

SEZIONE PRIMA
INFORMAZIONI RELATIVE ALL'EMITTENTE
GLI STRUMENTI FINANZIARI

Questa pagina è stata lasciata volutamente bianca

I. INFORMAZIONI CONCERNENTI L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO SAVE

Premessa

L'Emittente è l'ente gestore dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, nonché la *holding* del Gruppo SAVE, attivo nel settore dei servizi ai viaggiatori, svolti principalmente in regime di concessione.

In particolare, l'Emittente, e il Gruppo di cui è alla guida, operano in modo integrato nelle tre seguenti aree di *business*:

- (i) attività di gestione aeroportuale (si veda il Paragrafo I.2.1.1 del presente Capitolo);
- (ii) attività di gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati (si veda il Paragrafo I.2.1.2 del presente Capitolo);
- (iii) prestazione di servizi di ristoro al pubblico e gestione di negozi per viaggiatori quali *travel retail shop*, edicola, tabaccheria, libreria, *food shop* e *gadget shop* (c.d. *Food & Beverage e Retail*) all'interno di infrastrutture di mobilità (si veda il Paragrafo I.2.1.3 del presente Capitolo).

Il seguente organigramma illustra la struttura del Gruppo SAVE con la suddivisione per aree di *business* con l'indicazione dell'area di consolidamento.

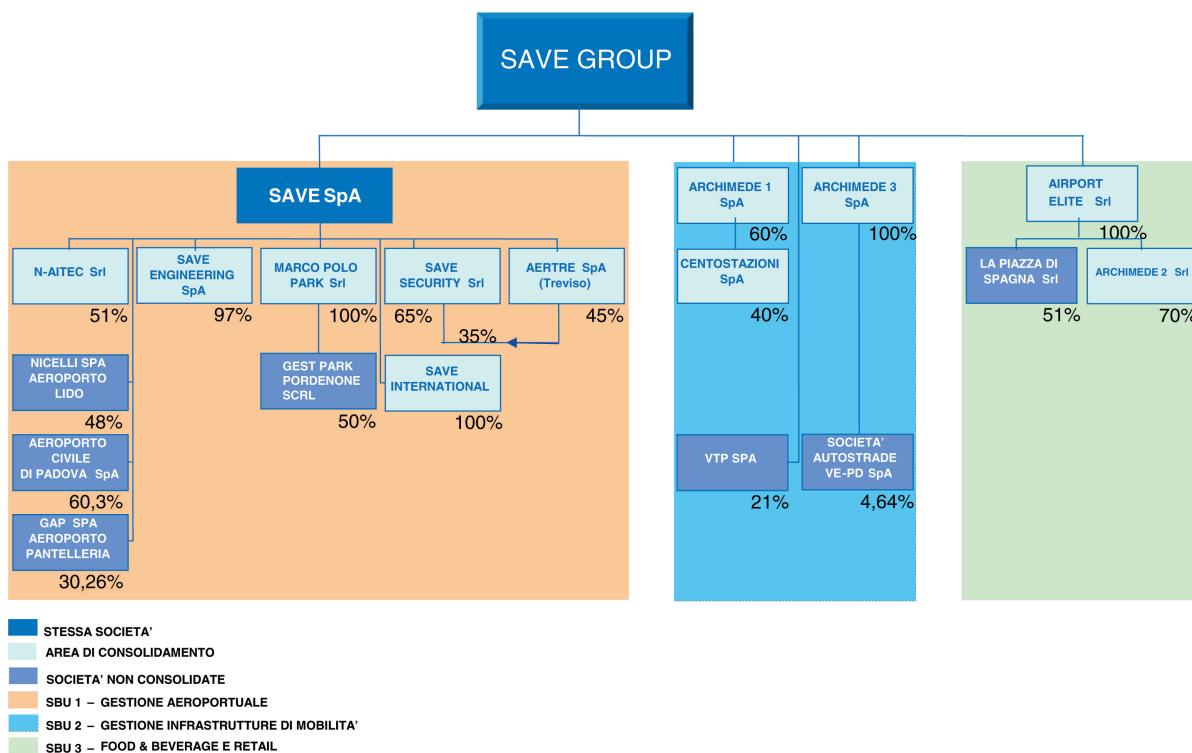


Figura 2

Si segnala che Marco Polo Park, socio di Gest Park Pordenone scrl al 50%, ha autorizzato l'avvio della procedura di liquidazione della stessa.

L’attività principale del Gruppo SAVE consiste nella gestione dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia e dell’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso nonché, congiuntamente con il Gruppo FS, i complessi immobiliari di 103 stazioni ferroviarie di media dimensione distribuiti su tutto il territorio nazionale (si veda il Paragrafo I.2.1.2 del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo, inoltre, il Gruppo presta servizi di ristoro al pubblico e gestione di negozi per viaggiatori presso gli aeroporti di Venezia, Olbia, Treviso Bari e Catania, nonché presso le stazioni ferroviarie di Cremona, Pescara Centrale e Milano Lambrate e il terminal passeggeri del Porto di Genova (si veda il Paragrafo I.2.1.2 del presente Capitolo).

La seguente tabella illustra il Valore della produzione realizzato dal Gruppo SAVE, negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004, su base consolidata, suddiviso per aree di attività:

(Euro / 000)	SBU 1 Gestione aeroportuale			SBU 2 Gestione infrastrutture			SBU 3 Food & Beverage e Retail			TOTALE		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Valore della produzione:												
totali per Sbu	69.235	85.814	96.309	6.526	18.174	21.451	16.233	34.453	43.919	91.994	138.441	161.679
di cui vs Gruppo	2.671	4.174	4.569				531	469	856	3.202	4.643	5.425
Valore della produzione	66.564	81.640	91.739	6.526	18.174	21.451	15.702	33.984	43.063	88.792	133.798	156.254
Inc. % SBU su totale per anno (totale)	75%	62%	60%	7%	13%	13%	18%	25%	27%	100%	100%	100%
Inc. % SBU su totale per anno (netto)	75%	61%	59%	7%	14%	14%	18%	25%	28%	100%	100%	100%

Tabella 12

La strategia del Gruppo SAVE è volta allo sviluppo sinergico delle attività svolte dallo stesso nel settore dei servizi ai viaggiatori attraverso:

- lo sviluppo dell’attività di gestione aeroportuale, ruolo ricoperto dall’Emittente fin dalla sua costituzione, anche con l’obiettivo di contribuire al processo di sviluppo del territorio, perseguitando il costante incremento degli *standard* di qualità dei servizi offerti,
- lo sviluppo dell’attività di gestione delle infrastrutture di mobilità diverse da quelle aeroportuali (quali le stazioni ferroviarie, i porti e le autostrade),
- lo sviluppo e l’ampliamento dell’offerta degli altri prodotti e servizi legati alla movimentazione di persone e merci, quali i servizi di ristorazione e la gestione di negozi per viaggiatori (*Food & Beverage e Retail*), all’interno delle infrastrutture di mobilità, valorizzando il *know-how* e le competenze maturate in ambito aeroportuale.

I.1. Storia ed evoluzione dell'attività

I.1.1. SAVE

SAVE è stata costituita nel 1987 da enti pubblici locali e soggetti privati⁽³⁾ in attuazione di quanto previsto dalla legge 24 dicembre 1986, n. 938, per subentrare al Provveditorato al Porto di Venezia nella gestione dell'aeroporto veneziano Marco Polo, operante già dagli anni sessanta. A tal fine, in virtù della menzionata legge, alla SAVE è stata affidata la concessione per la cosiddetta “gestione totale” dello scalo veneziano, avente ad oggetto anche la realizzazione delle opere di ammodernamento e completamento dell'aeroporto, comprese quelle relative all'aerostazione (si veda anche il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Alla data di costituzione dell'Emittente, l'Aeroporto Marco Polo di Venezia era già dotato della attuale pista, mentre il fabbricato adibito all'aerostazione risultava precario ed insufficiente e organizzato non razionalmente, in quanto formato da corpi non integrati e variamente stratificatisi nel corso degli anni.

Già nel corso del 1988, cominciarono i primi interventi di ristrutturazione ed ampliamento dell'aerostazione, insieme alla sostituzione della quasi totalità delle attrezzature e dei mezzi di piazzale, ad una manutenzione radicale degli impianti ed alla realizzazione dell'informatizzazione delle operazioni di scalo.

Nel 1993, è stato elaborato il Piano Generale di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo Venezia.

A partire dal medesimo anno, il contesto normativo nel quale l'Emittente operava si è progressivamente modificato in forza di vari provvedimenti legislativi e regolamentari. In sintesi, tali provvedimenti:

- (a) hanno reso obbligatorio l'affidamento della gestione dei servizi e delle infrastrutture degli aeroporti, gestiti anche in parte dallo Stato, a società di capitali appositamente costituite dallo stesso, eventualmente insieme ad enti locali che ne avevano la gestione e, successivamente, hanno abrogato le norme che prevedevano la partecipazione maggioritaria dello Stato e degli enti pubblici (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo);
- (b) hanno stabilito (i) nuovi criteri per la determinazione della misura dei diritti aeroportuali quali, ad esempio, le dimensioni del traffico e l'intensità dello stesso nei diversi periodi della giornata, il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti, le esigenze di recupero dei costi in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e (ii) nuovi criteri per l'affidamento in concessione della gestione delle infrastrutture aeroportuali, nonché (iii) la possibilità di estendere la durata di dette concessioni fino a quaranta anni, nel caso in cui la società di gestione richiedente presenta un adeguato piano di investimenti (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo);
- (c) hanno disposto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra (c.d. servizi di *handling*) (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Fino al 2000 l'attività del Gruppo è stata concentrata nella gestione aeroportuale.

A partire dal 2000, a seguito della nomina di un nuovo Consiglio di Amministrazione e del rinnovo del *management*, l'Emittente, anche avvalendosi delle opportunità offerte dal mutato contesto normativo sopradescritto, ha elaborato un nuovo piano strategico e ha avviato la riorganizzazione che ha consentito al Gruppo SAVE di dotarsi dell'attuale struttura suddivisa per aree di *business*, ha cessato di prestare direttamente i servizi di *handling*, ha portato a termine l'investimento nella nuova aerostazione, ha

³ In particolare, SAVE è stata costituita dai seguenti soci fondatori: (a) Regione Veneto (attraverso la finanziaria Veneto Sviluppo S.p.A.); (b) Provincia di Venezia; (c) Comune di Venezia; (d) Provveditorato al Porto di Venezia, ora APV Holding S.p.A.; (e) Camera di Commercio di Venezia; (f) Provincia di Padova; (g) Comune di Padova; (h) Provincia di Treviso; (i) Comune di Treviso; (l) Cassa di Risparmio di Venezia, ora confluita in San Paolo IMI; (m) Air Service Serenissima S.r.l. ed Aeroveneta S.r.l. che in seguito si sono fuse dando luogo a Nord Est Avio S.p.A.; (n) Urvait Service S.r.l..

ampliato la propria attività nel settore della gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati e nel settore dei servizi di ristoro al pubblico e gestione di negozi per i viaggiatori (*Food a& Beverage e Retail*) nelle infrastrutture di mobilità.

Più precisamente, nel 2000, l’Emittente ha presentato un piano di investimenti relativo all’ aerostazione e al sedime aeroportuale e ha richiesto, ai sensi degli artt. 1, comma 1-quater e 1, comma 5-ter, del D.L. 28 giugno 1995, n. 251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n. 351, e dell’art. 17, co. 2 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521 (recante il regolamento di attuazione per l’affidamento delle gestioni aeroportuali totali), l’estensione della concessione per la durata di quaranta anni. Con deliberazione n. 20/2001 del 26 aprile 2001, l’ENAC ha accolto solo in parte tale richiesta dell’Emittente, estendendo la durata della concessione per dieci anni dalla scadenza originaria (22 marzo 2017) e pertanto fino al 22 marzo 2027. Tale estensione è stata poi formalizzata in data 19 luglio 2001, con la sottoscrizione, tra ENAC e SAVE, della Convenzione. Successivamente, il Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto all’ENAC l’invio della Convenzione ai fini del rilascio del relativo decreto interministeriale di approvazione che, alla data del Prospetto Informativo, non è ancora stato emanato.

Nel 2001, l’Emittente: (i) ha iniziato ad operare nel settore del *Food & Beverage e Retail* attraverso Airport Elite S.r.l. (“**Airport Elite**”), società di cui alla data del Prospetto Informativo, la Società detiene il 100% (per maggiori informazioni si vedano i Paragrafi I.1.2, I.2.1.2 e I.7 del Capitolo I, Sezione Prima); (ii) attraverso Archimede 1 – una società detenuta dall’Emittente, con il 60%, Manutencoop Facility Management S.p.A., con il 21%, Bipelle Investimenti S.p.A., con il 15%, Pulitori e Affini S.p.A., con il 4% (si veda il Paragrafo I.7 del presente Capitolo) – ha partecipato e vinto la procedura competitiva indetta dal Gruppo Ferrovie dello Stato al fine di selezionare un *partner* privato insieme al quale gestire Centostazioni (già Medie Stazioni S.p.A.; per maggiori informazioni si vedano i Paragrafi I.1.1, I.1.2 e I.2.1.3 del Capitolo I, Sezione Prima).

Nel 2002 SAVE ha portato a compimento il processo di integrale liberalizzazione dei servizi di *handling*, iniziato nel 2001, mediante la progressiva dismissione della prestazione diretta di tali servizi e la concentrazione nello sviluppo delle attività di gestione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e dei servizi centralizzati, nonché di controllo e di coordinamento degli operatori aeroportuali, attuando così un modello di *business* innovativo rispetto al panorama nazionale in cui, alla data del Prospetto Informativo, gli altri gestori aeroportuali hanno continuato a prestare, anche direttamente, i servizi di *handling*. In particolare, il governo del sistema viene assicurato attraverso la realizzazione e l’approvazione di un regolamento di scalo (il “**Regolamento di Scalo**”) avente ad oggetto le modalità di fornitura agli utenti e di utilizzo da parte di questi ultimi delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi predisposti dall’Emittente, in conformità alla normativa di settore ed alle linee guida approvate dall’ENAC in materia di qualità dei servizi nei trasporti aerei (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Contemporaneamente l’Emittente ha, altresì, portato avanti i lavori di costruzione della nuova Aerostazione di Venezia, inaugurandola a luglio 2002, e del nuovo fabbricato merci, inaugurandolo ad aprile 2002.

Nel medesimo anno, mediante istanza in data 17 maggio 2002, la Società ha reiterato la propria richiesta di estensione per quaranta anni della durata della concessione, presentando un nuovo programma di investimenti. L’ENAC, con deliberazione n. 18/2002 del 21 giugno 2002, ha accolto tale richiesta dell’Emittente, e ha stabilito di estendere la durata della concessione per quaranta anni a partire dal 2001 (anno di stipula della Convenzione) e fino al 22 marzo 2041. Il Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 29 novembre 2002, ha formulato rilievi in merito alla sopra citata deliberazione ENAC n. 18/2002 ed ha sostenuto che tale deliberazione non sarebbe efficace. In data 27 luglio 2004 l’Emittente ha predisposto e inviato un atto di istanza e contestuale diffida nei confronti dell’ENAC e, per quanto di competenza, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché questi ultimi diano piena attuazione alla deli-

berazione ENAC n. 18/2002 del 21 giugno 2002, mediante la stipulazione e la conseguente approvazione dell'atto di estensione della concessione sino al 22 marzo 2041. Con nota del 20 settembre 2004 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha precisato di aver dato parere negativo all'estensione della concessione sino al 2041 poiché, secondo il Ministero, la concessione dell'Emittente non avrebbe potuto essere prorogata oltre il 22 marzo 2027, per il motivo che il periodo quarantennale di durata avrebbe dovuto essere computato a far data dal decreto che ha originariamente assentito la concessione (22 marzo 1987) e non dall'anno di stipula della Convenzione (2001). Con atto depositato in data 5 novembre 2004, SAVE ha proposto ricorso presso il TAR del Lazio contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ENAC per (i) l'annullamento della nota del 20 settembre 2004 con cui il predetto Ministero ha negato la possibilità di ampliamento sino al 2041 della concessione di gestione aeroportuale relativa all'Aeroporto Marco Polo di Venezia, e (ii) l'accertamento del diritto di SAVE alla estensione della durata dell'affidamento in concessione sino al 22 marzo 2041. In data 23 marzo 2005, l'ENAC e l'Emittente, visto anche il parere espresso dall'Avvocatura Generale dello Stato in data 24 febbraio 2005, con il quale si riconosce che il termine della durata quarantennale della gestione debba coincidere con la data di sottoscrizione della convenzione e non con quella del decreto di affidamento in concessione, hanno stipulato l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione, in base al quale la durata della concessione è stata prorogata fino al 21 marzo 2041. A seguito della stipula dell'Atto Aggiuntivo, la Società ha presentato istanza al TAR Lazio con la quale, dato atto dell'intervenuta sostanziale soddisfazione della pretesa azionata dalla stessa, ha chiesto che venga dichiarata la cessazione della materia del contendere con riferimento al ricorso depositato dall'Emittente stessa in data 5 novembre 2004. L'Emittente ritiene che sia remoto il rischio che il Ministero si attivi per opporsi alla predetta istanza e che tale giudizio non venga dichiarato estinto. Peraltra, benché la Società, sulla base di pareri legali ricevuti da consulenti all'uopo incaricati, e visto anche il parere espresso dall'Avvocatura Generale dello Stato in data 24 febbraio 2005, ritenga che da un lato, a seguito della costituzione dell'ENAC con D.Lgs. 25 luglio 1997, n. 250, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non sia competente in merito all'approvazione della Convenzione sottoscritta tra l'Emittente e l'ENAC in data 19 luglio 2001 e, dall'altro lato, l'Atto Aggiuntivo sia legittimo e efficace, non può escludersi l'eventualità che il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture o altri contestino in futuro la legittimità di tale Atto Aggiuntivo e che, di conseguenza, la durata della concessione possa essere, anche significativamente, ridotta.

