STATO PATRIMONIALE	31/12/2020	31/12/2019	Variazione 2020/2019	31/12/2018	Variazione 2019/2018
Immobilizzazioni immateriali	2.948.443	2.933.218	15.225	2.359.936	573.282
Immobilizzazioni materiali	83.842.484	81.380.129	2.462.355	75.728.096	5.652.033
Immobilizzazioni finanziarie	74.379	77.906	(3.527)	102.373	(24.467)
Totale Immobilizzazioni	86.865.306	84.391.253	2.474.053	78.190.405	6.200.848
<i>Liquidità differite</i>	29.695.597	31.292.668	(1.597.071)	31.697.852	(405.184)
Crediti	29.570.440	31.136.957	(1.566.517)	31.561.792	(424.835)
Entro	9.127.974	10.917.231	(1.789.257)	10.847.635	69.596
Oltre	20.442.466	20.219.726	222.740	20.714.157	(494.431)
Ratei e risconti attivi	125.157	155.711	(30.554)	136.060	19.651
<i>Liquidità immediate</i>	6.704.032	7.204.126	(500.094)	10.462.431	(3.258.305)
Totale attivo circolante	36.399.629	38.496.794	(2.097.165)	42.160.283	(3.663.489)
Totale attivo	123.264.935	122.888.047	376.888	120.350.688	2.537.359

Mezzi propri	24.182.669	32.822.347	(8.639.678)	30.413.459	2.408.888
Debiti a medio/lungo	43.824.505	31.278.624	12.545.881	22.632.162	8.646.462
Fondi per rischi ed oneri	22.980.286	22.076.870	903.416	21.239.511	837.359
TFR	1.359.314	1.360.539	(1.225)	1.392.651	(32.112)
Debiti oltre	19.484.905	7.841.215	11.643.690	-	7.841.215
Debiti a breve	55.257.761	58.787.076	(3.529.315)	67.305.067	(8.517.991)
Debiti entro	55.110.188	58.612.209	(3.502.021)	66.761.129	(8.148.920)
Ratei e risconti passivi	147.573	174.867	(27.294)	543.938	(369.071)
Totale passivo	123.264.935	122.888.047	376.888	120.350.688	2.537.359

Le principali variazioni patrimoniali hanno riguardato le seguenti grandezze:

- le attività immobilizzate, pari a € 86,9 milioni, sono incrementate di € 2,5 milioni; a tal proposito si segnala la rivalutazione di € 3,9 milioni dell'hangar aeromobili dello scalo di Verona, effettuata nell'esercizio in accordo con quanto previsto dalla legge n. 126/2020 in sede di conversione del decreto-legge n. 104/2020 (c.d. Decreto Agosto).
- I crediti, pari a € 29,6 milioni, sono in decremento di € 1,6 milioni principalmente nella voce crediti verso clienti per il minor fatturato generato nel periodo da parte della Capogruppo.
- Il patrimonio netto, pari a € 24,2 milioni, si è ridotto di € 8,6 milioni per effetto delle perdite dell'esercizio, in parte compensate dalla rivalutazione dell'hangar aeromobili di cui sopra.
- I debiti, pari a € 74,6 milioni, sono aumentati di € 8,1 milioni; si segnalano le componenti:
 - debiti verso banche, pari a € 28,6 milioni e in incremento di € 11,6 milioni, per effetto dell'assorbimento di cassa dell'anno, come più oltre illustrato;
 - debiti verso fornitori in decremento di € 2,4 milioni per una minore attività gestita nel periodo da parte della Capogruppo;
 - altri debiti in decremento di € 1,2 milioni.
- I fondi per rischi e oneri, pari a € 23,0 milioni, sono in incremento di € 0,8 milioni principalmente nella voce fondo di rinnovamento sui beni in concessione e gratuitamente devolvibili.

Analisi dei flussi finanziari

Rendiconto finanziario, metodo indiretto	31/12/2020	31/12/2019
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(10.141.642)	2.659.607
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(1.908.886)	(11.832.840)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	11.550.435	5.914.928
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(500.094)	(3.258.305)
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	7.204.126	10.462.431
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	6.704.032	7.204.126

L'esercizio 2020 mostra un assorbimento di risorse finanziarie di € 12 milioni per l'attività operativa e di investimento.

L'incremento dei finanziamenti nel corso dell'anno ha apportato cassa per € 11,6 milioni. Nel dettaglio i nuovi finanziamenti presso la Capogruppo sono:

- un finanziamento di € 3,5 milioni stipulato nel mese di luglio 2020 con il pool ICCREA Banca Impresa S.p.A. e BANCA DI VERONA – Credito Cooperativo Cadidavid S.c.p.A. della durata di 48 mesi per il quale è previsto un rimborso in rate costanti con periodicità trimestrale a partire dal 30 giugno 2021. Il finanziamento, controgarantito dal Fondo di Garanzia MCC per € 2,8 milioni, è gravato da condizioni relative al rispetto di indici patrimoniali e finanziari riferiti al bilancio consolidato del gruppo (c.d. "covenants") a partire dall'esercizio che si chiuderà il 31 dicembre 2021.
- Un finanziamento di € 10 milioni stipulato nel mese di settembre 2020 con Banco BPM della durata di 72 mesi per il quale è previsto un rimborso in rate costanti con periodicità trimestrale a partire dal 30 settembre 2022; il finanziamento è controgarantito da garanzia SACE per € 9 milioni. Dal mese di settembre 2020 è inoltre attivo un contratto derivato (IRS) per la copertura del rischio di oscillazione del tasso di interesse che rispecchia la durata temporale e il nozionale del piano di ammortamento previsto nel contratto di finanziamento.
- Un finanziamento di € 1 milione stipulato nel mese di ottobre 2020 con BPER: Banca S.p.A. per il quale è previsto un rimborso con periodicità trimestrale a partire dal 30 ottobre 2021; il finanziamento è controgarantito dal Fondo di Garanzia MCC per € 0,8 milioni.

Nel corso dell'anno sono stati inoltre rimborsati un finanziamento a breve di € 2 milioni e le rate dei finanziamenti, come da piano di ammortamento, per € 0,8 milioni.

L'indebitamento finanziario netto, che evidenzia un saldo di € 21,9 milioni, è in incremento di € 12,1 milioni rispetto il 2019.

<i>€/000</i>	31/12/2020	31/12/2019	Variazione
Debiti vs istituti di credito (*)	28.568	16.961	11.607
Disponibilità liquide	6.704	7.204	-500
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>21.864</i>	<i>9.757</i>	<i>12.107</i>

(*) al netto del costo ammortizzato

Informazioni sulle altre Società del gruppo

La Capogruppo controlla direttamente la Società Gabriele D'Annunzio Handling, in relazione alla quale 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.

Ai sensi dell'art. 2497-bis, ultimo comma, c.c., si informa che nel corso dell'esercizio 2019 la Capogruppo ha posto in essere con detta Società controllata ordinarie operazioni di carattere commerciale e finanziario, precisando che l'attività di direzione e coordinamento esercitata non ha sortito effetti sulla definizione contrattuale di tali operazioni.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2497-ter del Codice Civile, viene dato atto che le decisioni assunte dai competenti organi della società controllata, qualora influenzate dalle attività di direzione e coordinamento svolte dall'azionista di controllo, sono state intraprese unicamente nell'interesse di garantire la continuità aziendale o la loro chiusura in bonis.

Peraltro va evidenziato che nell'espletamento delle loro funzioni i competenti organi della Società hanno potuto tener conto e trarre giovamento dal sostegno finanziario e organizzativo garantito dalla capogruppo, presupposto della prospettiva di continuazione della propria attività di impresa.

La Società **Gabriele D'Annunzio Handling SpA**, società di handling cargo e passeggeri che opera sullo scalo di Brescia Montichiari, ha chiuso l'esercizio 2020 con una perdita di € 576.129, riducendo le perdite del 60% rispetto al 2019 e del 77% rispetto al 2018.