Nel 2003 SAVE ha completato, prima società di gestione aeroportuale, la definizione della bozza del Contratto di Programma per il periodo 2004/2008, predisposto sulla base della delibera del CIPE del 4 agosto 2000, avente ad oggetto lo schema di riordino del sistema tariffario dei diritti aeroportuali (per maggiori informazioni si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). Il Contratto di Programma previsto dalla delibera CIPE ha l'obiettivo di consentire ai gestori aeroportuali di avere un maggior controllo su base pluriennale della dinamica dei proventi derivanti da diritti di approdo e partenza, sosta e ricovero, tasse di imbarco passeggeri, tasse di imbarco e sbarco merci, compensi per controllo di sicurezza, oltre ai corrispettivi per infrastrutture centralizzate, beni di uso comune e beni di uso esclusivo e di disporre di corrispettivi allineati ai costi sostenuti per lo sviluppo dell'aeroporto (per maggiori informazioni si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). Alla data del Prospetto Informativo, l'Emittente è in attesa del completamento dell'*iter* burocratico per l'approvazione da parte del Ministero del Tesoro.

Con cerimonia del 9 luglio 2004 è stato rilasciato a SAVE da parte dell'ENAC il cosiddetto "Certificato di Aeroporto", attestante la conformità dello scalo al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" adottato dall'ENAC stesso in attuazione della normativa di settore al fine di recepire la normativa ICAO (*International Civil Aviation Organization*) del 21 ottobre 2003 (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). Il Certificato di Aeroporto n. I-003/APT ottenuto da SAVE ha una validità di tre anni dal suo rilascio e può essere rinnovato alla scadenza per uguali periodi sulla base dell'esito favorevole dell'attività di controllo eseguita dall'ENAC. L'Emittente è stato il terzo gestore aeroportuale in ordine cronologico ad aver ottenuto il Certificato di Aeroporto dopo AdR (Aeroporti di Roma S.p.A.) e SEA (Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.).

Nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 il valore della produzione registrato da SAVE è stato pari a Euro 78,530 milioni, pari al 50,26% valore della produzione registrato dal Gruppo SAVE nel medesimo esercizio (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.1.2. LE PRINCIPALI SOCIETÀ FACENTI CAPO A SAVE

I.1.2.1. Gestione aeroportuale

Aer Tre

Aer Tre è stata costituita nel 1986 da enti pubblici⁽⁴⁾ con la denominazione di SAT – Società Aeroportuale di Treviso S.p.A., per gestire lo scalo aeroportuale di Treviso. A tal fine, fin dalla sua costituzione, è subentrata al Consorzio Portuario di Treviso nell’uso dei beni e nell’esercizio dei servizi già concessi allo stesso e, nell’ottobre 1991, ha stipulato una convenzione ventennale per la cosiddetta “gestione parziale” del menzionato scalo, con scadenza 2012, successivamente approvata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti registrato alla Corte dei Conti nel 1992 (per maggiori informazioni circa le caratteristiche delle concessioni per la “gestione parziale” si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

SAVE ne ha acquistato il 45% nel 1996, a fronte del pagamento di un corrispettivo pari a Euro 725 milliaia, al fine di sfruttare sinergicamente le possibilità degli scali di Venezia e Treviso in termini di ripartizioni di traffico e tipologie di vettori ed ottimizzare al meglio le potenzialità offerte dal bacino di utenza. Alla data del Prospetto Informativo il restante capitale sociale è detenuto dal Comune di Treviso, con il 37,629%, da Veneto Sviluppo con il 10%, dalla Camera di Commercio di Treviso con il 4,879%, dalla Provincia di Treviso, con lo 0,756% e dalla Fondazione Cassamarca con l’1,737%.

Con istanza datata 23 giugno 1997, Aer Tre ha chiesto l’autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all’occupazione e all’uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale di Treviso ex art. 17, D.L. 67/1997; con decreto n. 16/99 del 17 novembre 1999, l’ENAC ha disposto l’occupazione ed uso da parte di Aer Tre dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale di Treviso in aggiunta a quelli facenti parte della concessione di gestione parziale ai sensi dell’art. 17 del D.L. n. 67/1997, stabilendo che Aer Tre avesse titolo ad introitare i diritti aeroportuali di cui all’art. 1, lett. a) legge 5 maggio 1976, n. 324, con il vincolo della destinazione agli interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché all’attività di gestione aeroportuale, secondo quanto previsto nel piano degli interventi presentato dalla Società medesima (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

In data 22 marzo 2000, con effetto dal 20 novembre 1999, l’ENAC ha consegnato ad Aer Tre alcuni beni rientranti nel sedime aeroportuale di Treviso (piazzale di sosta aeromobili; parte di sedime adiacente; impianti ivi insistenti) ai fini della loro occupazione ed uso da parte della società stessa a titolo di detenzione temporanea, in attesa dell’affidamento in concessione della gestione totale.

Successivamente, in data 22 gennaio 1999, Aer Tre ha presentato istanza ex art. 7 del D.M. 521/1997 al fine di ottenere l’affidamento in concessione della gestione totale dell’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso; in data 21 luglio 1999, Aer Tre ha presentato la domanda integrativa ex art. 7 dello stesso D.M. 521/1997.

Nel 2004 Aer Tre ha avviato i lavori per la realizzazione di una nuova aerostazione al fine di far fronte all’incremento del traffico dei passeggeri.

⁴ Aer Tre è stata costituita con atto notarile n. 181233 di repertorio e n. 20118 di raccolta del 28 aprile 1986 tra la Provincia di Treviso, il comune di Treviso, la CCIAA di Treviso, la Provincia di Padova, la Provincia di Vicenza e la CCIAA di Belluno.

Sempre nel 2004, Aer Tre ha avviato l'*iter* per la definizione del Contratto di Programma relativo al rior-
dino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva sulla base della delibera CI-
PE del 4 agosto 2000, nonché l'*iter* per l'ottenimento del Certificato di Aeroporto (cfr. Paragrafo I.2.13
del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo i procedimenti per il rilascio della concessione per la gestione tota-
le dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso, per il Contratto di Programma e per il Certificato di Aeroporto
sono in corso.

Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 il valore della produzione registrato da Aer Tre è stato pari a
Euro 11,735 milioni, pari al 7,51 % del valore della produzione registrato dal Gruppo SAVE nel me-
desimo esercizio (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.1.2.2. Gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati

Centostazioni

È stata costituita nel febbraio 2001 da Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni
(società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ora denominata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., “**RFI**”), nel-
l'ambito della ristrutturazione posta in essere dal menzionato gruppo, con la denominazione Medie
Stazioni S.p.A. (successivamente mutata in Centostazioni S.p.A.), per assumere la gestione in esclusiva
del patrimonio costituito dai complessi immobiliari di 103 stazioni ferroviarie italiane di medie di-
mensioni, di proprietà di RFI, e procedere all'esecuzione delle attività necessarie per la riqualificazione
e valorizzazione di detto patrimonio immobiliare (il “**Progetto Medie Stazioni**”).

In particolare, nel medesimo anno:

- (i) la Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dopo aver costituito Centostazioni,
ha trasferito a Ferrovie dello Stato Holding S.p.A. (“**FS Holding**”), interamente posseduta dal
Ministero dell'economia e delle finanze, il complesso aziendale composto dai rami d'azienda
“Corporate” e “Business Unit Servizi di Gruppo”, ivi inclusa la partecipazione relativa all'intero ca-
pitale sociale di Centostazioni, ed ha mutato la propria denominazione sociale in Rete Ferroviaria
Italiana – Società per Azioni, con la sigla RFI S.p.A.;
- (ii) Centostazioni ha acquisito da Metropolis S.p.A. (società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ora de-
nominata Ferservizi S.p.A.) il ramo di azienda relativo alla gestione amministrativa di 103 com-
plessi immobiliari di proprietà di RFI, a fronte del pagamento di un corrispettivo di Lire
5.900.153.537, pari a Euro 3.047.175, determinato sulla base del patrimonio netto di tale ramo
d'azienda al 10 ottobre 2001, avviando, così, la gestione transitoria di detti complessi immobi-
liari sulla base del mandato gestorio che a tale data regolava i rapporti tra Metropolis S.p.A. e RFI.
Al contempo, Centostazioni ha sottoscritto con RFI un nuovo contratto di gestione di durata
quarantennale avente ad oggetto l'utilizzazione, la gestione e la riqualificazione dei complessi im-
mobiliari in questione, sostitutivo del menzionato mandato, con efficacia sospensivamente con-
dizionata alla positiva conclusione della procedura di parziale privatizzazione di Centostazioni
stessa;
- (iii) Archimede 1, la società all'uopo costituita dalla cordata composta da SAVE, Manutenco Facility
Management S.p.A., Bipelle Investimenti S.p.A. e Pulitori e Affini S.p.A., si è aggiudicata la gara
per l'acquisto del 40,01% del capitale sociale di Centostazioni, indetta dal Gruppo Ferrovie dello
Stato al fine di selezionare uno o più *partner* privati con i quali dare esecuzione al Progetto Medie
Stazioni, e ha sottoscritto insieme a FS Holding, titolare del restante 59,99%, un patto parasocia-
le che le attribuisce il controllo congiunto di Centostazioni medesima (per maggiori informazioni
sui termini di tale patto parasociale, si veda il Paragrafo I.2.1.2 del presente Capitolo). La somma

complessivamente versata da Archimede 1 al fine di acquisire la menzionata partecipazione in Centostazioni è stata di Euro 90,277 milioni⁽⁵⁾.

Per effetto della conclusione del citato processo di privatizzazione, nell’aprile 2002 è entrato in vigore il contratto di gestione sottoscritto tra RFI e Centostazioni nel 2001 di durata quarantennale (si veda il Paragrafo I.2.1.2 del presente Capitolo).

Nel corso del 2002 è stato effettuato il censimento dei complessi immobiliari oggetto del contratto di gestione quarantennale e la relativa presa in carico degli stessi, che è stata ultimata nel corso del 2003.

Nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 il valore della produzione registrato da Centostazioni è stato pari a Euro 53,627 milioni. La quota di competenza del Gruppo SAVE, pari a Euro 21,451 milioni rappresenta il 13,73% del valore della produzione registrato dal Gruppo nel medesimo esercizio (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.1.2.3. Food & Beverage e Retail

Airport Elite

Partecipata al 100% da SAVE, è stata costituita dall’Emittente stessa nel novembre 2000 al fine di operare nel segmento del *Food & Beverage* e *Retail*, svolgendo la propria attività sia a favore di società del Gruppo, che di terzi, in infrastrutture di mobilità.

La Società ha iniziato ad esercitare la propria attività il 1° maggio 2001 presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia, data nella quale, a fronte del pagamento di un importo pari a Euro 361.520,00, ha rilevato dalla società Linea Aeroportuale Sole S.p.A. (“**LA Sole**”, società del Gruppo Ligabue, operante nel settore del *catering* navale ed aeroportuale), il ramo d’azienda costituito dal complesso organizzato dei beni per l’esercizio dell’attività di ristorazione e bar e dei negozi *travel retail* e *duty free* ivi esercitato dalla stessa (si veda il Paragrafo I.2.17, del presente Capitolo). Successivamente sono stati inseriti nell’organico *manager* con consolidata esperienza nel settore.

Nel 2002, grazie all’entrata in esercizio della nuova aerostazione dotata, tra l’altro, di ampi spazi destinati all’attività commerciale, Airport Elite ha ampliato la propria attività presso il suddetto aeroporto, portando i punti vendita da 7 a 14, per complessivi 1.750 mq.

Nel 2003, Airport Elite ha acquistato, sempre dalla società LA Sole, a fronte del pagamento di un importo pari a Euro 260.000,00, il ramo di azienda esercitato dalla stessa presso l’Aeroporto di Treviso, relativo a due *snack bar* e ad un negozio *travel retail*.

A partire dal medesimo anno Airport Elite ha iniziato a prestare i propri servizi anche al di fuori degli scali aeroportuali di Venezia e Treviso, aprendo cinque punti vendita presso l’Aeroporto di Olbia e, via via, ha esteso la propria rete commerciale aggiudicandosi gare per l’apertura di punti ristoro e punti vendita, oltre che presso altri aeroporti (quali l’Aeroporto Fontanarossa di Catania), anche presso stazioni ferroviarie ed il terminal passeggeri del Porto di Genova (per maggiori informazioni circa la rete di vendita di Airport Elite si veda il Paragrafo I.2.1.3 del presente Capitolo).

Nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 il valore della produzione registrato da Airport Elite è stato pari a Euro 34,821 milioni, pari al 22,28% del valore della produzione registrato dal Gruppo SAVE nel medesimo esercizio (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

⁵ L’acquisto della menzionata partecipazione in Centostazioni è avvenuto mediante la sottoscrizione, da parte di Archimede 1, dell’aumento di capitale deliberato dall’assemblea di Centostazioni stessa, senza il diritto di opzione, al servizio della procedura di parziale privatizzazione. Dell’importo di Euro 90.277.000, Euro 60.277.000 sono stati pagati a titolo di corrispettivo a FS Holding per l’acquisto dei diritti di opzione e Euro 30.000.000 sono stati versati a Centostazioni per la sottoscrizione del capitale sociale.

I.2. Descrizione dell'attività dell'Emittente e delle società ad essa facenti capo

I.2.1. L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO SAVE

SAVE svolge la propria attività nel settore dei servizi ai viaggiatori, principalmente in regime di concessione, sia direttamente, sia per mezzo del Gruppo di cui è alla guida, operando attraverso una struttura organizzata nelle tre seguenti aree di *business*:

- (i) attività di gestione aeroportuale;
- (ii) attività di gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati;
- (iii) servizi di ristorazione al pubblico e gestione di negozi per viaggiatori (*Food & Beverage e Retail*) in infrastrutture di mobilità.

I.2.1.1. Attività di gestione aeroportuale

L'attività svolta dal Gruppo SAVE nel settore della gestione aeroportuale si articola nelle seguenti aree:

- gestione e sviluppo degli aeroporti di cui il Gruppo è concessionario, movimentazione aeromobili, passeggeri e merci all'interno di tali aeroporti e affidamento in sub-concessione di spazi destinati all'esercizio di attività commerciali presenti all'interno del sedime aeroportuale;
- gestione dei parcheggi;
- progettazione di opere infrastrutturali ed impianti meccanici ed elettrici connessi a infrastrutture di mobilità;
- realizzazione di *software* applicativi di gestione dati di traffico aereo e per l'allocazione delle risorse;
- servizi di assistenza a terra (c.d. *handling*, presso l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso e presso il Marco Polo di Venezia, unicamente con riguardo a merci e Aviazione Generale).

Il valore della produzione realizzato dal Gruppo SAVE nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, riconducibile alle suddette attività, è stato pari a Euro 96,309 milioni (di cui Euro 4,569 milioni derivanti da attività svolte a favore di società del Gruppo stesso facenti parte delle altre 2 aree di *business*) e ha rappresentato il 61,64% del valore della produzione complessivo del Gruppo stesso nel medesimo esercizio.

Il seguente organigramma illustra le società del Gruppo SAVE operanti nel settore della gestione aeroportuale:

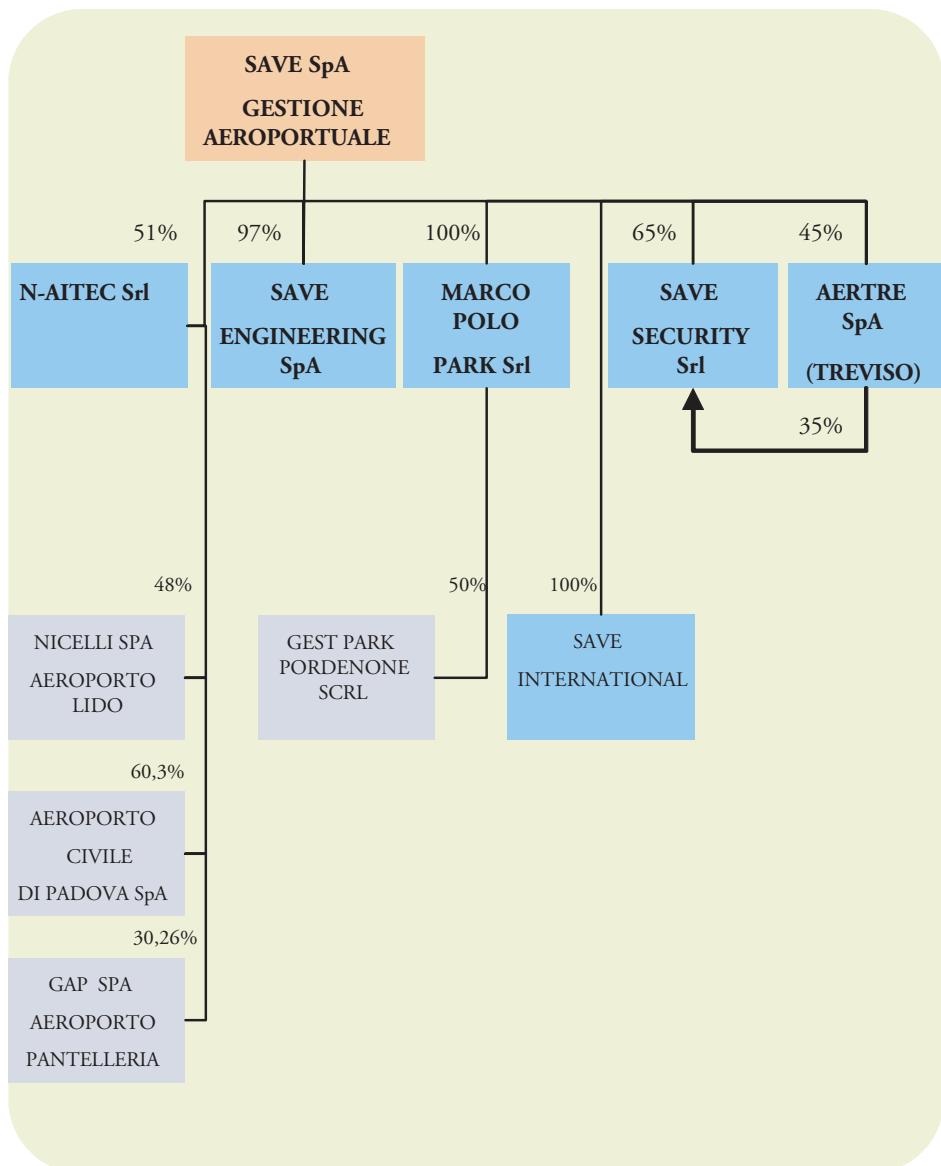


Figura 3

La seguente tabella illustra il valore della produzione realizzato dalle società del Gruppo SAVE, operanti nel settore sopra descritto, negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004, suddiviso per società interessate:

GESTIONE AEROPORTUALE Euro /000	2002	Inc. % su aggr.	2003	Inc. % su aggr.	2004	Inc. % su aggr.
<i>SAVE</i>						
ATTIVITÀ DI GESTIONE	8.538	12%	9.543	11%	10.199	11%
AFFIDAMENTO IN SUB-CONCESSIONE	10.215	15%	13.252	15%	15.150	16%
PUBBLICITÀ	1.010	1%	1.419	2%	1.225	1%
BIGLIETTERIA	1.110	2%	795	1%	810	1%
MERCI	1.604	2%	1.521	2%	1.571	2%
SECURITY	3.742	5%	7.332	9%	10.329	11%
MOV.NE AEROMOBILI, PASSEGGERI E MERCI	22.226	32%	27.555	32%	30.328	31%
HANDLING	4.278	6%	2.109	2%	2.438	3%
RICAVI DIVERSI	3.302	5%	6.870	8%	6.481	7%
<i>AERTRE</i>						
AFFIDAMENTO IN SUB-CONCESSIONE	633	1%	728	1%	934	1%
SECURITY	469	1%	905	1%	1.475	2%
MOV.NE AEROMOBILI, PASSEGGERI E MERCI	4.062	6%	5.106	6%	6.143	6%
HANDLING	2.643	4%	2.833	3%	2.934	3%
RICAVI DIVERSI	216		300		248	
MARCO POLO PARK	7.045	10%	8.054	9%	9.196	10%
SAVE SECURITY	1.702	2%	3.756	4%	5.559	6%
SAVE ENGINEERING	4.683	7%	2.909	3%	2.631	3%
N-AITEC	831	1%	802	1%	753	1%
TOTALE AGGREGATO	78.310		95.790		108.404	
ELISIONI INTRA SBU	(9.075)		(9.976)		(12.095)	
<i>TOTALE AGGREGATO</i>	<i>78.310</i>		<i>95.790</i>		<i>108.404</i>	
ELISIONI INTRA SBU	(9.075)		(9.976)		(12.095)	
VALORE DELLA PRODUZIONE DELLA GESTIONE AEROPORTUALE	69.235		85.814		96.309	

Tabella 13

I.2.1.1.1. Gestione e sviluppo degli aeroporti di cui il Gruppo SAVE è concessionario e movimentazione aeromobili, passeggeri e merci all'interno degli stessi e affidamento in sub-concessione di spazi destinati all'esercizio di attività commerciali presenti all'interno del sedime aeroportuale

Le principali attività svolte dal Gruppo SAVE nell'ambito della gestione degli aeroporti di cui lo stesso è concessionario consistono:

- (i) nella gestione in senso stretto delle infrastrutture aeroportuali, consistente, ad esempio, nell'affidamento del loro utilizzo alle compagnie aeree e alle società di *handling* operanti all'interno dello scalo e nella loro manutenzione, nonché nello svolgimento di attività connesse, quali lo svolgimento del servizio relativo ai controlli di sicurezza e di vigilanza, la gestione degli spazi pubblici presenti all'interno della aerostazione, la gestione della biglietteria e del magazzino merci e la gestione delle infrastrutture centralizzate; nonché
- (ii) nello svolgimento di attività funzionali alla predetta attività di gestione, quali lo sviluppo di dette infrastrutture.

Le attività sopra descritte sono remunerate in parte attraverso gli importi corrisposti dalle compagnie aeree e dalle società di *handling* che utilizzano le infrastrutture aeroportuali, in parte attraverso l’incasso dei diritti aeroportuali stabiliti dalla autorità competenti (si veda di seguito il presente Paragrafo e il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Il Gruppo svolge dette attività principalmente attraverso l’Emittente, titolare della concessione per la cosiddetta “gestione totale” dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia (si veda i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo), nonché attraverso Aer Tre, alla data del Prospetto Informativo partecipata dall’Emittente al 45%, titolare della concessione per la cosiddetta “gestione parziale” dell’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso e dal 1999 in anticipata occupazione dei beni in uso in virtù dell’art. 17 del decreto legge 25 marzo 1997, n. 67 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135) e attraverso SAVE Security S.r.l. (“**Save Security**”), società il cui capitale sociale, alla data del Prospetto Informativo, è detenuto al 65% dall’Emittente ed al 35% da Aer Tre, che svolge i servizi di controllo nell’ambito aeroportuale (si veda di seguito il presente Paragrafo e il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Tramite l’Emittente, il Gruppo SAVE detiene, altresì, delle partecipazioni nella società Aeroporto Civile di Padova S.p.A., che gestisce l’Aeroporto di Padova, pari al 60,3% del capitale sociale della stessa, nella Nicelli S.p.A., che gestisce l’aeroporto del Lido di Venezia, pari al 48% del capitale sociale della stessa, e in GAP S.p.A., che gestisce la prestazione dei servizi di *handling* presso l’Aeroporto di Pantelleria, pari al 30,3% del capitale sociale della stessa (per ulteriori informazioni si veda il Paragrafo I.7 del presente Capitolo).

La gestione delle attività aeroportuali è soggetta a numerose disposizioni normative a livello nazionale, sovranazionale e internazionale e al controllo da parte di soggetti pubblici quali l’ENAC competente, tra l’altro, in materia di razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, tariffe, tasse e diritti aeroportuali e regolamentazione e controllo delle procedure per la liberalizzazione dei servizi di *handling*, e l’ENAV, dipendente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e competente per il controllo della movimentazione degli aeromobili e la gestione della torre di controllo (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Con particolare riguardo al traffico aereo, negli aeroporti italiani l’assegnazione degli “*slot*” o “bande orarie”⁽⁶⁾ viene gestita da Assoclearance – un’associazione con personalità giuridica, indipendente e senza fine di lucro, costituita nel 1997 dai vettori aerei e dai gestori aeroportuali tra cui SAVE – a ciò debitamente incaricata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

I.2.1.1.1.1. Descrizione dei principali aeroporti di cui il Gruppo SAVE è concessionario

I principali aeroporti gestiti dal Gruppo SAVE sono l’Aeroporto Marco Polo di Venezia e l’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso. Con decreto del Ministro dei Trasporti del 26 giugno 1992 detti scali, ai fini della programmazione del traffico aereo, sono stati costituiti in un unico sistema aeroportuale, sono cioè considerati come un unico raggruppamento aeroportuale che serve la stessa città, ovvero lo stesso agglomerato, urbano ai sensi del Regolamento CE n. 2408 del 23 luglio 1991 (si veda il Paragrafo 1.2.13 del presente Capitolo).

⁶ Termine con il quale si definisce la fascia oraria programmata d’arrivo o di partenza, disponibile o assegnata, per un movimento aereo in una certa data in un determinato aeroporto.

La seguente figura rappresenta il bacino di utenza del Sistema Aeroportuale di Venezia⁽⁷⁾.

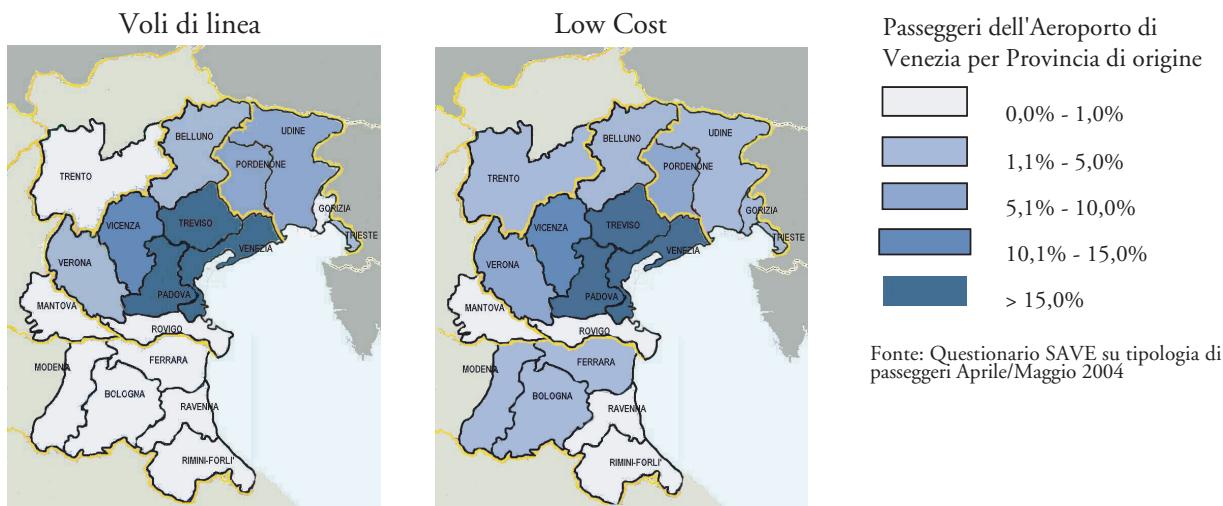


Figura 4

La costituzione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia e dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso come un unico sistema aeroportuale ha consentito l'integrazione dei due scali e una più efficiente distribuzione e specializzazione del traffico.

A Venezia si concentrano i voli di linea, sia tradizionali che *low cost*, mentre Treviso si posiziona maggiormente nel segmento dei vettori *low cost*, *charter* e corrieri.

Nel 2004 il Sistema Aeroportuale di Venezia si è posizionato al terzo posto in Italia per numero di passeggeri dopo i Sistemi Aeroportuali di Roma e Milano⁽⁸⁾. Nel medesimo anno, i passeggeri sono cresciuti di circa il 13% rispetto al 2003, a fronte di una crescita media nazionale del 6,9%⁽⁹⁾.

La seguente tabella illustra la variazione del traffico passeggeri dal 2000 al 2004 nel Sistema Aeroportuale di Venezia⁽¹⁰⁾.

⁷ Fonte: Elaborazione del management.

⁸ Fonte: Assaeroprti.

⁹ Fonte: Assaeroprti.

¹⁰ Fonte: Assaeroprti.

SISTEMA AEROPORTUALE VENEZIA-TREviso	2000	V.% 00/99	2001	V.% 01/00	2002	V.% 02/01	2003	V.% 03/02	2004	V.% 04/03
<i>SAVE</i>										
Movimenti (nr)	65.719	13,1%	63.067	(4,0%)	65.849	4,4%	76.886	16,8%	79.994	4,0%
Passeggeri (nr)	4.135.608	8,6%	4.178.285	1,0%	4.216.398	0,9%	5.304.597	25,8%	5.871.415	10,7%
Merce / posta (tons)	17.323	22,5%	16.287	(6,0%)	17.896	9,9%	19.786	10,6%	22.356	13,0%
Aerei (tons)	3.267.726	6,7%	3.277.016	0,3%	3.357.080	2,4%	3.987.165	18,8%	4.336.147	8,8%
<i>AERTRE</i>										
Movimenti (nr)	9.164	44,7%	9.869	7,7%	11.376	15,3%	15.415	35,5%	16.272	5,6%
Passeggeri (nr)	281.442	36,4%	433.389	54,0%	536.055	23,7%	685.220	27,8%	894.206	30,5%
Merce / posta (tons) (*)	9.100	6,2%	11.523	26,6%	13.866	20,3%	15.411	11,1%	17.925	16,3%
Aerei (tons)	292.721	17,5%	431.841	47,5%	467.263	8,2%	600.537	28,5%	745.428	24,1%
<i>SISTEMA</i>										
Movimenti (nr)	74.883	16,2%	72.936	(2,6%)	77.225	5,9%	92.301	19,5%	96.266	4,3%
Passeggeri (nr)	4.417.050	10,0%	4.611.674	4,4%	4.752.453	3,1%	5.989.817	26,0%	6.765.621	13,0%
Merce / posta (tons)	26.423	16,4%	27.810	5,2%	31.762	14,2%	35.197	10,8%	40.281	14,4%
Aerei (tons)	3.560.447	7,5%	3.708.857	4,2%	3.824.343	3,1%	4.587.702	20,0%	5.081.575	10,8%

(*) Escluse 101 tonnellate di posta per l’anno 2004 in quanto non presenti negli anni precedenti

Tabella 14

Fatti salvi il 2001 e il 2002, che hanno risentito degli effetti derivanti dagli eventi terroristici verificatisi negli Stati Uniti d’America nel settembre 2001, registrando tassi di crescita contenuti, il volume di traffico del Sistema Aeroportuale di Venezia a partire dal 2000 è sempre aumentato, facendo registrare tassi di crescita positivi, anche a seguito dell’inaugurazione della nuova aerostazione presso lo scalo di Venezia.

La seguente tabella mette a confronto i dati di traffico registrati nei principali aeroporti italiani dal 2000 al 2004, evidenziando la notevole capacità di reazione agli eventi dell’11 settembre 2001 dimostrata dal Sistema Aeroportuale di Venezia.

Aeroporti Principali	2000	2001	2002	2003	2004	Cagr '00/'04	Cagr '02/'04
Bergamo	1.241.138	1.061.397	1.252.878	2.844.379	3.337.671	28,06%	63,22%
Bologna	3.524.789	3.440.051	3.414.475	3.562.010	2.908.271	(4,69%)	(7,71%)
Cagliari	2.067.116	1.936.237	2.178.860	2.307.035	2.282.559	2,51%	2,35%
Catania	3.970.754	3.925.289	4.079.609	4.807.643	5.107.832	6,50%	11,89%
Milano Sistema	26.743.157	25.706.831	25.256.566	26.378.623	27.502.399	0,70%	4,35%
Napoli	4.136.508	4.003.001	4.132.874	4.587.163	4.632.388	2,87%	5,87%
Palermo	3.231.267	3.213.389	3.539.435	3.649.494	3.783.651	4,02%	3,39%
Roma Sistema	27.117.692	26.284.289	26.300.646	28.079.044	30.675.613	3,13%	8,00%
Torino	2.814.850	2.820.762	2.787.091	2.820.448	3.141.888	2,79%	6,17%
Verona	2.293.799	2.188.068	2.185.785	2.452.723	2.687.565	4,04%	10,89%
Venezia Sistema	4.417.050	4.611.674	4.752.453	5.989.817	6.765.621	11,25%	19,31%

Tabella 15

I.2.1.1.1.2. L'Aeroporto Marco Polo di Venezia

Il Gruppo SAVE gestisce l'Aeroporto Marco Polo di Venezia attraverso l'Emittente, in virtù di una concessione per la cosiddetta "gestione totale" (si vedano i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo).

L'Aeroporto Marco Polo di Venezia, situato in una striscia di terra compresa tra la Bassa Padana e la Laguna di Venezia, a 12 km via terra e a 10 km via acqua da Venezia, occupa un'area complessiva di circa 33,2 kmq, è di classe ICAO 4E e VIII categoria antincendio.

La zona in cui sorge non presenta alcun ostacolo naturale nelle vicinanze che possa costituire impedimento alle procedure di atterraggio e decollo ed è, per buona parte, circondata dall'acqua della laguna. Tali caratteristiche geografiche consentono una potenziale operatività di 24 ore su 24 (sul punto si vedano anche i Paragrafi I.2.13 e I.6.4 del presente Capitolo). In particolare, la presenza della laguna gioca un importante ruolo di ammortizzatore dell'inquinamento acustico normalmente causato da un aeroporto (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Lo scalo è facilmente accessibile via acqua tramite un servizio regolare di motoscafi, che parte ogni ora da Venezia e le isole, e taxi d'acqua, costantemente disponibili alla darsena; via terra, attraverso una bretella che lo collega direttamente alla rete viaria autostradale mediante un servizio di autobus di linea per Venezia, Mestre, Padova ed il litorale adriatico ed un servizio dedicato di autobus per Pordenone. Nell'area arrivi sono, inoltre, presenti le principali compagnie di autonoleggio ed un servizio di taxi e limousine. Infine, un servizio di autobus di linea lo collega ogni 20 minuti alla stazione ferroviaria di Venezia-Mestre.

La pista di volo principale (RWY ⁽¹¹⁾ 04R-22L) è lunga 3.300 metri e larga 45 metri, mentre la pista sussidiaria (RWY 04L-22R) è lunga 2.780 metri e larga 45 metri. Entrambe le piste possono essere utilizzate da aeromobili di qualsiasi tipo e tonnellaggio, sebbene non contemporaneamente (per decolli cosiddetti in parallelo) per mancanza delle distanze di sicurezza.

La radioassistenza si basa sul localizzatore NDB (Radio Faro Non Direzionale), situato a 7 Km dalla pista 04R, dal D-VOR-DME (Radio Sentiero Omnidirezionale – Apparato Misuratore di Distanze) situato sulla testata 22 e, per l'atterraggio di precisione, sul sistema ILS (*Instrumental Landing System*) di Categoria III.B – alla data del Prospetto Informativo il più avanzato tra i sistemi di atterraggio – che consente di effettuare il cosiddetto "atterraggio strumentale" fino a 75 metri di visibilità orizzontale e 0 metri di visibilità verticale, vale a dire anche in caso di visibilità molto ridotta.

Inoltre, l'Aeroporto di Venezia si è dotato (i) di un nuovo radar di avvicinamento entrato in esercizio nel marzo 2005; e (ii) di una nuova torre di controllo, la cui ultimazione è stata indicata entro il 2008, entrambi da realizzarsi a cura e spese di ENAV.

L'assistenza agli aeromobili in manovra è prestata dai cosiddetti "*follow me*", vetture dotate di segnali luminosi che precedono l'aeromobile scortandolo nell'area compresa tra il parcheggio e il punto in cui vengono presi in carico dalla torre di controllo e da un sistema costituito da tre *radar* di terra (tutti in funzione alla data del Prospetto Informativo, di cui uno operante in maniera integrata con i "*follow me*"). Inoltre, piste di volo, bretelle e raccordi sono dotati del *Surface Movement Ground Control System* (SMGCS), un innovativo sistema di controllo e guida a terra automatizzata degli aeromobili, consistente in una traccia luminosa che si accende progressivamente all'avanzare dell'aeromobile indicando la via da percorre. Infine, è allo studio l'implementazione di sistemi di guida a terra evoluti quali il GPS ("Global Positioning System").

I parcheggi aeromobili hanno una struttura modulare che, a seconda delle necessità, può essere disposta per accogliere fino a 10 aeromobili *wide bodies* (a grande capacità) e fino a 34 aeromobili *narrow-*

¹¹ *Runway* (pista).

bodies (a capacità media) e fino a 9 aerei per l’Aviazione Generale. Tali parcheggi possono essere disposti per consentire la manovra in *push back* (accompagnata da mezzi) fino a 28 aeromobili, e in *self-maneuvering* fino a 18 aeromobili.

Nel 2002 sono stati conclusi anche i lavori relativi al nuovo *hangar* aeromobili.