In termini patrimoniali ed economici il bilancio di Gabriele D'Annunzio Handling ha evidenziato le seguenti variazioni rispetto all'esercizio precedente:

- le attività immobilizzate, pari a € 0,4 milioni, sono in incremento di € 93 mila nella voce immobilizzazioni materiale.
- i crediti, pari a € 3,0 milioni, sono aumentati di € 0,7 milioni principalmente nelle voci crediti verso clienti; tale incremento risulta essere in linea con l'importante crescita del fatturato nell'anno.
- La voce "*Attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria*" presenta un saldo positivo di € 2,4 milioni, dovuto al servizio di gestione centralizzata della tesoreria presso la controllante Aeroporto V. Catullo S.p.A..
- i debiti, pari a € 3,1 milioni, sono aumentati di € 0,4 milioni; a tal proposito si segnalano i debiti verso fornitori in incremento di € 0,6 milioni per i maggiori volumi gestiti.
- il valore della produzione, pari a € 9,6 milioni, è in incremento di € 3,5 milioni (+ 57%) grazie al maggior traffico generato dal settore poste e courier.
- i costi della produzione, pari a € 10,2 milioni, aumentano di € 2,6 milioni, in particolare nella voce servizi e personale, per l'incremento dell'attività gestita.
- L'EBIT, pari a - € 0,6 milioni è in miglioramento di € 0,9 milioni rispetto al 2019 per effetto dei punti precedenti.
- la fiscalità è positiva per € 41 mila e si riferisce a:
 - imposte a carico dell'esercizio pari a € 13 mila;
 - proventi relativi alla remunerazione della perdita fiscale della Società da parte della controllante riferite al 2019 pari a € 54 mila.

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 dalle Società del gruppo, 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 2020 dalla Società Catullo, riguardano l'adozione delle misure di tutela dei lavoratori e degli utenti degli aeroporti di Verona e Brescia rispetto all'emergenza sanitaria da Covid-19.

La Catullo fin dai primi momenti dell'emergenza sanitaria ha costituito due gruppi di lavoro per coordinare tutte le attività necessarie all'analisi e all'attuazione delle misure di contrasto alla diffusione del virus nelle aree aeroportuali, nel rispetto delle prescrizioni dei DPCM e delle linee guida ENAC ed EASA/ECDC per il settore aeroportuale.

L'attenzione continua mantenuta nel corso del 2020 ha permesso di ottenere nel mese di ottobre 2020 l'*Airport Health Accreditation* da parte di ACI (Airports Council International), a testimonianza dell'applicazione di quanto previsto da Aviation Health Safety Protocol.

In particolare sono state implementate le seguenti misure:

- segnaletica di informazione per i passeggeri sugli obblighi da rispettare dall'arrivo in aeroporto all'imbarco sull'aeromobile, rafforzata da messaggi audio;
- sanificazione giornaliera dell'aerostazione e degli uffici degli operatori Catullo oltre a trattamenti straordinari mediante nebulizzazione con ipoclorito e perossido di ossigeno;
- utilizzo dei dispositivi di protezione individuale all'interno delle aree aeroportuali, con particolare riferimento alle vie respiratorie, sia mascherine chirurgiche che di protezione FFP2 in base alla mansione ed attività svolta;
- installazione in aerostazione e negli uffici amministrativi di postazioni di gel disinfettante per le mani a disposizione degli utenti;
- analisi della capacità dell'infrastruttura e definizione di flussi dei passeggeri, in modo da evitare assembramenti in prossimità delle aree che generano accodamenti (es. check in e controllo security);
- posizionamento di termoscanner per il controllo della temperatura degli utenti aeroportuali, passeggeri e operatori nei punti di ingresso dell'aerostazione e per accedere agli uffici amministrativi.

Ulteriori specifiche attività per lo scalo di Verona sono riportate di seguito:

- valutazione dei rischi: avviato l'aggiornamento del DVR generale, comprensivo delle schede di valutazione dei luoghi di lavoro, delle attrezzature e le schede mansione. Integrata la valutazione del rischio biologico con l'allegato relativo al virus Covid-19;
- rinnovo a dicembre 2020 del certificato di prevenzione incendi del parcheggio P3;
- a seguito superamento del triclorometano riscontrato nel pozzo ad uso irriguo nelle aree di parcheggio, ARPAV ha avviato la procedura ai sensi dell'art. 244 del dlgs 152/06; campionamenti di controllo effettuati nel corso del 2020 hanno confermato il superamento, con un andamento decrescente;
- monitoraggio del rumore aeroportuale: mantenuto attivo il sistema di monitoraggio del rumore sul territorio per avere la disponibilità di dati di confronto con il rumore generato da altre sorgenti presenti;
- attuazione prescrizioni Decreto 191/17 di compatibilità ambientale del Masterplan 2015-2030: considerata la drastica riduzione del traffico a seguito della pandemia da Covid-19, è stata richiesta al MATTM ed ottenuta per il 2020, la sospensione del monitoraggio previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale, con l'obiettivo di comunicare entro marzo 2021 la ripianificazione

dei monitoraggi. Non essendo stati avviati gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo, non sono state effettuate altre attività correlate alle ottemperanze.

Per quanto riguarda lo scalo di Brescia, le principali attività sono state le seguenti:

- sopralluogo da parte dei Vigili del Fuoco con conseguente rilascio del Certificato Prevenzione Incendi comprensivo sia dell'autorimessa Taliedo che l'attività 73.2.C;
- valutazione dei rischi: integrata la valutazione del rischio biologico con l'allegato relativo al virus Covid-19;
- procedura di Valutazione Impatto Ambientale Masterplan 2030: a seguito richiesta di integrazione da parte del MATTM e della Regione Lombardia, sono state prodotte ad agosto 2020 le controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri degli enti. Nel mese di novembre 2020 la Regione Lombardia ha espresso al Ministero parere negativo per incompatibilità dello sviluppo previsto da PSA, in particolare per l'aspetto rumore. Al fine di avere a possibilità di confrontarsi con il territorio e superare gli elementi che hanno portato al parere negativo, ENAC ha chiesto al Ministero una sospensione della procedura per un periodo di 9 mesi (accordata dal MATTM il 28 gennaio 2021).

Anche per la controllata GDA Handling, in aggiunta alle attività ordinarie finalizzate al rispetto degli obblighi normativi, le principali e più significative azioni intraprese nel 2020 si sono incentrate prevalentemente per limitare il più possibile il diffondersi del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro.

Si elencano di seguito le attività più significative:

- *Informazione*: le informative vengono costantemente aggiornate e diffuse in tutti i canali aziendali comprese apposite HSE Notice. Tutto il personale è costantemente aggiornato sulle eventuali modifiche dei protocolli e delle regole interne ed esterne al luogo di lavoro.
- *Pulizia e sanificazione*: viene costantemente effettuata la pulizia e la sanificazione degli ambienti di lavoro con prodotti specifici. Quando necessario si effettuano interventi aggiuntivi.
- *Dispositivi di Protezione Individuali*: dal 24 febbraio 2020, prima dell'entrata in vigore dell'obbligatorietà, sono state messe a disposizione del personale mascherine chirurgiche ed igienizzante. Vi è un costante rifornimento e verifica che tutti i dipendenti ed utenti dello scalo ne facciano uso.

E' stato inoltre aggiornato il documento di valutazione del rischio in più punti, tra i quali i più significativi sono stati:

- **Rischio Chimico**: Aggiornato il documento a seguito di introduzione e sostituzione di nuovi prodotti;
- **Lavoratrici Gestanti**: Aggiornamento e revisione sia per il periodo di gestazione che allattamento;
- **Appendice lavorazioni merce presso Magazzino DHL**: avendo introdotto un nuovo ambiente lavorativo e conseguente nuova tipologia di lavorazioni viene introdotta appendice e relativo DUVRI.

Si evidenzia inoltre che, come per gli anni precedenti, la Società Catullo ha scelto di acquistare esclusivamente energia elettrica "verde", certificata tramite Garanzia di Origine, confermando la Politica di riduzione delle emissioni di CO2, adottata nell'anno 2016.

La Capogruppo è inoltre dotata, dal 2001, della Carta dei Servizi, che, a decorrere dall'entrata in vigore del nuovo Codice della Navigazione, è poi diventata obbligatoria. Con la propria Carta dei Servizi ogni gestore aeroportuale determina annualmente quali sono gli standard qualitativi minimi di tutti i servizi offerti nel suo scalo e si impegna a farli osservare; tale strumento permette di informare il cliente sugli standard di servizio e rendere confrontabili tra i vari scali aeroportuali gli indicatori di qualità. Gli standard vengono identificati da una serie di parametri stabiliti e approvati da Enac.

La Carta dei Servizi viene verificata ed approvata prima della pubblicazione da Enac che, nel corso dell'anno, procede ad effettuare attività di monitoraggio sui livelli dei servizi erogati ai passeggeri, attraverso la locale Direzione di Aeroporto, e un'attività di audit, attuata dalla sede centrale, che sottopone a verifica i servizi di assistenza speciale erogati ai passeggeri con disabilità e gli aspetti organizzativi e procedurali necessari ad una corretta gestione delle infrastrutture centralizzate.