La nuova aerostazione, inaugurata il 6 luglio 2002, ha una struttura modulare su tre livelli (piano terra arrivi; primo piano accettazione e partenze; secondo piano sale Vip e uffici) e occupa una superficie di 60.000 metri quadri, rispetto ai 15.000 metri quadri della vecchia aerostazione. È dotata di moderni apparati tecnologici per la gestione e la comunicazione dei dati, nonché di avanzati sistemi di sicurezza e di 4.000 metri quadrati destinati a spazi commerciali. In particolare è dotata di:

- 26 punti di imbarco passeggeri (*gates*) per velivoli posizionati sui piazzali aeromobili raggiungibili con bus interpista;
- 10 *gates* corrispondenti a 5 pontili telescopici a contatto con l’aeromobile che consentono l’imbarco e lo sbarco diretto dei passeggeri dal medesimo aeromobile nell’aerostazione, composti da una parte rigida dal lato dell’aerostazione (c.d. *loading bridge*). Alla data del Prospetto Informativo, è in corso di realizzazione un ulteriore pontile telescopico (2 nuovi *gates*) che l’Emittente prevede verrà ultimato entro il 2005;
- 62 banchi *check-in*;
- un sistema di smistamento bagagli lungo complessivamente 3.000 metri che permette la distribuzione automatica delle valigie in arrivo e in partenza attraverso l’uso di lettori ottici (*Baggage Handling System* – BHS);
- 12 baie per lo smistamento dei bagagli in partenza collegate al BHS;
- 5 caroselli di riconsegna dei bagagli in arrivo;
- apparati di sicurezza consistenti principalmente in:
 - un apparato di sicurezza per il controllo radiogeno multilivello che consente di verificare il 100% dei bagagli da stiva in partenza;
 - porte allarmate e un sistema di controllo accessi attraverso *badge*;
 - telecamere installate in tutta l’aerostazione e nei piazzali aeromobili;
- sale Vip con banco *check-in* e saletta riunioni;
- banco gruppi per *tour operator*;
- varie sale riunioni e sala stampa;
- banchi per la autoproduzione della biglietteria da parte delle compagnie aeree che effettuano direttamente tale servizio e biglietteria gestita direttamente da SAVE per tutte le altre compagnie aeree;
- spazi destinati all’esercizio di attività commerciali (negozi, aree di ristorazione) e alla prestazione di servizi (banche, servizi postali).

I lavori di costruzione della nuova aerostazione non hanno, peraltro, compromesso i locali della vecchia aerostazione, che resta pertanto disponibile ad essere utilizzata in caso di necessità.

Lo scalo è dotato di un parcheggio coperto multipiano e di parcheggi scoperti, tutti gestiti dalla Marco Polo Park S.r.l. (si veda il Paragrafo I.2.1.1.b del presente Capitolo).

Per quanto riguarda la gestione informatica dello scalo, lo stesso è dotato di sistemi di gestione operativa sia con riferimento alle infrastrutture, sia con riferimento all’informativa al pubblico. A tale riguar-

do, tra l'altro, l'Aeroporto Marco Polo di Venezia è dotato del *Baggage Information Display System* (BIDS), che consente la diffusione, mediante *monitor*, di informazioni ai passeggeri in relazione al ritiro dei bagagli.

Dal gennaio 2002 è in funzione un nuovo fabbricato merci, con una superficie di 6.000 metri quadri di magazzino, il doppio rispetto al vecchio fabbricato, che inoltre dispone di circa 1.500 metri quadri di area destinata ad uffici che, alla data del Prospetto Informativo, sono concessi in locazione da SAVE parte alla dogana, parte a spedizionieri.

Per quanto riguarda i servizi di controllo all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio in relazione all'accesso ai varchi), gli stessi, dall'inaugurazione della nuova aerostazione, sono svolti da SAVE Security (società il cui capitale sociale, alla data del Prospetto Informativo, è detenuto al 65% dall'Emittente ed al 35% da Aer Tre), in collaborazione con le forze di polizia (si veda il Paragrafo I.2.1.1.a del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo, l'Aeroporto Marco Polo di Venezia viene impiegato da circa 51 compagnie aeree (di cui 35 di linea) tra nazionali, europee ed extraeuropee. Le tratte internazionali, al 31 dicembre 2004, hanno rappresentato il 66% dei volumi di traffico passeggeri.

Dal 2000, presso lo scalo in questione, viene effettuato il volo giornaliero Venezia – New York (cinque frequenze settimanali nell'orario invernale); L'introduzione di tale volo ha consentito all'Aeroporto Marco Polo di Venezia di diventare uno dei pochi scali intercontinentali presenti in Italia.

Dal gennaio 2005 sono, altresì, operativi il volo Venezia – Shanghai (frequenza settimanale e bisettimanale a partire dall'estate 2005) e dal 28 marzo 2005, il volo per Helsinki, effettuato da Finnair. Inoltre, nel 2005, è prevista l'introduzione del volo Venezia – Philadelphia a partire dal maggio 2005 con una frequenza giornaliera (il volo sarà inizialmente operativo sino ad ottobre 2005).

La capacità di movimenti consentita dalla regolamentazione aeronautica vigente è pari a 30 movimenti orari, il 25% in più di quella consentita fino al 2002, pari a 24.

Il seguente grafico illustra la distribuzione percentuale dei passeggeri di linea per compagnia 2002/2004.

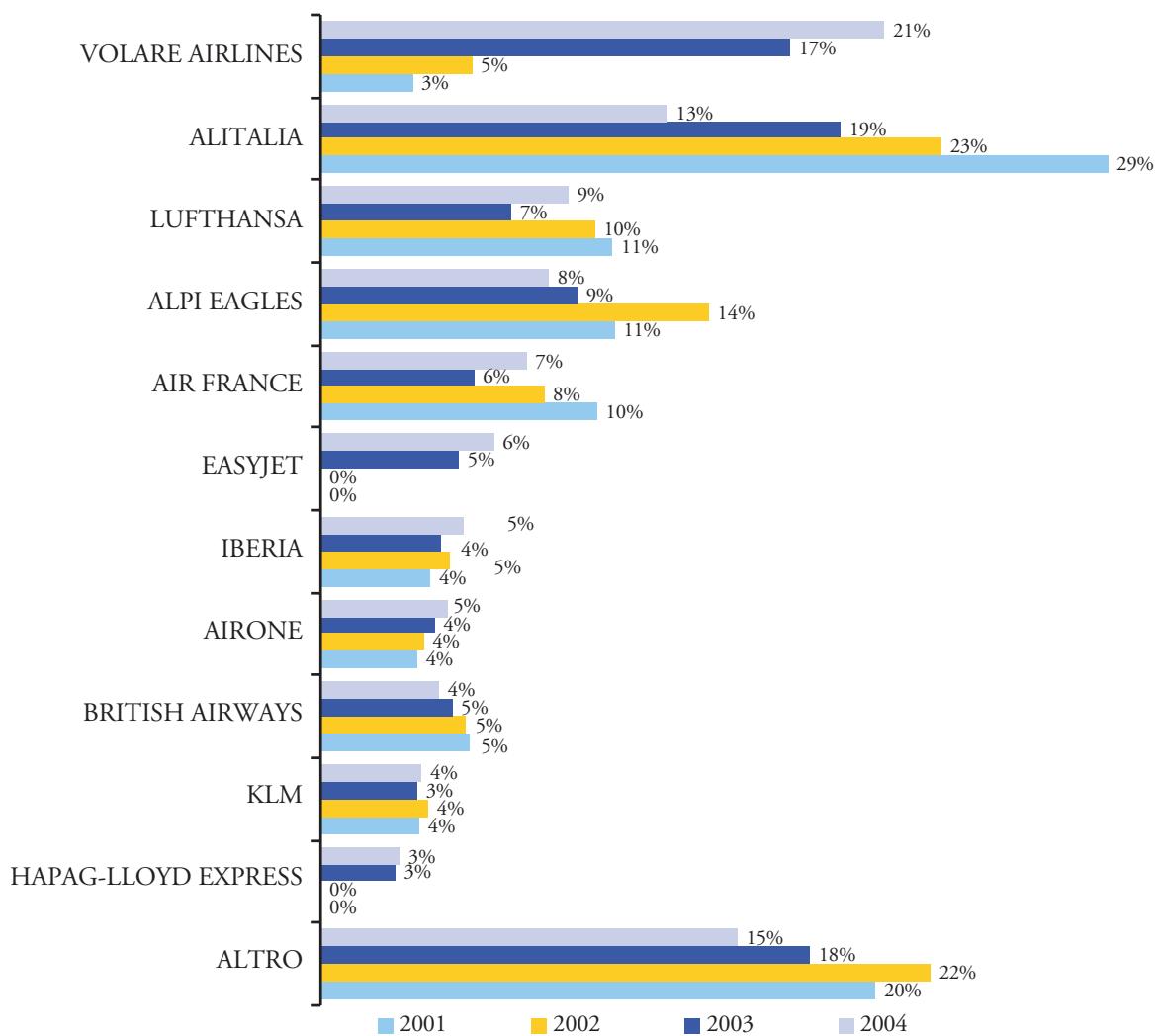


Figura 5

Si segnala che in data 30 novembre 2004, con apposito decreto del Ministro delle Attività Produttive, il Gruppo Volare (Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A.) è stato ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza (per ulteriori informazioni si veda il Paragrafo I.2.5 del presente Capitolo).

Il traffico aereo dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia è caratterizzato dalla concentrazione su alcune principali fasce orarie. In particolare, di seguito viene evidenziata la distribuzione cumulata dei movimenti intervenuti durante il 2004, nelle diverse fasce orarie.

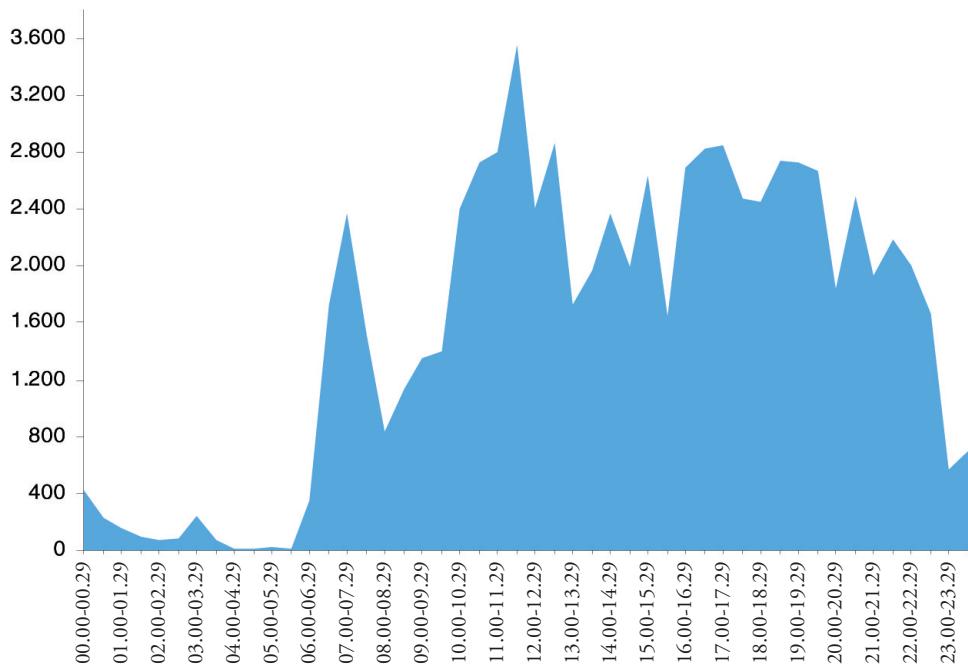


Figura 6

Di seguito vengono evidenziate le ripartizioni cumulate dei movimenti del 2004, suddivisi in partenze e arrivi:

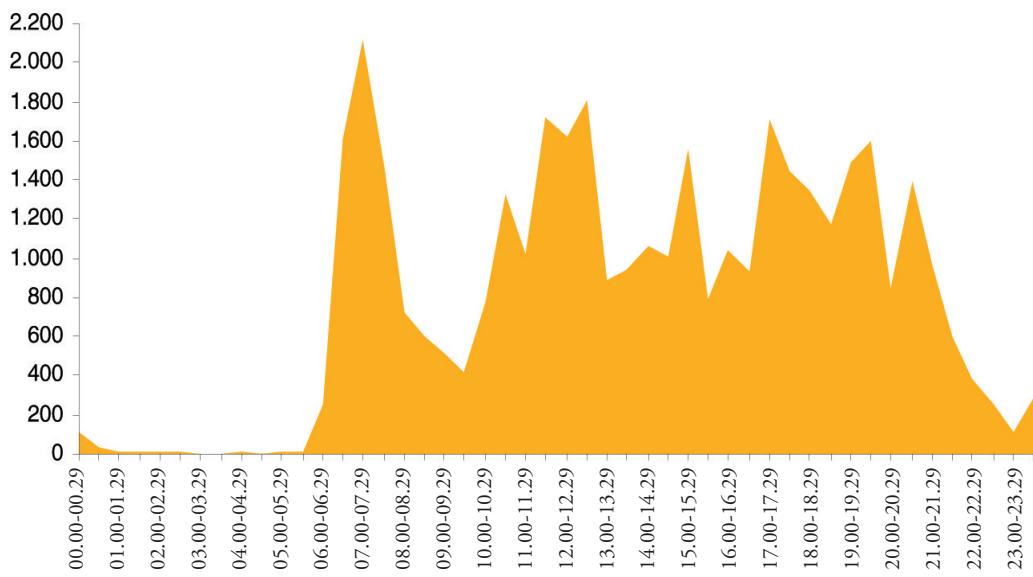


Figura 7

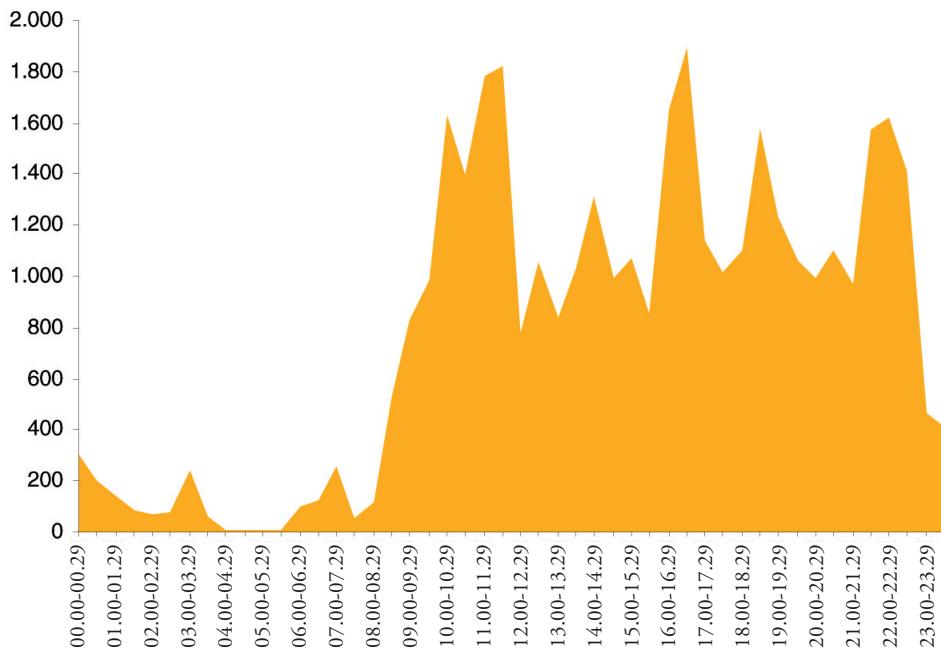


Figura 8

Il traffico aereo dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia presenta, inoltre, dei picchi dovuti all’afflusso dei turisti nel periodo estivo, di carnevale e di Pasqua, ed in relazione a particolari eventi di rilevanza nazionale ed internazionale (si veda il Paragrafo I.2.9 del presente Capitolo).

La seguente tabella mostra i volumi di traffico complessivi nel triennio 2002-2004, ivi incluso il traffico merci, con l’indicazione della variazione percentuale:

DATI DI TRAFFICO COMPLESSIVI	2002	2003	2004	VAR. % '03/02	VAR. % '04/03
Movimenti (nr.)	65.849	76.886	79.994	16,8%	4,0%
Passeggeri (nr.)	4.216.398	5.304.597	5.871.415	25,8%	10,7%
Merce / Posta (tons.)	17.896	19.786	22.356	10,6%	13,0%
Aerei (tons.)	3.357.080	3.987.165	4.336.147	18,8%	8,8%

Tabella 16

La seguente tabella illustra i volumi di traffico del triennio 2002-2004 suddivisi tra Linea, Charter e Aviazione Generale:

	2002	2003	2004	VAR. % '03/02	VAR. % '04/03
LINEA					
Movimenti (nr.)	59.982	69.673	71.486	16,2%	2,6%
Passeggeri (nr.)	3.969.652	5.006.132	5.511.219	26,1%	10,1%
Merce (tons.)	14.789	16.344	19.206	10,5%	17,5%
Posta (tons.)	3.107	3.443	3.150	10,8%	-8,5%
Aerei (tons.)	3.149.202	3.746.561	3.999.459	19,0%	6,8%
CHARTER					
Movimenti (nr.)	2.168	2.466	3.247	13,7%	31,7%
Passeggeri (nr.)	238.016	287.359	347.962	20,7%	21,1%
Aerei (tons.)	169.754	206.328	271.935	21,5%	31,8%
AVIAZIONE GENERALE					
Movimenti (nr.)	3.699	4.747	5.261	28,3%	10,8%
Passeggeri (nr.)	8.730	11.106	12.234	27,2%	10,2%
Aerei (tons.)	38.124	34.276	64.753	-10,1%	88,9%

Tabella 17

Di seguito vengono riportati, per gli aeroporti Marco Polo di Venezia e Sant'Angelo di Treviso, i dati relativi al traffico passeggeri dei primi tre mesi del 2005, con separata indicazione di quelli in arrivo ed in partenza, nonché di quelli nazionali ed internazionali. Viene inoltre fornito il confronto con il medesimo periodo del 2004. Si segnala che non i dati relativi al primo trimestre 2005 non evidenziano effetti significativi legati alle festività pasquali.

1° TRIMESTRE 2005	2004	2005	Var. % '05/'04
Passeggeri			
Venezia	1.155.220	1.159.312	0,4%
Treviso	183.327	209.944	14,5%
SISTEMA	1.338.547	1.369.256	2,3%

Suddivisione nazionale/internazionale	2004	2005	Var. % '05/'04
Venezia			
Nazionale	433.973	363.967	(16,1%)
Internazionale	721.247	795.345	10,3%
Totale	1.155.220	1.159.312	0,4%
Treviso			
Nazionale	2.222	1.888	(15,0%)
Internazionale	181.105	208.056	14,9%
Totale	183.327	209.944	14,5%

Tabella 18

Suddivisione partenze/arrivi 1° Trimestre 2005	2004	2005	Var. % '05/'04
Venezia			
Partenze	565.948	565.585	(0,1%)
Arrivi	589.272	593.131	0,7%
Totale	1.155.220	1.159.312	0,4%
Treviso			
Partenze	91.577	104.210	13,8%
Arrivi	91.750	105.734	15,2%
Totale	183.327	209.944	14,5%

Tabella 19

A seguito dell’ammissione del Gruppo Volare alla procedura di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza in data 30 novembre 2004, parte del traffico passeggeri in transito presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia si è spostata su altri vettori che già operavano le medesime tratte del Gruppo Volare, parte si è spostata su compagnie che hanno iniziato ad operare su tali tratte e parte ha usufruito di nuove destinazioni operative a partire dal 2005.

In particolare, la seguente tabella mostra lo spostamento dei passeggeri ad altri vettori che già operavano sulle tratte Volare e verso vettori che non erano invece già presenti sulle medesime tratte:

Tratta Volare	Vettore che già operava su questa tratta	Vettore che ha sostituito Volare sulla tratta
Barcellona	Iberia Alpi Eagles	My Way Airlines
Bari		Alpi Eagles
Berlino		Hapag – Lloyd
Brindisi		Alpi Eagles
Bucharest		MyWay Airlines Alpi Eagles
Catania	Alpi Eagles	Wind Jet
Lamezia Terme		Alpi Eagles
Madrid	Iberia	MyWay Airlines
Napoli	Alitalia Alpi Eagles	
Olbia	Alpi Eagles	
Palermo	Alpi Eagles	Wind Jet
Parigi		MyWay Airlines
Praga	Csa	
Roma	Alitalia Air One	
Timisoara		Alpi Eagles
Varsavia		Lot

Tabella 20

La seguente tabella mostra invece una comparazione del numero di passeggeri per vettore tra il primo trimestre del 2005 e l'analogo periodo del 2004:

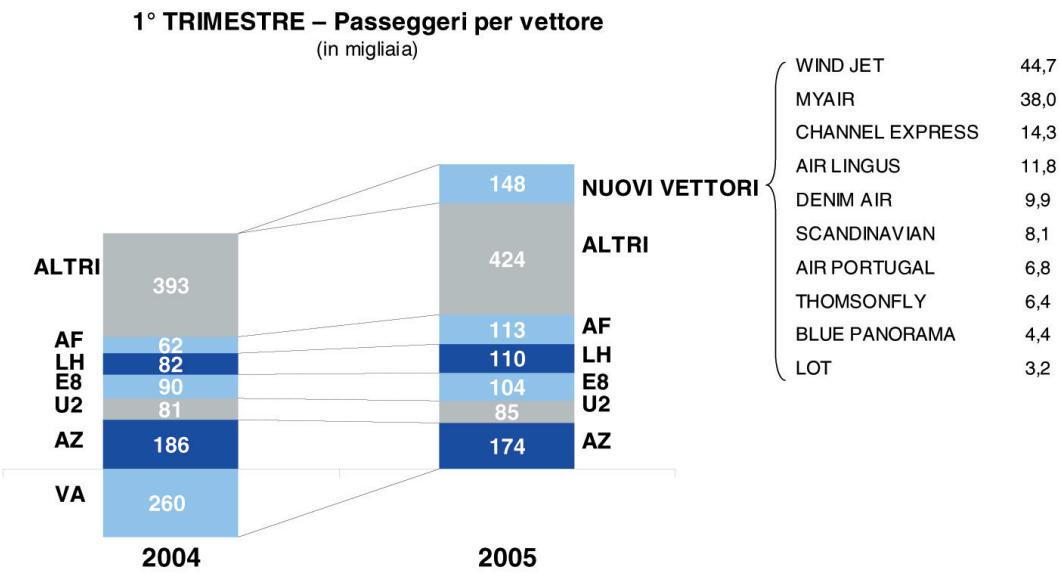


Figura 9

I.2.1.1.3. L'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso

L'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso è gestito da Aer Tre, una società che alla data del Prospetto Informativo è partecipata dall'Emittente al 45%, titolare sin dal 1992 di una concessione ventennale con scadenza nel 2012, per la cosiddetta “gestione parziale” del menzionato scalo, nonché, dal 1999, in anticipata occupazione dei beni affidati alla stessa ai sensi dell'art. 17 della legge n. 135 del 1997. Alla data del Prospetto Informativo, è in corso l'*iter* per il rilascio della concessione per la gestione totale (si vedano i Paragrafi I.1.2 e I.2.13 del presente Capitolo).

L'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso è un aeroporto militare aperto al traffico dell'aviazione civile, di classe ICAO A, VII Categoria antincendio, operativo 24 ore su 24 (sul punto si vedano anche i Paragrafi I.2.13 e I.6.4 del presente Capitolo), situato a circa 3 km dal centro della città di Treviso e a circa 20 km da Venezia.

Con comunicato stampa del 24 ottobre 2004, l'ENAC ha reso noto che, a seguito di un protocollo d'intesa stipulato tra il Ministero della difesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia, l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso, assieme ad altri 14 aeroporti, diventerà entro il 2005 un aeroporto civile, a seguito del trasferimento dal Demanio Difesa al Demanio Statale. In base agli accordi raggiunti, verrà costituito un apposito gruppo di lavoro composto dai tre Ministeri interessati, dall'ENAC e dall'ENAV con l'obiettivo di elaborare accordi di programma per ogni singolo aeroporto al fine di definire tempi, modalità e risorse del trasferimento e degli eventuali adeguamenti di infrastrutture, impianti e servizi di assistenza al volo, pur continuando a prevedere, anche dopo il cambio di destinazione, lo svolgimento di eventuali attività programmate dalla Difesa.

L’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso dispone di una pista lunga 2.497 metri e larga 46 metri, un sistema ILS di Categoria I.A., con luci di pista di Categoria II.A., che può essere utilizzata per aeromobili di qualsiasi tipo e tonnellaggio. È dotato di 7 parcheggi *self manoeuvring* per aeromobili *narrow bodies* e di 8 per parcheggi l’Aviazione Generale.

L’assistenza agli aeromobili in manovra, in caso di necessità, è svolta mediante un *follow me*.

Inoltre, è dotato di un parcheggio scoperto per la sosta temporanea con una capacità di circa 60 posti auto, nonché di un parcheggio custodito, coperto e scoperto, collegato all’ aerostazione da un percorso pedonale diretto, con una capacità di circa 350 posti auto.

Infine, è collegato alla città di Treviso mediante autobus che prestano servizio dalla stazione ferroviaria e dal centro di Treviso; per i voli su Londra Stansted, usufruisce di un collegamento dedicato con Mestre e Venezia, Piazzale Roma.

Alla data del Prospetto Informativo, l’ aerostazione occupa una superficie di circa 3.000 metri quadri. Nel febbraio 2004 si è tenuta la cerimonia per la posa della “prima pietra” della nuova aerostazione che occuperà una superficie coperta di circa 6.050 metri quadri, per un valore complessivo di circa Euro 15,900 milioni, di cui Euro 7,000 milioni erogati dall’ENAC a fondo perduto. Alla data del Prospetto Informativo, tali lavori sono in corso.

Per quanto riguarda la gestione informatica dello scalo, lo stesso è dotato di sistemi di gestione operativa sia con riferimento alle infrastrutture e alla allocazione delle risorse all’interno dello scalo, sia con riferimento all’informatica al pubblico.

La seguente tabella mostra i volumi di traffico complessivi registrati dal Sant’Angelo nel triennio 2002-2004, con l’indicazione della variazione percentuale.

DATI DI TRAFFICO COMPLESSIVI	2002	2003	2004	VAR. % '03/02	VAR. % '04/03
Movimenti (nr.)	11.376	15.415	16.272	35,5%	5,6%
Passeggeri (nr.)	536.055	685.220	894.206	27,8%	30,5%
Merce (tons.)(*)	13.866	15.411	17.925	11,1%	16,3%
Aerei (tons.)	467.263	600.537	745.428	28,5%	24,1%

(*) escluse 101 tonnellate di posta nell’esercizio 2004, in quanto non presenti negli anni precedenti

Tabella 21

La seguente tabella illustra il traffico registrato presso l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso nel triennio 2002 – 2004, suddiviso per tipologia di vettore⁽¹²⁾.

	2002	2003	2004	VAR. % '03/02	VAR. % '04/03
LINEA/CORRIERI					
Movimenti (nr.)	5.324	6.518	8.208	22,4%	25,9%
Passeggeri (nr.)	476.072	605.113	835.981	27,1%	38,2%
Merce (tons.) (**)	13.866	15.411	17.925	11,1%	16,3%
Aerei (tons.) (*)	431.714	557.056	700.931	29,0%	25,8%
CHARTER					
Movimenti (nr.)	1.396	1.979	1.142	41,8%	(42,3%)
Passeggeri (nr.)	52.805	70.987	48.137	34,4%	(32,2%)
Aerei (tons.)(*)					
AVIAZIONE GENERALE					
Movimenti (nr.)	4.656	6.918	6.922	48,6%	0,1%
Passeggeri (nr.)	7.178	9.120	10.088	27,1%	10,6%
Aerei (tons.)	35.549	43.481	44.497	22,3%	2,3%

(*) Il dettaglio del tonnellaggio ripartito tra linea / corrieri e charter non è disponibile

(**) escluse 101 tonnellate di posta nell'esercizio 2004, in quanto non presenti negli anni precedenti

Tabella 22

Più precisamente, il novero di voli disponibili presso il Sant'Angelo non comprende destinazioni nazionali; a partire dal 1998 sul detto scalo sono stati concentrati i movimenti dei corrieri. A questi si è aggiunta l'operatività di voli *charter* per la Romania. Dallo stesso partono, inoltre, i voli *low cost* della compagnia Ryanair per Londra Stansted, Londra Luton, Barcellona, Bruxelles e Francoforte Hahn e della compagnia Basiq Air per Amsterdam. Alla data del Prospetto Informativo i voli *low cost* e i voli merce effettuati da corrieri espressi UPS, DHL e TNT costituiscono la prevalenza del traffico aereo che transita per detta aerostazione.

Il traffico aereo del Sant'Angelo è distribuito su tutte le fasce orarie.

I.2.1.1.4. Attività di gestione degli aeroporti di cui il Gruppo SAVE è concessionario

Il Gruppo SAVE è tenuto a svolgere l'attività di gestione degli aeroporti Marco Polo di Venezia e Sant'Angelo di Treviso, in virtù delle concessioni delle quali è titolare. Per gestione si intende:

- (i) l'attività di affidamento dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali alle compagnie aeree e alle società di *handling* operanti all'interno dello scalo, inclusa la locazione di uffici, magazzini, box, posti auto ai diversi utenti aeroportuali, nonché l'attività di programmazione di tale affidamento attraverso l'impiego di *software* in grado di effettuare delle simulazioni sulla base dei flussi di traffico registrati e attesi (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo);
- (ii) l'attività di supervisione, coordinamento e controllo del funzionamento degli impianti dell'aerostazione e del livello dei servizi di scalo offerti direttamente dal Gruppo SAVE, ovvero da terzi, quali le compagnie aeree, che effettuano servizi aeroportuali a terra in regime di cosiddetta "autoassistenza" o le società di *handling*;

¹² Fonte: Assaeroporti e dati interni SAVE.

- (iii) l’attività di rilevazione dello stato di manutenzione delle infrastrutture attraverso ispezioni periodiche, generalmente a cadenza mensile, svolte da personale specializzato, nonché attraverso il continuo monitoraggio computerizzato dei luoghi e la segnalazione della necessità dell’esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria ai soggetti incaricati di eseguirla;
- (iv) l’attività di manutenzione, vale a dire l’insieme di attività che vengono svolte al fine di garantire la funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture, degli impianti e dei mezzi aeroportuali, la pulizia degli edifici e la cura delle aree verdi presenti nel sedime aeroportuale. In particolare, le attività manutentive sono svolte direttamente dal Gruppo SAVE, attraverso personale specializzato dell’Area Tecnica dell’Emittente (alla data del Prospetto Informativo, 64 addetti e un direttore *ad interim*). Il personale di SAVE, addetto agli impianti tecnici, è presente 24 ore su 24, mentre per i restanti impianti si effettuano turni variabili. Gli interventi su impianti specifici, o di manutenzione straordinaria, sono principalmente affidati in appalto a terzi, scelti con gare pubbliche indette ai sensi del D.Lgs. n. 158/95, relativo alla disciplina in materia di appalti nei cosiddetti “settori esclusi” (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Nell’ambito di tale attività, in base a quanto previsto dalla normativa vigente alla data del Prospetto Informativo (si veda il Paragrafo I.2.3.1 del presente Capitolo) il Gruppo SAVE è tenuto, tra l’altro, a predisporre ed aggiornare:

- la Carta dei Servizi: un documento che deve essere predisposto annualmente da ogni gestore in conformità alle linee guida pubblicate dall’ENAC, contenente l’indicazione dei livelli di qualità globalmente assicurati nello scalo nell’ambito dei servizi offerti agli utenti, direttamente dal gestore, ovvero tramite gli operatori di *handling*, o altri soggetti in regime in autoassistenza, presenti nello scalo gestito (ad esempio, tempo di attesa in coda al *check-in*) e le procedure di reclamo, con le modalità e la casistica dei rimborsi (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).
- il Regolamento di Scalo (si vedano i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo).
- il Manuale di Aeroporto: avente ad oggetto la definizione degli *standard* di prestazione adottati dal gestore al fine di garantire le condizioni di corretta gestione dell’aeroporto e le condizioni di sicurezza delle operazioni, nonché le procedure attraverso le quali raggiungere detti *standard* e valutare l’ottemperanza a quanto previsto dal “Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti” adottato dall’ENAC.

Il Manuale di Aeroporto predisposto da SAVE ha consentito all’Emittente di ricevere, con cerimonia del 9 luglio 2004, il cosiddetto “Certificato di Aeroporto” (si vedano i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo). Alla data del Prospetto Informativo, Aer Tre ha avviato l’*iter* per l’ottenimento di detto certificato.

Il Gruppo SAVE, inoltre, attraverso l’Emittente, gestisce direttamente presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia i servizi centralizzati, i beni in uso comune e i beni in uso esclusivo. In particolare, il Gruppo SAVE svolge le seguenti attività:

- (i) gestione delle infrastrutture centralizzate (quali il sistema di smistamento e riconsegna bagagli, i pontili per imbarco e sbarco passeggeri, gli impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili, sghiacciamento aeromobili, i sistemi informatici centralizzati) e la fornitura dei servizi correlati (si veda i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo);
- (ii) la prestazione dei c.d. “servizi a richiesta”, quali l’assistenza ai passeggeri disabili e l’attività di ricevimento all’interno delle sale VIP.

Il valore della produzione realizzata dal Gruppo SAVE, attribuibile all’attività sopra descritta, è stato per SAVE pari a Euro 8,538 milioni, Euro 9,543 milioni e Euro 10,199 milioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 (si vedano il Capitolo IV, Sezione Prima).

1.2.1.1.5. Affidamento in sub-concessione di spazi destinati all’esercizio di attività commerciali

Il Gruppo SAVE svolge l’attività di gestione degli spazi destinati all’esercizio dell’attività commerciale esistenti all’interno del sedime aeroportuale dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia attraverso SAVE e di quelli esistenti all’interno del sedime aeroportuale del Sant’Angelo di Treviso attraverso Aer Tre.

Tale attività consiste nell'affidamento in sub-concessione, a terzi ovvero a società del Gruppo SAVE, della gestione di punti vendita e punti di ristorazione, nonché di aree o immobili adibiti a parcheggi (si veda il Paragrafo I.1.2.2 del presente Capitolo), ovvero nella concessione in locazione di uffici e magazzini o aree in genere, a fronte del pagamento di canoni di sub-concessione o locazione.

I canoni di sub-concessione sono negoziati con i singoli operatori e normalmente, se relativi ad attività commerciali, prevedono un minimo garantito e una parte variabile in funzione del fatturato realizzato dal sub-concessionario. Il rapporto tra la quota fissa e quella variabile muta a seconda della tipologia di attività commercialmente esercitata. L'ammontare della quota variabile viene solitamente determinato in funzione della ubicazione, della categoria merceologica, e della tipologia del sub-concessionario (produttore o rivenditore). Si segnala che alcune tipologie di sub-concessioni, come quelle relative agli uffici, prevedono esclusivamente una canone fisso.

La durata dei contratti di sub-concessione varia in funzione del tipo di attività e degli investimenti effettuati dal sub-concessionario e non è automaticamente rinnovabile alla scadenza.

I contratti di sub-concessione prevedono solitamente coperture assicurative di tutti i rischi derivanti dalla gestione delle attività. Il contratto di sub-concessione per le attività commerciali può disciplinare anche tipologie merceologiche, orario d'apertura, personale disponibile, pubblicità.

Inoltre, alcuni spazi all'interno dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia sono messi a disposizione di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di attività istituzionali.

Infine, il Gruppo SAVE, attraverso l'Emittente, percepisce un canone da una compagnia petrolifera che gestisce un distributore di benzina situato nel sedime aeroportuale dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.