La congiuntura negativa che le società di gestione si sono trovate a fronteggiare nel corso del 2020 - che impone di intervenire prioritariamente per approntare ogni misura di sicurezza anti-contagio necessaria o anche soltanto utile ad incrementare il senso di sicurezza dei passeggeri - ha reso estremamente difficoltoso il ripristino delle rilevazioni degli indicatori di qualità previsti nel Piano della Qualità e Tutela Ambientale e in Carta Servizi sospesi durante il lockdown. Infatti, l'esiguità del campione di riferimento - id est del numero di passeggeri transitati per l'aeroporto Valerio Catullo - è tale da rendere i risultati sugli indicatori di qualità poco significativi, se non addirittura fuorvianti e in ogni caso difficilmente confrontabili con i risultati degli anni precedenti.

Pertanto, la Carta dei Servizi che sarà redatta nel 2021 non conterrà né i risultati delle rilevazioni né gli obiettivi per il 2021, così come concordato a livello nazionale a seguito degli incontri del tavolo tecnico ENAC/Assaeroporti/Gestori. Per tutto quanto esposto, stante il perdurare dell'incertezza del contesto di riferimento, è ipotizzabile che la sospensione delle rilevazioni degli indicatori di qualità percepita e di alcuni di qualità erogata prosegua anche nel 2021, restando inteso che le stesse saranno ripristinate non appena le condizioni lo renderanno possibile.

Il Personale, l'organizzazione e le relazioni industriali

L'organico della Capogruppo in forza al 31/12/2020 è pari a 125,50 unità FTE rispetto ai 128,25 FTE in forza alla medesima data del 2019.

A seguito dell'emergenza Covid-19, a valle dei primi provvedimenti restrittivi delle Autorità, sono state adottate nell'immediato una serie di iniziative per i dipendenti tra cui lo smaltimento delle ferie residue e l'applicazione della modalità di lavoro in "smart working" che, durante il lockdown ha permesso al personale con mansioni non operative di usufruire di tale modalità di lavoro in maniera esclusiva rispondendo alle esigenze di tutela della salute e alle normative anti Covid-19.

La Capogruppo ha poi richiesto l'intervento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per crisi determinata da evento improvviso ed imprevisto, per un periodo di 12 mesi.

In data 24 marzo 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per la sede operativa di Verona con le Organizzazioni Sindacali volto alla richiesta della CIGS, recepito in sede Regionale in data 25 marzo; successivamente integrato per la sede operativa di Montichiari con Accordo Sindacale del 22 aprile e Regionale del 24 aprile.

La CIGS è stata richiesta per 125 unità complessive di cui 111 operative sulla sede di Verona e 14 unità collocate presso la sede di Montichiari.

A metà giugno, dopo la riapertura dello scalo di Verona al traffico passeggeri, il personale operativo ha gradualmente ripreso servizio in funzione dell'aumento dei voli, riducendo parzialmente l'utilizzo della CIGS per i settori operativi; a settembre, l'aggravarsi della situazione epidemiologica ha nuovamente portato ad un assetto organizzativo modulato al mantenimento dei minimi servizi.

L'attività di GDA Handling, nonostante l'anno sia stato caratterizzato dalla diffusione del virus Covid-19 che ha determinato una crisi dell'intero settore del trasporto aereo, non solo non ha subito rallentamenti nel 2020 ma ha incrementato le merci movimentate rispetto l'anno precedente.

Nel secondo semestre l'incremento dell'attività è stata gestita con l'inserimento di personale stagionale; tali risorse sono state reperite attingendo a contratti di lavoro a tempo determinato somministrati.

L'organico assunto alle dipendenze dirette di GDA Handling in forza al 31/12/2020 è pari a 66,75 unità FTE rispetto ai 68,75 FTE in forza alla medesima data del 2019. Il personale assunto tramite contratti di somministrazione in forza al 31/12/20 è pari a 31 FTE.

La Formazione

A causa dell'impatto della pandemia e conseguenti restrizioni delle normative che hanno fortemente limitato e successivamente vietato l'erogazione della formazione in presenza, i corsi e le attività di addestramento sul campo hanno subito una contrazione, garantendo solamente le attività strettamente necessarie e obbligatorie. Sono state predisposte nuove modalità di erogazione compatibili con le normative anti Covid-19 tramite l'implementazione delle attività di *training on line*.