La seguente tabella illustra l'ammontare dei ricavi percepiti da SAVE e da Aer Tre in virtù delle sub-concessioni in essere, rispettivamente, presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia e l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso, negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004, suddivisi per tipologia:

(Euro / 000)	2002	2003	2004
SAVE			
Parcheggi	3.031	3.312	3.739
Autonoleggi	757	844	624
<i>Ristorazione</i>	<i>1.119</i>	<i>1.519</i>	<i>1.958</i>
<i>Retails</i>	<i>225</i>	<i>884</i>	<i>738</i>
Rifornimento carburante	784	985	1.126
Altre	169	599	657
Locazioni	4.131	5.109	6.308
TOTALE SAVE	10.216	13.252	15.150
AER TRE			
Parcheggi			
Autonoleggi	49	33	35
<i>Ristorazione</i>	<i>66</i>	<i>95</i>	<i>132</i>
<i>Retails</i>			
Rifornimento carburante			
Altre			
Locazioni	518	600	767
TOTALE AER TRE	633	728	934
TOTALE	10.849	13.980	16.084

Tabella 23

I.2.1.1.6. Controlli di sicurezza e vigilanza

Il Gruppo SAVE offre servizi di sicurezza attraverso SAVE Security (società il cui capitale sociale, alla data del prospetto Informativo, è detenuto al 65% dall’Emittente ed al 35% da Aer Tre), che svolge i servizi di controllo nell’ambito aeroportuale in collaborazione con le forze di polizia secondo quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 29 gennaio 1999 n. 85 (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Più precisamente, a partire dal 2001, SAVE Security svolge all’interno del sedime aeroportuale dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia tutti i servizi affidabili in concessione sotto la vigilanza delle forze di polizia presenti nello scalo ai sensi del suddetto Decreto Ministeriale, vale a dire l’attività relativa al controllo dei passeggeri in partenza e in transito, il controllo radioscopico dei bagagli al seguito dei passeggeri e dei bagagli da stiva, nonché della merce e dei plichi corrieri, avvalendosi di guardie giurate già autorizzate e munite di titolo abilitativo (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Inoltre, effettua alcuni dei servizi di controllo di sicurezza e di vigilanza dei beni aeroportuali per i quali, in base al menzionato Decreto Ministeriale, non è richiesta la vigilanza delle forze di polizia presenti presso lo scalo (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo), quali i controlli di sicurezza ai vari passeggeri ed al varco carraio, il servizio di assistenza tecnico-operativo (servizio scale mobili e ascensori, rilevatori antincendio, gestione monitor TVCC), le attività nel *caveau* e di scorta valori, la gestione sala cerimoniale e la gestione del controllo accessi, l’avvio della *control-room* per il controllo del 100% dei bagagli da stiva (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Dal 2004 SAVE Security opera anche presso il Sant’Angelo di Treviso, svolgendo l’attività di vigilanza e di custodia dei beni mobili e immobili, nonché i servizi di sicurezza aeroportuali *ex art. 133 del TUL-PS*, sulla base di un apposito decreto rilasciato dalla Prefettura di Treviso (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

SAVE Security si avvale di personale specializzato che, per prestare la propria attività deve seguire uno specifico programma di formazione e superare un esame di fronte ad una commissione composta da membri dell’ENAC, della direzione dell’aeroporto e della polizia di frontiera, nonché partecipare a continui corsi di aggiornamento.

SAVE Security ha registrato un valore della produzione pari a Euro 5,559 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, Euro 3,756 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 e a Euro 1,702 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2002, corrispondenti, rispettivamente, al 3,56%, 2,81% e al 1,92% del totale dei ricavi conseguiti dal Gruppo SAVE in detti periodi, di cui, rispettivamente, il 99,41%, il 95,53% e il 82,25% derivanti da attività svolte a favore di società del Gruppo stesso (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.1.7. Pubblicità

All’interno del sedime degli aeroporti di cui il Gruppo SAVE è concessionario, la pubblicità viene realizzata su insegne e cartelloni, spazi pubblicitari luminosi, *stand* di esposizione, carrelli per bagagli, bus interpista, scale di accesso agli aeromobili, carte di imbarco.

Più precisamente, il Gruppo aggiudica direttamente l’utilizzo degli spazi pubblicitari presso il Sant’Angelo di Treviso attraverso Aer Tre. Presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia affida l’attività di gestione ad una società terza specializzata, selezionata mediante procedura ad evidenza pubblica, a fronte di un contratto di sub-concessione che prevede un canone composto da un minimo garantito e da una parte variabile in funzione del fatturato realizzato dalla stessa.

I ricavi complessivi realizzati dal Gruppo SAVE attribuibili alla sub-concessione degli spazi pubblicitari sono stati pari a Euro 1,010 milioni, Euro 1,418 milioni ed Euro 1,225 milioni per gli esercizi chiu-

si al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 corrispondenti, rispettivamente, al 1,14%, 1,06% e al 0,78% del totale dei ricavi conseguiti dal Gruppo SAVE in detti periodi (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.1.8. Biglietteria

Presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia, la gestione della biglietteria per l'emissione dei documenti di viaggio è gestita dal Gruppo SAVE in parte direttamente, attraverso SAVE, in parte mediante l'affidamento in sub-concessione degli spazi necessari alle compagnie aeree che lo richiedono.

Il servizio di biglietteria è, altresì, assicurato, seppur in misura ridotta, presso l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso, attraverso Aer Tre.

I ricavi complessivi realizzati dal Gruppo SAVE attribuibili ai servizi di biglietteria sono stati pari a Euro 1,110 milioni, Euro 0,795 milioni ed Euro 0,810 milioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 corrispondenti, rispettivamente, al 1,25%, allo 0,59% e allo 0,52% del totale del valore della produzione conseguito dal Gruppo SAVE in detti periodi. (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.1.9. Magazzino Merci

L'attività di gestione del magazzino merci consiste nella movimentazione e magazzinaggio della merce in transito, e nell'imbarco e sbarco della stessa dagli aeromobili e dai camion.

Il Gruppo SAVE, attraverso l'Emittente, gestisce direttamente tale attività presso lo scalo aeroportuale di Venezia (c.d. *cargo center*). Il Sant'Angelo di Treviso non è dotato di un *cargo center*.

I ricavi complessivi realizzati dal Gruppo SAVE, attribuibili all'attività di gestione del magazzino, sono stati pari a Euro 1,604 milioni, Euro 1,521 milioni ed Euro 1,571 milioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 corrispondenti, rispettivamente, al 1,81%, 1,14% e 1,01% del totale del valore della produzione conseguito dal Gruppo SAVE nei medesimi periodi (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.1.10. Sviluppo

Per sviluppo si intende l'insieme di attività che vengono svolte al fine di ammodernare o ampliare le infrastrutture aeroportuali, ivi inclusi gli impianti e le attrezzature, anche al fine di renderli conformi a quanto previsto dalla normativa di volta in volta vigente.

Come avviene per la gestione, il Gruppo SAVE è tenuto a svolgere tale attività in virtù delle concessioni delle quali è titolare.

Gli interventi di sviluppo vengono effettuati sulla base di un programma di investimenti predisposto da SAVE e Aer Tre in collaborazione con SAVE Engineering, anche in relazione ai volumi di traffico registrati e prospettici. Tale programma di interventi, che viene denominato *"Master Plan"*, deve essere approvato dall'ENAC e aggiornato periodicamente dalla medesima società di gestione (si veda il Paragrafo I.6.2 del presente Capitolo).

I principali interventi di sviluppo svolti dal Gruppo SAVE presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia nel triennio 2002 – 2004 sono la nuova aerostazione, l'*hangar* aeromobili e il fabbricato merci. Le principali opere da realizzarsi previste dall'ultimo programma di intervento predisposto dall'Emittente e approvato dall'ENAC sono: il *people mover* (ossia un sistema di trasporto passeggeri, che collega la darsena con i parcheggi e l'aerostazione); la nuova torretta con un pontile telescopico, la nuova piazzola per sbrinamento aeromobili, il nuovo raccordo di piazzale, la nuova mensa (si veda il Paragrafo I.6.2 del presente Capitolo).

Aer Tre, essendo in anticipata occupazione ex art. 17, è tenuta a destinare parte dei diritti aeroportuali percepiti (i.e. diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili) allo sviluppo dello scalo (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Per l’esecuzione dei suddetti interventi, SAVE e Aer Tre affidano a SAVE Eginneering, nella sua qualità di “soggetto tecnico” ai sensi dell’art. 17 della legge 11 febbraio 1994 (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo), l’esecuzione diretta delle attività di ingegneria necessarie ed in particolare la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dei lavori, la direzione degli stessi, lo svolgimento delle funzioni di responsabile di tali lavori e di coordinatore per la loro progettazione ed esecuzione (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

I.2.1.1.11. Movimentazione di aeromobili, passeggeri e merci

In base alla Legge 5 maggio 1976, n. 324 il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci negli aeroporti italiani aperti al traffico civile è soggetto al pagamento di diritti aeroportuali i quali si suddividono in:

- (a) diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili;
- (b) diritti di imbarco per i passeggeri;
- (c) tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate.

A partire da 1996, i criteri per la loro determinazione sono stati sostanzialmente modificati dalla Legge 537/1993, come modificata dalla Legge 23 dicembre 1996, n. 662 (“**Legge n. 662/1996**”, si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). In attuazione del nuovo quadro normativo, nel 2003 SAVE ha completato la definizione del Contratto di Programma avente ad oggetto lo schema di riordino del sistema dei diritti aeroportuali.

In attesa della completa attuazione del riordino della tariffazione dei diritti aeroportuali e dell’approvazione del Contratto di Programma (si vedano i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo), alla data del Prospetto Informativo la misura dei diritti aeroportuali è stabilita dal Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 10238 del 14 novembre 2000 che prevede quanto segue:

- (i) diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili. La misura di tali diritti è commisurata al tonnellaggio per gli aeromobili in partenza e in arrivo nonché, per quelli in sosta o ricovero, sia alla durata della sosta o ricovero, sia al tonnellaggio. L’ammontare di tali diritti, dovuti dal vettore, varia a seconda che si tratti di voli con destinazioni interne o esterne all’Unione Europea. I diritti di approdo e di sosta, e quelli di decollo, non sono dovuti nel caso di aeromobili di Stato italiani, aeromobili di Stato stranieri non adibiti a servizi commerciali (salvo la condizione di reciprocità) e nel caso di aeromobili utilizzati per la scuola volo, entro i limiti del territorio nazionale (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo);
- (j) diritti di imbarco per i passeggeri. Tali diritti sono determinati in una misura fissa differente a seconda che si tratti di passeggeri con destinazioni internazionali ovvero nazionali e comunitarie, e in quest’ultima ipotesi, a seconda dell’aeroporto di imbarco. Sono dovuti direttamente dal vettore, che può rivalersi nei confronti del passeggero incorporandoli nel prezzo del biglietto. Alla data del Prospetto Informativo, per i voli nazionali e comunitari sono pari a Euro 6,87, nel caso in cui l’aeroporto di imbarco sia l’Aeroporto Marco Polo di Venezia e pari a Euro 8,21, nel caso in cui l’aeroporto di imbarco sia il Sant’Angelo di Treviso; per i voli extra comunitari sono pari a Euro 8,26. Tali diritti non sono applicabili agli equipaggi, ai bambini di età inferiore ai due anni, ai passeggeri in transito senza trasbordo, o con trasbordo, purché non superino i limiti dell’area internazionale dell’aeroporto (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo);
- (k) tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate. Tale tassa viene determinata in base al peso delle merci trasportate (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo, il Gruppo SAVE riscuote direttamente i diritti aeroportuali connessi al movimento degli aeromobili e dei passeggeri presso gli aeroporti di Venezia e Treviso sia attraverso SAVE, sia attraverso Aer Tre. A seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 135 del 23 maggio 1997, infatti, anche le società titolari di gestioni parziali aeroportuali, quali Aer Tre, hanno potuto intitolare direttamente i diritti in questione (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

La completa attuazione del riordino della tariffazione dei diritti aeroportuali, che comporterà, tra l'altro, l'entrata in esercizio del Contratto di Programma, determinerà un incremento dell'ammontare degli attuali diritti aeroportuali, sebbene non tale da adeguarli alla media europea (si veda i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo).

La seguente tabella illustra l'ammontare dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi per *security* percepiti dal Gruppo SAVE, attraverso l'Emittente e Aer Tre, negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

(Euro / 000)	2002	2003	2004
SAVE			
– diritti per aeromobili	7.809	9.370	10.195
– diritti per passeggeri	14.271	18.034	19.964
– tassa imbarco sbarco merce	145	151	169
<i>Diritti</i>	22.225	27.555	30.328
– contributo security	3.742	7.332	10.329
TOTALE SAVE	25.967	34.887	40.657
AER TRE			
– diritti per aeromobili	1.776	2.204	2.371
– diritti per passeggeri	2.113	2.719	3.558
– tassa imbarco sbarco merce	173	183	214
<i>Diritti</i>	4.062	5.106	6.143
– contributo security	469	905	1.475
TOTALE AER TRE	4.531	6.011	7.618
TOTALE	30.498	40.898	48.275

Tabella 24

Nel 2004 i diritti aeroportuali percepiti da SAVE e da Aer Tre sono stati pari rispettivamente al 26,01% e al 4,87% del valore della produzione del Gruppo SAVE.

I.2.1.1.2. Gestione parcheggi

Il Gruppo SAVE svolge l'attività di gestione dei parcheggi attraverso Marco Polo Park, società che alla data del Prospetto Informativo è interamente controllata dall'Emittente.

Marco Polo Park gestisce i parcheggi esistenti presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia, ivi incluso il parcheggio multipiano, in parte in base ad una sub-concessione rilasciata dall'Emittente con scadenza il 31 luglio 2009 e in parte in base ad un contratto di locazione finanziaria con Locat S.p.A. (si vedano i Paragrafi I.2.17.2 e I.2.17.3 del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo la capacità ricettiva dei menzionati parcheggi è di 5.236 posti auto ivi incluso il parcheggio multipiano. Alla medesima data, sono in corso i lavori per la realizzazione di opere di ampliamento del menzionato parcheggio multipiano che consentiranno di aumentare la capacità ricettiva fino a 6.136 posti auto (si veda il Paragrafo I.6.2 del presente Capitolo).

I.2.1.1.3. Progettazione di opere infrastrutturali ed impianti meccanici ed elettrici connessi a infrastrutture di mobilità

Il Gruppo SAVE presta servizi di progettazione di opere ed impianti meccanici ed elettrici connessi al transito di viaggiatori (c.d. attività di *engineering*) attraverso una società facente capo allo stesso, denominata SAVE Engineering, di cui l’Emittente, alla data del Prospetto Informativo, detiene il 97%.

Tale società, nella sua qualità di “soggetto tecnico” ai sensi dell’art. 17 della legge 11 febbraio 1994 (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo), offre servizi di ingegneria ed in particolare, servizi di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dei lavori, predisposizione e assistenza alle procedure di finanziamento, individuazione del contraente attraverso l’indizione di gare d’appalto, direzione lavori, misura e contabilità, collaudi, controllo e *management* per la realizzazione, anche “chiavi in mano”, e coordinamento di sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione dei lavori, sia a società del Gruppo SAVE, sia a terzi.

SAVE Engineering svolge la propria attività sia attraverso personale dipendente, costituito principalmente da tecnici specializzati, quali ingegneri e geometri progettisti infrastrutturali ed esperti di edilizia e trasporti, nonché architetti e disegnatori specializzati che si avvalgono di sistemi informatici, quali stazioni di progettazione Autocad ed IGE, stazioni di collaudo automatico delle strutture, stazioni per l’*editing* tecnico, sia attraverso consulenti esterni.

Più precisamente, alla data del Prospetto Informativo, SAVE Engineering ha in essere con l’Emittente un contratto per la progettazione delle opere di ulteriore ampliamento della stazione aeroportuale dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia. Inoltre, alla data del Prospetto Informativo, fornisce servizi di consulenza gestionale ed amministrativa a SAVE e a Aer Tre nella pianificazione e realizzazione del proprio piano di sviluppo aeroportuale (c.d. *Master Plan*) ed insieme ad alcuni *partner* industriali, con i quali è raggruppato in associazione temporanea di impresa, sta curando l’esecuzione dell’appalto relativo al rifacimento della pista dell’Aeroporto di Bologna. SAVE Engineering ha, altresì, ricevuto dall’Aeroporto di Catania l’incarico di valutare la fattibilità della nuova pista di volo.

SAVE Engineering ha conseguito un valore della produzione pari a Euro 2,631 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, a Euro 2,909 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 e a Euro 4,683 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2002, corrispondente, rispettivamente, al 1,68%, 2,17% e al 5,27% del valore della produzione conseguito dal Gruppo SAVE in detti periodi, di cui il 76,48%, 86,47% e il 96,92% derivanti da attività svolte a favore del Gruppo SAVE (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.1.4. Realizzazione di software applicativi di gestione di dati di traffico aereo e per l’allocazione delle risorse

Il Gruppo SAVE presta servizi informatici attraverso N-AITEC (si veda il Paragrafo I.7 del presente Capitolo), società di cui l’Emittente, alla data del Prospetto Informativo, detiene il 51%.

N-AITEC, fin dalla sua costituzione, si occupa della realizzazione di sistemi informatici applicativi per aeroporti (relativi, ad esempio, alla gestione delle risorse all’interno dello scalo in base ai voli in arrivo o in partenza, alla gestione del *data base* dei dati di traffico, ecc.).

In particolare, tale società ha iniziato a prestare la propria attività a partire al gennaio 2001 sia presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia e il Sant’Angelo di Treviso, sia presso altri scali aeroportuali quali Ancona, Bergamo, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Catania, Genova, Lamezia Terme, Milano, Napoli, Olbia, Padova, Torino, Trieste e Verona.

N-AITEC ha conseguito un valore della produzione pari a Euro 0,753 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, a Euro 0,803 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ed a Euro 0,831

milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002, corrispondenti, rispettivamente, al 0,48%, 0,60% e al 0,93% del valore della produzione conseguito dal Gruppo SAVE in detti periodi, di cui il 32,54%, 24,28% e il 9,94% derivante da attività svolte a favore del Gruppo stesso (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.1.5. Servizi di assistenza a terra (c.d. handling)

Il Gruppo SAVE presta servizi di assistenza a terra remunerati (c.d. *handling*) limitatamente all'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso e presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia con riguardo alle merci e all'Aviazione Generale.

I.2.1.1.5.1. Attività di handling presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

Il Gruppo SAVE, a partire dal 2002, ha integralmente cessato di prestare i servizi di *handling* presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia (si vedano i Paragrafi I.1.1 e I.2.13 del presente Capitolo) riservandosi unicamente la prestazione dei servizi di *handling* in relazione agli aeromobili dell'Aviazione Generale e alle merci.

I suddetti servizi sono prestati dal Gruppo direttamente, attraverso l'Emittente.

I.2.1.1.5.2. Attività di handling presso l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso

I servizi di *handling* presso il Sant'Angelo di Treviso sono svolti direttamente dal Gruppo SAVE, attraverso Aer Tre.

Ciò è dovuto alla circostanza che lo scalo di Treviso non raggiunge i requisiti dimensionali previsti dal D.Lgs. n. 18/99 (si vedano i Paragrafi I.2.1.1.a e I.2.13.2.1.1 del presente Capitolo).

I ricavi complessivi realizzati da Gruppo SAVE attribuibili ai servizi di *handling* forniti presso l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso e l'Aeroporto Marco Polo di Venezia sopra descritti sono stati pari a Euro 6,921 milioni e Euro 4,942 milioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002 e 2003 e ad Euro 5,372 milioni per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 corrispondenti, rispettivamente, al 7,79%, 3,69% e al 3,44% del totale del valore della produzione conseguito dal Gruppo SAVE nei medesimi periodi (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.1.2. Attività di gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati

I.2.1.2.1. L'acquisizione del 40% di Centostazioni

Nell'ambito della propria strategia rivolta allo sviluppo e all'ampliamento dell'attività di gestione di infrastrutture e immobili connessi al trasporto dei viaggiatori, il Gruppo SAVE, tramite Archimede 1, società all'uopo costituita dalla cordata composta da SAVE, con il 60%, ed altri *partner*, ha acquistato il 40,01% del capitale sociale di Centostazioni nel 2002 (mediante sottoscrizione di un aumento di capitale) per un corrispettivo di Euro 90,277 milioni, all'esito della gara indetta dal Gruppo Ferrovie dello Stato al fine di selezionare uno o più *partner* privati con i quali gestire, riqualificare e valorizzare, in esclusiva, i complessi immobiliari di 103 stazioni ferroviarie italiane di medie dimensioni, di proprietà di RFI trasferiti ad una società all'uopo costituita con la denominazione Medie Stazioni S.p.A. (successivamente mutata in Centostazioni S.p.A.). Il restante capitale sociale di Centostazioni, pari al 59,99%, è di proprietà di FS Holding (si veda il Paragrafo I.1.2, Capitolo I, Sezione Prima).

Il prezzo complessivamente pagato nell'aprile 2002 (data in cui si è perfezionato il contratto) per l'acquisizione del 40,01% del capitale sociale di Centostazioni da parte di Archimede 1 è stato di Euro 90.277.000, di cui Euro 60.277.000 a titolo di corrispettivo a FS Holding per l'acquisto dei diritti di opzione per la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'assemblea di Centostazioni stessa al servizio della procedura di parziale privatizzazione, ed Euro 30.000.000 per la sottoscrizione

dell’aumento di capitale. Il valore dei diritti d’opzione è stato determinato sulla base di una valutazione “*stand alone*” di Centostazioni con il metodo del “*discounted cash flow*” applicato al piano industriale sviluppato da Archimede 1 sulla base delle ipotesi previste dal bando di gara e dal progetto industriale sviluppato. Il restante capitale sociale di Centostazioni, pari al 59,99%, è di proprietà di FS Holding.

Lo statuto di Centostazioni e i patti parasociali stipulati tra FS Holding e Archimede 1 riconoscono al socio di minoranza Archimede 1 poteri di co-controllo di Centostazioni (vedi *infra* il Paragrafo I.2.1.2.3).

I.2.1.2.2. L’attività svolta da Centostazioni

Centostazioni svolge l’attività di valorizzazione commerciale, gestione dei servizi integrati e gestione amministrativa dei complessi immobiliari delle 103 stazioni ferroviarie italiane di medie dimensioni – circa 475 mila mq di fabbricati viaggiatori e circa 933 mila mq. di aree esterne tra sottopassi e pensiline – in esecuzione del contratto quarantennale, con scadenza nel 2042, stipulato il 27 giugno 2001 con RFI, con l’obiettivo di riqualificare le stazioni ferroviarie al fine di renderle:

- Polo strategico di opportunità per i processi di riqualificazione urbana e di recupero del degrado sociale ed ambientale;
- Cerniera tra parti urbane e nel rapporto con il territorio;
- Luogo di incontro/centro servizi rivolto alle città, che offre opportunità per la sosta, lo svago ed il tempo libero per viaggiatori e residenti.

Secondo quanto previsto da tale contratto (come successivamente modificato e integrato), la riqualificazione dei complessi immobiliari avviene attraverso fondi a carico di RFI, per un importo complessivo massimo di Euro 129,1 milioni al netto dell’IVA, da utilizzarsi unicamente per gli interventi relativi ai fabbricati viaggiatori (e, quindi, con esclusione di sottopassaggi, marciapiedi, pensiline, ecc.) per opere di: (i) adeguamento degli stessi a prescrizioni della Pubblica Amministrazione o in genere alla normativa di volta in volta applicabile; (ii) manutenzione straordinaria degli stessi, con esclusione di interventi all’interno di locali adibiti ad uso commerciale. Gli ulteriori fondi necessari per la riqualificazione dei fabbricati viaggiatori e i fondi necessari per interventi non relativi ai fabbricati viaggiatori, sono interamente a carico di Centostazioni, che, ai sensi del contratto di gestione, si è impegnata a destinare agli interventi a suo carico un importo complessivo non inferiore a Euro 56,8 milioni, al netto dell’IVA. In data 21 ottobre 2002 è stato approvato da Medie Stazioni S.p.A. (successivamente Centostazioni S.p.A.), e successivamente approvato da RFI nel 2003, il piano quinquennale degli interventi a carico di RFI, che prevede investimenti a carico di quest’ultima per un importo pari all’importo massimo previsto dal sopracitato contratto di gestione, vale a dire per Euro 129,1 milioni, ed a carico di Centostazioni per un importo di Euro 56,8 milioni (pari all’importo minimo a carico di Centostazioni stabilito dal contratto di gestione). Alla data del 31 marzo 2005, sono stati eseguiti lavori per Euro 35 milioni (contabilizzati); i lavori assegnati con appalto, attualmente in corso di esecuzione, sono pari ad Euro 81 milioni (non ancora contabilizzati); i lavori da appaltare sono pari ad Euro 69,9 milioni, dei quali Euro 21 milioni relativi a progetti definitivi approvati. La somma di tali investimenti corrisponde al totale degli investimenti approvati con il Piano Quinquennale.

Non si può escludere che eventi sopravvenuti nel corso dell’esecuzione delle opere di riqualificazione, ovvero nel caso di modifiche legislative che rendano più costosa la realizzazione di certe opere di riqualificazione (ad esempio per ragioni sismiche), i fondi che resteranno a carico di Centostazioni potrebbero superare il predetto importo di Euro 56,8 milioni.

Nell’ambito della suddetta attività di riqualificazione, sempre secondo quanto previsto dal contratto stipulato il 27 giugno 2001 e successivi emendamenti, a Centostazioni viene riconosciuto un corrispettivo per l’attività di “*project management*”, pari al 3% del valore degli interventi effettuati (il “**Progetto di**

Riqualificazione). A tale riguardo, a Centostazioni è stata riconosciuta anche la qualifica di “soggetto tecnico” ai sensi dell’art. 17 della legge 11 febbraio 1994 n. 109 (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo, la redditività di Centostazioni è in linea con quella prevista per i primi anni di attività in sede di acquisizione (l’Ebitda è pari all’11,2% circa rispetto al valore della produzione al 31 dicembre 2004). Le prospettive di reddito sulla base dell’aggiornamento alla data del 31 dicembre 2004 del piano industriale prevedono una marginalità superiore a quella dei precedenti esercizi e sono attese essere in linea con il *benchmark* dei migliori operatori del settore di riferimento.

I.2.1.2.3. Lo statuto di Centostazioni e il patto parasociale tra Archimede 1 e FS Holding

Lo statuto di Centostazioni e i patti parasociali stipulati tra FS Holding e Archimede 1 riconoscono al socio di minoranza Archimede 1 poteri di co-controllo di Centostazioni.

In particolare, lo statuto di Centostazioni: (i) prevede che le delibere dell’assemblea straordinaria in materia di aumento e riduzione non obbligatoria del capitale, fusione, scissione, scorporo, modifica delle clausole statutarie sulla composizione e nomina degli amministratori, modifica dei quorum ultralegali per le decisioni dell’assemblea straordinaria, possono essere approvate solo con il voto favorevole di almeno il 61% del capitale, e quindi solo con il voto favorevole di Archimede 1; (ii) contiene una clausola di voto di lista per la nomina di amministratori e sindaci, che consente ad Archimede 1 di nominare una minoranza significativa di amministratori (4 su nove) e un sindaco effettivo; (iii) prevede che certe delibere del Consiglio di Amministrazione di importanza strategica (approvazione del business plan, approvazione di investimenti superiori a Euro 2 milioni, ecc) possono essere approvate solo con il voto favorevole di almeno 6 consiglieri su 9, e quindi solo con il voto favorevole di almeno 1 consigliere designato da Archimede 1.

Al fine di regolare l’organizzazione di Centostazioni e la disciplina dei trasferimenti delle azioni della predetta società, Archimede 1 e FS Holding hanno inoltre stipulato in data 30 gennaio 2002 un patto parasociale il quale prevede, *inter alia*:

- (A) disposizioni in materia di *corporate governance*, aventi una durata di 6 anni:
 - (a) la modifica dello statuto di Centostazioni al fine di introdurre *quorum* deliberativi rafforzati e precisamente: (i) il 61% del capitale per le principali delibere dell’assemblea straordinaria; (ii) 6 amministratori su 9 per le principali delibere del consiglio di amministrazione (queste modifiche sono state effettuate nel senso sopra riportato);
 - (b) la composizione degli organi sociali e precisamente: (i) il consiglio di amministrazione composto da 9 amministratori di cui 5 designati da FS Holding e 4 da Archimede 1; (ii) l’amministratore delegato designato da Archimede 1; (iii) il collegio sindacale composto da 2 sindaci effettivi (tra i quali il Presidente) designati da FS Holding e 1 sindaco effettivo designato da Archimede 1;
- (B) disposizioni in materia di trasferimento di partecipazioni, aventi una durata di 20 anni:
 - (a) un accordo di *lock-up* per un periodo di 3 anni a partire dall’aprile 2002 relativo alle partecipazioni in Centostazioni di proprietà di FS Holding e Archimede 1;
 - (b) successivamente alla scadenza del *lock-up* di cui alla lettera (a) che precede, la necessità di ottenere il previo gradimento di FS in relazione al trasferimento, in tutto o in parte, della partecipazione di Archimede 1 in Centostazioni; è previsto che il gradimento debba essere concesso da FS Holding in ogni caso, ad eccezione delle ipotesi in cui l’attività o le caratteristiche (industriali, patrimoniali o finanziarie) del terzo acquirente possano (i) recare danni o caren-

ze alle attività di FS Holding e/o del Gruppo FS; o (ii) non siano in grado di apportare alla gestione di Centostazioni competenze o *know-how* almeno equivalenti a quelle possedute da Archimede 1;

- (c) la necessità di ottenere il previo gradimento di FS in relazione ai trasferimenti delle partecipazioni in Archimede 1 da parte dei soci di quest’ultima effettuati a favore di terzi estranei ai rispettivi gruppi di appartenenza; anche in questo caso è previsto che il gradimento debba essere concesso da FS Holding in ogni caso, ad eccezione delle ipotesi sopra indicate sub (b);
- d) l’impegno di FS Holding a dismettere la partecipazione azionaria di controllo di Centostazioni, salvo che le condizioni di mercato non consentano di ottimizzare i risultati della cessione, entro due anni dalla data di ultimazione di lavori di riqualificazione che rappresentino almeno l’80% dell’importo massimo degli investimenti a carico del Gruppo Ferrovie e dell’importo minimo degli investimenti a carico di Centostazioni, considerati complessivamente. Sulla base delle informazioni disponibili e avuto riguardo alla situazione esistente alla data del Prospetto Informativo, si stima che i lavori pari al 100% degli investimenti complessivi a carico del Gruppo Ferrovie e di Centostazioni, saranno ultimati entro il 2007; pertanto è verosimile che l’80% di tali lavori sia ultimato tra la fine del 2006 e il primo quadrimestre del 2007. Secondo quanto previsto dal patto parasociale, l’impegno di FS Holding di vendita del controllo di Centostazioni sorgerà, ove la stima si riveli corretta, a tale data, salvo che le condizioni di mercato non consentano di ottimizzare i risultati di cessione.

Al fine di dismettere la propria partecipazione in Centostazioni, FS Holding ha la facoltà:

- (i) di procedere assieme ad Archimede 1, nella proporzione che verrà concordata tra le parti, al collocamento presso il pubblico indistinto, mediante offerta globale suddivisa in un’offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico indistinto in Italia e un collocamento privato rivolto ad investitori istituzionali italiani ed esteri, di tutte o parte delle azioni di Centostazioni di proprietà di FS Holding, con contestuale ammissione del titolo azionario Centostazioni alla quotazione in borsa; ovvero
- (ii) di trasferire a terzi tutte o parte delle azioni di Centostazioni di sua proprietà, attraverso una procedura competitiva di vendita (la “**Gara**”), alla quale dovrà essere invitata anche Archimede 1. In tal caso:
 - (A) all’inizio della Gara, Archimede 1 ha il diritto di comunicare a FS Holding che essa intende “co-vendere” insieme a FS Holding la propria partecipazione in Centostazioni (la “**Comunicazione di Co-Vendita**”);
 - (B) se Archimede 1 effettua la Comunicazione di Co-Vendita, e la Gara viene aggiudicata ad un terzo diverso da Archimede 1, FS ha l’obbligo di fare acquistare dal terzo vincitore della Gara (il “**Terzo Acquirente**”), contestualmente alle azioni di sua proprietà e alle stesse condizioni, le azioni di Centostazioni detenute da Archimede 1. Nel caso in cui, dunque, Archimede 1 effettui la Comunicazione di Co-Vendita, le azioni di Centostazioni di proprietà di Archimede 1 dovranno essere cedute al Terzo Acquirente contestualmente alle azioni di proprietà di FS Holding ed allo stesso prezzo per azione previsto per la cessione delle azioni di FS Holding, senza che trovi applicazione il prezzo minimo previsto dal patto parasociale per il caso di Obbligo di Co-Vendita (vedi *infra* sub (C));
 - (C) se, viceversa, Archimede 1 non effettua la Comunicazione di Co-Vendita, Archimede 1 sarà obbligata, ove il Terzo Acquirente lo richieda all’inizio della Gara, a cedere la propria partecipazione in Centostazioni S.p.A. al Terzo Acquirente “alle stesse condizioni”, e quindi allo stesso prezzo per azione pattuito da FS Holding per la cessione della propria quota al Terzo Acquirente (l’“**Obbligo di Co-Vendita**”).

A tutela di Archimede 1, il patto parasociale prevede che l'Obbligo di Co-Vendita non sussiste nel caso in cui il prezzo che il Terzo Acquirente dovrebbe pagare a Archimede 1 calcolato sulla base del prezzo per azione concordato tra FS Holding e il Terzo Acquirente sia inferiore all'importo derivante dalla seguente formula:

- (1) il corrispettivo pagato da Archimede 1 per l'“acquisto”⁽¹³⁾ del 40% di Centostazioni (pari ad Euro 90,2 milioni circa); *più*
- (2) l'importo complessivo degli eventuali aumenti di capitale sociale sottoscritti e versati da Archimede 1 a Centostazioni a partire dal giorno successivo alla data di esecuzione del contratto di “acquisto” del 40% di Centostazioni e fino alla data dell'offerta di acquisto formulata dal terzo acquirente a FS Holding; *meno*
- (3) l'importo complessivo dei dividendi distribuiti da Centostazioni a Archimede 1 dal giorno successivo alla data di esecuzione del contratto di “acquisto” del 40% di Centostazioni e fino alla data dell'offerta di acquisto formulata dal terzo acquirente a FS Holding.

Ciascuno degli importi di cui sub (1), (2) e (3) deve essere maggiorato di interessi al tasso EURIBOR a sei mesi (*Euro Interbank Offered Rate*), come pubblicato dal quotidiano “Il Sole 24 Ore”.

I.2.1.2.4. *Le aree di operatività di Centostazioni*

L'attività di Centostazioni si ripartisce in tre diverse aree di operatività:

- La gestione commerciale. Tale attività si sostanzia nell'attività di “property management” con la gestione di un numero di 901 contratti attivi (quali, ad esempio, contratti di locazione); nell'attività di sviluppo dei progetti di riqualificazione delle stazioni, al fine di ottimizzare la disposizione degli spazi commerciali potenzialmente a reddito; presentazione del progetto di riqualificazione e individuazione di potenziali partner commerciali. Con riferimento specifico ai servizi di ristorazione resi all'interno delle stazioni ferroviarie gestite è stato effettuato un censimento ed una analisi dei contratti in essere che ha portato, a seconda dei casi, alla risoluzione anticipata degli stessi e alla stipula di accordi con nuovi prestatori dei servizi ovvero alla rinegoziazione delle loro condizioni. Nell'ambito di tale riorganizzazione, nel 2004, Centostazioni ha affidato ad Airport Elite la gestione dei punti ristoro presso le stazioni di Pescara, Cremona, Milano Lambrate; nel corso del 2005 è inoltre prevista l'apertura di punti ristoro presso le stazioni ferroviarie di Monza e Milano Rogoredo (si veda il Paragrafo I.2.1.3 del presente Capitolo).
- Il “*Facility Management*”. Tale attività consiste nella gestione del contratto di servizi integrati di edificio (quali manutenzione, pulizia e gestione delle utenze; c.d. “*Global Service Agreement*”) aggiudicato in tre lotti, suddivisi per aree geografiche, ad operatori specializzati selezionati attraverso una gara d'appalto conclusasi nell'aprile 2004, anche all'esito di un censimento architettonico impiantistico dei complessi immobiliari gestiti. La suddetta gestione viene svolta, tra l'altro, attraverso un *call center*, attivato già nel 2002, con lo scopo di raccogliere le segnalazioni degli utenti e comunicare ai *facility manager* gli interventi richiesti. Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, le richieste di intervento effettuate mediante il *call center* sono state pari a 12.926. I tempi medi di intervento sono di due ore per le emergenze e le urgenze (per esempio la messa in sicurezza dei luoghi, nel caso di si-

13 Archimede 1 ha “acquistato” il 40% di Centostazioni mediante sottoscrizione di un aumento di capitale.

tuazioni che possono creare pericolo o grave disagio a persone e cose) e di 7/10 giorni per gli altri interventi.

- L’*Engineering*. Tale attività consiste nell’attuazione del piano degli investimenti approvato in forma congiunta con RFI, nella progettazione delle opere di riqualificazione dei complessi immobiliari delle stazioni ferroviarie gestite, nonché nella gestione delle gare ad evidenza pubblica per l’affidamento dell’esecuzione delle suddette opere di riqualificazione. Alla data del Prospetto Informativo (i) sono già stati aggiudicati i contratti d’appalto per i lavori di riqualificazione delle stazioni di Napoli, Mergellina, Rimini, Livorno, Padova, Vicenza, Milano Lambrate, e Napoli Campi Flegrei; (ii) sono state avviate le procedure di gara riguardanti gli appalti relativi ai lavori di riqualificazione delle stazioni di Prato, Parma, Modena, Reggio Emilia, Ferrara, Pavia e Gallarate.