Informazioni sulla gestione dei rischi

Vengono esposti di seguito i principali rischi cui sono potenzialmente esposte le Società del gruppo e le azioni poste in essere in relazione agli stessi.

Rischi di natura operativa

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 il gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio.

Si rimanda al paragrafo relativo all'evoluzione prevedibile della gestione con riferimento alle considerazioni in merito all'epidemia derivante dal virus Covid-19 che sta avendo un impatto significativo sul settore aeroportuale e, conseguentemente, sui risultati delle Società del Gruppo.

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 anche significativo sui risultati economici del Gruppo.

La Società di gestione al fine di minimizzare il rischio di diminuzione e 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. Purtroppo, nel 2020 la pandemia da Covid-19 ha dimostrato la significatività e l'impatto sull'operatività del Gruppo di una diminuzione del volume del traffico per fattori esogeni. Per ulteriori considerazioni in merito, si rimanda al paragrafo relativo all'evoluzione prevedibile della gestione.

Rischi di natura regolamentare

Il Gruppo svolge la propria attività in un settore disciplinato da numerose disposizioni normative. Eventuali mutamenti dell'attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell'ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli slots, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull'operatività e sui risultati economici del Gruppo.

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 eventuali contenziosi 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 260 milioni di euro.

Rischi di natura finanziaria

Rischio di liquidità

Le Società del Gruppo dedicano la massima attenzione ai processi relativi alla gestione della liquidità e, pur nelle difficili condizioni in cui hanno dovuto operare nel corso del 2020, hanno potuto approvvigionarsi delle risorse necessarie ricorrendo al supporto delle banche, come sopra descritto.

Si rimanda al paragrafo relativo all'evoluzione prevedibile della gestione con riferimento alle considerazioni in merito alla pandemia da Covid-19 e agli impatti significativi che continua a generare sul settore aeroportuale e, conseguentemente, sui risultati delle Società del Gruppo.

Si segnala, inoltre, che la Capogruppo, non appena verrà definita la *governance* unitamente alla ridefinizione tra i maggiori azionisti dei patti parasociali giunti a scadenza, potrà perfezionare l'iter procedurale volto a reperire le risorse finanziarie che si renderanno necessarie al fine di soddisfare gli investimenti di sviluppo infrastrutturale e gli impegni in capo alla stessa.

Rischio di credito

Le Società del Gruppo nel corso dell'esercizio hanno proceduto 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 31/12/2020, 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 delle 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.

Le Società del Gruppo non assumono posizioni riconducibili a finalità speculative.

Il Contenzioso

Nel corso del 2020 non ci sono state evoluzioni significative dei contenziosi, per i cui dettagli si rimanda alla Nota Integrativa.

Segnalazioni

In data 10 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Aeroporto Valerio Catullo 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. La fase istruttoria si è conclusa nel 2020 e si è in attesa della pubblicazione della sentenza.

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 capogruppo, 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 Capogruppo è inoltre dotata di un Modello Organizzativo, aggiornato a maggio 2018, e 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 nel corso del 2020 si è appreso che il procedimento è stato archiviato.

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

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 della copertura assicurativa consente di escludere il rischio di potenziali oneri a carico di Aeroporto Valerio Catullo.

In data 18/04/2018 l'Assemblea dei Soci di Aeroporto Valerio Catullo ha deliberato di promuovere l'azione di responsabilità ex art. 2393 c.c. nei confronti di un ex Presidente del Consiglio di Amministrazione, per la violazione dei doveri imposti dalla legge agli amministratori.

L'azione nei confronti dell'ex Presidente è stata intentata a metà 2018 ed è in corso la fase istruttoria.

Nel corso del 2018 è stata emessa da Anac la Delibera n. 189 del 1° marzo 2018, con cui l'Autorità ha ritenuto, tra l'altro, non conforme alle previsioni del Codice dei Contratti e del diritto comunitario la cessione delle quote di proprietà del Comune di Villafranca nel capitale sociale della società Catullo. Tale delibera è stata impugnata dalla Società capogruppo, oltre che da Save e dal Comune di Villafranca, avanti il Tar Lazio ritendendosi, tra l'altro, che la cessione delle azioni del Comune sia avvenuta nel pieno rispetto dei principi generali di trasparenza e non discriminazione e che le previsioni del Codice dei contratti, sulla cui applicazione l'Anac deve vigilare, non si applicano alla cessione delle partecipazioni azionarie da parte delle società, non trattandosi di appalto pubblico. Il procedimento è ancora in corso.

Investimenti

A Verona Villafranca nel corso del 2020 erano programmati importanti interventi infrastrutturali con obiettivo di aumentare la capacità dello scalo verso un sempre più consolidato aumento del traffico passeggeri in linea con il piano di sviluppo.

La pandemia da Covid-19 in corso dalla fine di febbraio ha reso necessaria una puntuale valutazione degli investimenti da sospendere o da rimandare, anche in ragione del traffico ridotto che – con un diverso impatto sulla vita utile delle infrastrutture - ha consentito di rivedere in termini temporali gli investimenti necessari, così da mantenere i massimi livelli di sicurezza e ridurre al contempo l’impegno economico.

In particolare, l’intervento di rifacimento della pavimentazione della pista di volo, a completamento dei precedenti interventi effettuati, con passaggio a LED delle luci dell’impianto AVL, è stato traslato nella medesima finestra temporale nel 2021.

Allo stesso modo, in ambito aerostazione per l’intervento di riqualifica e ampliamento del terminal partenze (c.d. Progetto “Romeo”), è stato completato l’iter di affidamento dei lavori senza addivenire all’aggiudicazione, pur mantenendo la validità delle offerte. Nel corso dell’anno sono stati completati alcuni interventi di adeguamento antincendio del terminal esistente.

Sono stati completati i lavori di adeguamento antisismico del Distaccamento dei Vigili del Fuoco e della centrale tecnologica ed avviata la progettazione dell’adeguamento di altri edifici strategici.

Nel comparto parcheggi sono stati effettuati solo interventi di manutenzione.

Per procedere in futuro con l’espansione prevista nel Piano di Sviluppo, nel 2020 è stata avviata la procedura espropriativa per l’acquisizione di nuove aree esterne al sedime e completata la progettazione esecutiva del nuovo Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco.

Sono stati inoltre eseguiti gli interventi tecnici di manutenzione degli impianti, delle reti e degli spazi destinati ai passeggeri e agli Enti operanti in aeroporto, sempre con l’attenzione alle soluzioni che garantiscano i prescritti livelli di sicurezza e la massima tutela dell’ambiente, il risparmio energetico (con utilizzo di LED) nonché il massimo livello di comfort. In particolare nell’area passeggeri e in tutti gli ambienti di lavoro sono stati attuati gli interventi necessari alla prevenzione, al contrasto e al contenimento del contagio da Covid-19 per garantire la ripresa dell’operatività dell’aeroporto in piena sicurezza.

A Brescia Montichiari ha proseguito la procedura di Valutazione Impatto Ambientale del Master Plan al 2030 approvato da ENAC.

Sono state altresì avviate importanti progettazioni per l’adeguamento antisismico degli edifici strategici e per lo sviluppo dell’attività cargo, in particolare per rispondere alle esigenze del traffico in crescita nell’ambito e-commerce.

Gli ulteriori interventi realizzati sono principalmente di carattere manutentivo o miglioramento degli impianti e delle reti. In particolare è stato effettuato un intervento di ripristino del collettore delle acque meteoriche collassato in seguito ad un evento meteorico eccezionale. In tutti gli ambienti di lavoro sono stati attuati gli interventi necessari alla prevenzione, al contrasto e al contenimento del contagio da Covid-19 per garantire l’operatività dell’aeroporto in piena sicurezza.

Per quanto riguarda la controllata GDA Handling, si segnalano la fornitura di un sistema di ispezione a raggi X per cargo e pallet e l’acquisto di un follow-me.

Rapporti con parti correlate

Per quanto riguarda i rapporti con parti correlate, le transazioni delle società del Gruppo Catullo con le società appartenenti al Gruppo Save sono state effettuate nel rispetto dei valori di mercato mediamente praticati per servizi simili e di pari livello qualitativo. I rapporti intrattenuti con dette società nel corso dell'esercizio possono essere così sinteticamente riepilogati:

(valori in euro)

Gruppo Catullo vs	Save Spa	N-aitec Srl	Marco Polo Park Srl	Triveneto Sicurezza	Save Engineering Srl
Ricavi	25.441	-	-	-	-
Costi/Investimenti	411.312	95.060	12	700	68.628
Crediti al 31/12/20	31.037	-	-	-	-
Debiti al 31/12/20	642.432	27.857	-	-	28.391

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.

Altre informazioni

Azioni proprie

Nel corso dell'esercizio la Capogruppo 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

Il Gruppo ha svolto la propria attività sullo scalo di Verona Villafranca e sullo scalo di Brescia Montichiari.

Legge 231

Si ricorda che le Società del gruppo hanno provveduto all'adozione del Modello di Organizzazione ex D.Lgs. 231/2001 ed alla nomina dell'Organismo di Vigilanza (OdV).

Si informa che il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, nella seduta del 3 agosto 2020, ha rinnovato i componenti dell'Organismo di Vigilanza della Società, così composto: Dott. Pierluigi di Palma (Presidente), Dott. Andrea Pederiva e Dott.ssa Ilaria Castellani, con durata sino all'approvazione del bilancio al 31/12/22.

Nel mese di agosto 2020 è stato rinnovato l'Organismo di Vigilanza di GDA Handling, così composto: Dott. Pierluigi Palma (Presidente), Dott. Andrea Pederiva e Dott.ssa Ilaria Castellani, con durata sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2022.

Strumenti finanziari

Ai sensi dell'art. 2428 c.c. comma 6 bis si rileva che le Società del gruppo non hanno emesso strumenti finanziari. Si segnala che la Capogruppo nel mese di settembre 2020 ha sottoscritto uno strumento finanziario derivato (IRS) per la copertura del rischio di oscillazione del tasso di interesse di un contratto di finanziamento stipulato alla stessa data, per i cui dettagli si rimanda alla Nota Integrativa.

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

Come noto, dopo una ripresa durante i mesi estivi, la recrudescenza dei contagi da Covid-19 dall'autunno ha indotto un nuovo rallentamento dell'attività globale alla fine del 2020, soprattutto nei paesi avanzati, tuttora in corso.

Nei primi due mesi del 2021 sono transitati presso lo scalo di Verona circa 33 mila passeggeri con una riduzione nell'ordine del 91,6% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno. Le restrizioni alla libera circolazione tra Stati e le disposizioni di quarantena ancora in vigore continuano a impattare in modo significativo sul settore aeroportuale rendendo incerti i tempi e le modalità di ripresa del traffico passeggeri.

Tali circostanze, straordinarie per natura ed estensione, mantengono ancora un contesto di generale indeterminazione; l'avvio delle campagne di vaccinazione si riflette favorevolmente sulle prospettive per il medio termine, ma i tempi e l'intensità del recupero restano incerti.

I potenziali effetti di questo fenomeno continuano ad essere oggetto di costante monitoraggio da parte della Direzione aziendale e degli Amministratori.

La Capogruppo, in particolare, ha elaborato un nuovo scenario economico e finanziario che definisce le necessità di cassa per far fronte alla situazione generale fortemente mutata e per soddisfare gli investimenti di sviluppo infrastrutturale degli scali di Verona e Brescia.

La Capogruppo continua inoltre a dialogare con gli istituti bancari al fine di incrementare ed estendere temporalmente le linee di finanziamento attualmente in essere. Il giorno 9 marzo 2021 il Banco BPM S.p.A. ha concesso la sospensione, delle prime due rate del 2021 del finanziamento sottoscritto nel mese di gennaio 2019, con traslazione del piano di ammortamento per il periodo analogo del rimborso della quota capitale.

E' stato inoltre avviato il procedimento autorizzativo per una nuova linea di affidamento controgarantita SACE, il cui completamento è atteso entro il primo trimestre 2021.

Gli Amministratori ritengono che, tenuto conto degli accordi raggiunti in merito alla ridefinizione dei piani di ammortamento dei finanziamenti in essere, della prospettata erogazione di un ulteriore finanziamento nel corso del 2021, per il quale sono in corso avanzate negoziazioni, nonché della prospettata erogazione nel 2021 del contributo speciale per il sistema aeroportuale introdotto dal governo italiano con la Legge n. 178/2020 (c.d. Legge di Bilancio 2021) il Gruppo potrà far fronte alle esigenze finanziarie della normale operatività previste per i prossimi 12 mesi.

Sommacampagna (Vr), 18 marzo 2021

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Paolo Arena