La seguente figura illustra la dislocazione dei complessi immobiliari gestiti da Centostazioni in virtù del contratto quarantennale in essere con RFI ed i loro raggruppamenti.



Figura 10

La seguente figura illustra la distribuzione sul territorio del numero dei complessi immobiliari gestiti da Centostazioni, resa in percentuale.

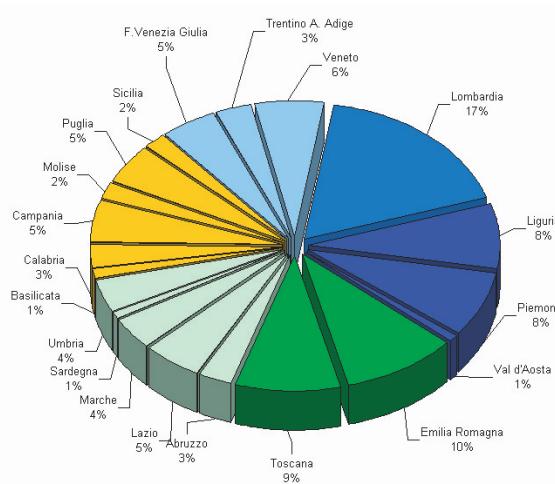


Figura 11

Circa i flussi di traffico, la seguente tabella illustra le stime di massima, elaborate dalla Società sulla base degli ultimi dati e rilevazioni effettuati da Ferrovie dello Stato (relativi al 2001), del numero di viaggiatori che accedono presso ogni stazione ferroviaria affidata alla gestione di Centostazioni⁽¹⁴⁾.

STAZIONE	TOTALE FLUSSO	STAZIONE	TOTALE FLUSSO	STAZIONE	TOTALE FLUSSO	STAZIONE	TOTALE FLUSSO
Milano Porta Garibaldi	25.000.000	Roma Ostiense	5.800.000	Castelfranco	3.200.000	Como	1.500.000
Padova	18.500.000	Bolzano	5.500.000	Civitavecchia	3.200.000	Desenzano	1.500.000
Pisa Centrale	15.000.000	Piacenza	5.500.000	Cuneo	3.000.000	Grosseto	1.500.000
Milano Lambrate	12.500.000	Caserta	5.400.000	Orte	3.000.000	Massa Carrara	1.500.000
Bergamo	10.300.000	Roma Trastevere	5.300.000	Perugia	3.000.000	Taranto	1.500.000
Napoli Campi Flegrei	9.500.000	Livorno Centrale	5.300.000	Pistoia	3.000.000	Domodossola	1.400.000
Novara	9.400.000	Ancona	5.200.000	Pordenone	3.000.000	Gorizia	1.400.000
Brescia	9.000.000	Cagliari	5.000.000	Forlì	2.800.000	Villa San Giovanni	1.400.000
Pavia	8.700.000	Rimini	5.000.000	Mantova	2.800.000	Ventimiglia	1.300.000
Parma	8.000.000	Ferrara	5.000.000	Barletta	2.700.000	Biella	1.200.000
Vicenza	7.700.000	Trento	5.000.000	Messina	2.700.000	Aosta	1.000.000
Udine	7.200.000	Cremona	4.800.000	Faenza	2.600.000	Belluno	1.000.000
Milano Rogoredo	7.000.000	Varese	4.500.000	Cesena	2.500.000	Campobasso	1.000.000
Monza	7.000.000	Voghera	4.500.000	Formia	2.500.000	Sanremo	1.000.000
Genova Sampierdarena	7.000.000	Foggia	4.000.000	Reggio Calabria	2.500.000	Potenza	950.000
Treviso	7.000.000	Reggio Emilia	4.000.000	Siena	2.500.000	Macerata	900.000
Lecco	7.000.000	Prato	4.000.000	Catania	2.400.000	Assisi	800.000
Gallarate	6.600.000	Arezzo	4.000.000	Foligno	2.300.000	Benevento	800.000
Modena	6.500.000	Lodi	4.000.000	Rapallo	2.300.000	Chieti	800.000
Alessandria	6.400.000	Lucca	4.000.000	Terni	2.300.000	Verbano	800.000
Napoli Mergellina	6.200.000	Rovigo	3.600.000	Pesaro	2.200.000	Termoli	780.000
Savona	6.200.000	Pescara Centrale	3.500.000	Brindisi	2.000.000	Imperia	600.000
Salerno	6.000.000	Ravenna	3.500.000	Rovereto	2.000.000	L'Aquila	600.000
Trieste Centrale	6.000.000	Treviglio	3.500.000	Sondrio	2.000.000	Ascoli Piceno	350.000
Asti	6.000.000	Vercelli	3.500.000	Lecce	1.800.000	Catanzaro	150.000
La Spezia Centrale	6.000.000	Chiavari	3.400.000	Monfalcone	1.700.000		

Figura 12

¹⁴ Fonte: FS e Centostazioni.

Nel 2004 Centostazioni ha registrato un risultato netto positivo di Euro 2,513 milioni, mentre la quota di competenza del Gruppo SAVE è stata pari ad Euro 1,005 milioni.

Sempre nel 2004, il valore della produzione di competenza del Gruppo SAVE si è attestato a Euro 21,451 milioni; il costo del lavoro è stato pari ad Euro 2,825 milioni; il margine operativo lordo è stato pari ad Euro 2,372 milioni e ha rappresentato il 11,06% del valore della produzione.

I.2.1.2.5. Archimede 3

Il Gruppo SAVE, inoltre, opera nel settore della gestione di infrastrutture di mobilità attraverso Archimede 3, una società acquisita nel 2004 a fronte del pagamento di un corrispettivo pari a Euro 72.500,00 che, alla data del Prospetto Informativo, è interamente controllata dall’Emittente e detiene il 4,64% nella Società Autostrade Venezia Padova S.p.A. (si veda i Paragrafi I.2.17.2 e I.7 del presente Capitolo). Infine, SAVE detiene una partecipazione di minoranza, pari al 21%, nella Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., una società fondata dall’Autorità Portuale di Venezia nel 1997, per gestire il traffico dei passeggeri presso il Porto di Venezia e, alla data del Prospetto Informativo, controllata da detta Autorità (si veda il Paragrafo I.7 del presente Capitolo).

I.2.1.3. Food & Beverage e Retail

Il Gruppo SAVE, a partire dal 2001, opera nel settore del *Food & Beverage* e *Retail* – attraverso Airport Elite (si veda il Paragrafo I.1.2 del presente Capitolo).

Airport Elite, alla data del Prospetto Informativo è interamente controllata dall’Emittente e, a sua volta, opera (i) attraverso Archimede 2, di cui detiene il 70%, che svolge la propria attività presso l’Aeroporto Fontanarossa di Catania, nonché (ii) attraverso La Piazza di Spagna S.r.l., di cui detiene il 51%, alla data del Prospetto Informativo non attiva e in trattativa per l’acquisto del ramo di azienda relativo all’attività di ristorazione, esercitato da Cisim Food S.p.A., presso gli aeroporti di Ciampino e Leonardo da Vinci di Roma (si veda il Paragrafo I.7 del presente Capitolo).

L’attività di *Food & Beverage* si sostanzia in attività di ristorazione al pubblico, attraverso formule di ristoro mirato per le diverse situazioni di viaggio.

L’attività di *Retail* consiste nella gestione di negozi per i viaggiatori.

Oltre alle attività di gestione vere e proprie, l’attività di questo settore si concretizza nello studio di formule commerciali (c.d. “concetti”¹⁵) per i punti vendita e ristoro, volte al soddisfacimento del viaggiatore, che vengono progettate con una particolare enfasi al *marketing mix* dei prodotti offerti, al *lay out* dei flussi ed al *merchandising* dell’intera area commerciale dell’infrastruttura di mobilità, allo studio di promozioni ed “eventi”, e al *retail design* complessivo della galleria commerciale.

Con particolare riguardo ai servizi di ristoro, i concetti sviluppati da Airport Elite possono essere ricondotti alle seguenti formule commerciali, rivolte ad ogni fascia di utenza:

Snack bar: punto di ristoro “classico” all’italiana, caratterizzato da offerta di caffetteria, panini e snack e bevande, con una superficie commerciale da 20 a 150 metri quadri.

Pizza Fast: corner specializzato nella produzione e vendita di pizze al taglio, che può essere allestito autonomamente o abbinato alle altre formule sviluppate da Airport Elite.

¹⁵ Termine che viene impiegato per indicare l’insieme dei fattori – ambiente, selezione di prodotti gastronomici, stile di servizio, ecc. – che caratterizzano un certo tipo di offerta di servizi di ristorazione o commerciali differenziandola dalle altre; il “concetto” generalmente è identificato da un’insegna, che in caso di forte notorietà, svolge il ruolo di marchio (“brand”) dell’offerta stessa.

Free Flow: punto di ristoro con un menù a costo medio, costituito da una vasta scelta di pietanze fredde o calde, cucinate al momento e servite con la formula *self service*, con un *design* rilassante e di atmosfera, sviluppato su una superficie commerciale da 200 a 400 metri quadri.

Oltre a queste formule di maggior diffusione, sono stati studiati e realizzati due concetti di gamma più alta e di particolare ambientazione, ma sempre con caratteristiche di standardizzazione e facile gestibilità quali:

Caffetteria e cioccolateria: punto di ristoro specializzato nella somministrazione e vendita di due prodotti di particolare gradimento, quali il caffè e il cioccolato, nelle loro varie declinazioni, sviluppato su una superficie commerciale da 30 a 80 metri quadri, con servizio al banco e vendita assistita per le specialità a scaffale.

Wine Bar: punto di ristoro specializzato nella degustazione e vendita di vini italiani, con la possibilità di abbinare piatti gastronomici, quali salumi e formaggi d'alta gamma e specialità tipiche, con una superficie commerciale da 30 a 80 metri quadri e con servizio assistito ed informale.

Nell'ambito dei suddetti concetti, sono state sviluppate le seguenti tipologie di punti ristoro, con i seguenti marchi: Snack Bar – Bar e Pizza – Pizza e Pasta, “Bricco Cafe” e “Cafè Marco Polo”; Free Flow Restaurant “Brek Restaurant”⁽¹⁶⁾; caffetteria e cioccolateria, “Culto Caffè Cioccolato”; Wine Bar, “deCanto Wine Bar”.

Con particolare riguardo ai punti vendita commerciali, i concetti sviluppati da Airport Elite possono essere ricondotti alle due seguenti formule commerciali:

Convenient Store: è un punto vendita a libero servizio, in cui vengono offerti articoli quali riviste, giornali, tabacchi, mappe, articoli di prima necessità per il viaggio, inclusi “personal care”.

Department Store: punto vendita di dimensioni ampie, con servizio di assistenza alla clientela, organizzato per *corner* con la formula *shop-in-shop*, nel quale vengono offerti prodotti di marca.

Inoltre, negli aeroporti dove il flusso dei passeggeri *extraschengen* (vale a dire provenienti, o con destinazione, al di fuori dell'Unione Europea) è significativo, l'attività di vendita viene svolta anche attraverso un “concetto” specifico che raccoglie una selezione dei suddetti prodotti, qui venduti in regime di esenzione IVA e accise (“Elite Duty Free”; si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Nell'ambito dei suddetti concetti, sono state sviluppate le seguenti tipologie di punti vendita commerciali, con i seguenti marchi: Convenient Store, “Hub”; Department Store, “La Bottega dei Sapori”, “Travel Retail” e “Elite Duty Free”.

La gamma dei prodotti offerti da Airport Elite sia nei punti vendita, sia nei punti di ristoro è il risultato di un'accurata selezione dei fornitori, condotta con una particolare attenzione alla valorizzazione delle tipicità regionali del territorio in cui opera.

Alla data del Prospetto Informativo, il Gruppo SAVE gestisce 42 attività commerciali, di cui 16 all'interno dell'Aeroporto di Venezia, 20 in altri quattro aeroporti, tre in tre stazioni ferroviarie e tre in un terminal portuale.

Più precisamente, la rete di punti vendita e punti ristoro gestita da Airport Elite è costituita da:

- 16 attività commerciali all'interno dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, che occupano circa 1.800 metri quadri della nuova aerostazione e si articolano nei settori *Food & Beverage* e *Retail*;
- due *snack bar* e un negozio *retail* presso l'Aeroporto di Treviso;

¹⁶ Il Gruppo SAVE si avvale del marchio “Brek” in virtù di un contratto di *franchising* con scadenza il 09/07/2007.

- uno *snack bar*, una pizzeria, un *self-service* e due punti vendita retail (uno in area landside ed uno in area airside), presso l’Aeroporto di Olbia;
- due snack bar, una pizzeria, un ristorante di tipo tradizionale, un *self-service*, una Bottega dei Sapori, un’edicola-libreria ed un punto ove viene prestato il servizio di catering aereo (attraverso la controllata Archimede 2), presso l’Aeroporto di Catania;
- uno snack bar, un *self service* e una pizzeria presso il Porto di Genova;
- uno snack bar nella stazione ferroviaria di Pescara Centrale;
- uno snack bar nella stazione ferroviaria di Cremona;
- uno snack bar nella stazione ferroviaria di Milano Lambrate (aperto nel marzo 2005);
- un bar e tre punti vendita retail presso l’Aeroporto di Bari (aperti nel marzo 2005);
- uno snack bar nella stazione ferroviaria di Milano Rogoredo (in apertura nel corso del 2005);
- uno snack bar nella stazione ferroviaria di Monza (in apertura nel corso del 2005).

Le suddette attività vengono svolte generalmente sulla base di contratti di sub-concessione stipulati con le società di gestione delle infrastrutture di mobilità, con una durata media, negli aeroporti, di circa 5 anni, nelle stazioni ferroviarie e nei porti, di 12 anni, a fronte di royalties costituite da un minimo garantito e da una parte variabile in funzione del fatturato realizzato dal sub-concessionario (si veda il Paragrafo I.2.1.1.c del presente Capitolo).

Il settore Food & Beverage e Retail ha registrato ricavi pari a Euro 43,9 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, a Euro 34,5 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 e a Euro 16,2 milioni per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2002, corrispondenti, rispettivamente, al 28,11%, 25,7% e al 18,3% del totale dei ricavi conseguiti dal Gruppo SAVE in detti periodi, di cui il 0,55%, 0,35% e il 0,60% derivanti da attività svolte a favore del Gruppo SAVE (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

I.2.2. RIPARTIZIONE DEL VOLUME D’AFFARI NEI SETTORI DI ATTIVITÀ E MERCATI GEOGRAFICI DI RIFERIMENTO

Il ricavi del Gruppo SAVE derivano da attività svolta sul territorio italiano e, pertanto, non è applicabile una ripartizione del volume d’affari su base geografica.

La seguente tabella illustra il Valore della produzione, su base consolidata, conseguito dal Gruppo SAVE negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004, suddiviso per aree di business.

(Euro / 000)	SBU 1 Gestione aeroportuale			SBU 2 Gestione infrastrutture			SBU 3 Food & Beverage e Retail			TOTALE		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Valore della produzione:												
totali per Sbu	69.235	85.814	96.309	6.526	18.174	21.451	16.233	34.453	43.919	91.994	138.441	161.679
di cui vs Gruppo	2.671	4.174	4.569				531	469	856	3.202	4.643	5.425
Valore della produzione	66.564	81.640	91.739	6.526	18.174	21.451	15.702	33.984	43.063	88.792	133.798	156.254
Inc. % SBU su totale per anno (totale)	75%	62%	60%	7%	13%	13%	18%	25%	27%	100%	100%	100%
Inc. % SBU su totale per anno (netto)	75%	61%	59%	7%	14%	14%	18%	25%	28%	100%	100%	100%

Tabella 25

I.2.3. ANDAMENTO DEL PORTAFOGLIO ORDINI

I.2.3.1. Gestione aeroportuale

In considerazione della natura dell'attività svolta da Gruppo SAVE in tale settore, consistente principalmente nella gestione di infrastrutture aeroportuali, non è configurabile un portafoglio ordini.

I.2.3.2. Attività di gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati

In considerazione della natura dell'attività svolta da Gruppo SAVE in tale settore, consistente principalmente nella gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati, non è configurabile un portafoglio ordini.

I.2.3.3. Food & Beverage e Retail

In considerazione della natura dell'attività svolta da Gruppo SAVE in tale settore, consistente principalmente nella prestazione di servizi di immediata fruizione al pubblico dei viaggiatori, non è configurabile un portafoglio ordini.

I.2.4. CANALI DI VENDITA UTILIZZATI E POLITICA COMMERCIALE

In considerazione della natura dell'attività svolta da Gruppo SAVE nei settori della gestione aeroportuale, della gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati e del *Food & Beverage e Retail*, lo stesso non possiede, né è prevista l'istituzione, di una rete commerciale di vendita.

L'attività promozionale e di *marketing* è organizzata e gestita dall'Emittente e consiste nella partecipazione a fiere di settore quali il GAD (“*Global Airport Developement*”), nella predisposizione di *brochure* e nella cura del sito internet. Inoltre, con particolare riguardo all'attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali di cui il Gruppo è concessionario, lo stesso effettua un'attività di raccolta ed analisi dei dati relativi ai flussi di traffico registrati e al bacino di utenza servito (andamento dell'economia, PIL, tasso di disoccupazione, flussi turistici) ed effettua delle simulazioni sulla base del flusso atteso (ad esempio studiando una diversa distribuzione degli *slot*), al fine di ottimizzare ed incrementare la capacità di traffico di dette infrastrutture, nonché il novero dei vettori aerei e dei voli disponibili presso gli scali gestiti, e segnalare l'eventuale disponibilità di fasce orarie e la capacità di riempimento degli aeromobili del bacino di utenza sia ad Assoclearance, sia ai vettori aerei.

Inoltre, la Società al fine di incrementare il traffico passeggeri, effettua delle politiche commerciali volte ad agevolare la fase iniziale di lancio di un volo su una nuova rotta ovvero ad incrementare il flusso di passeggeri dei voli sulle rotte esistenti, offrendo incentivi ai vettori.

I.2.5. AUTONOMIA GESTIONALE E GRADO DI DIPENDENZA DA FORNITORI, CLIENTI E FINANZIATORI

Il management ritiene che, alla data del Prospetto Informativo, non sussistano situazioni di dipendenza da clienti, fornitori o enti finanziatori, in nessuno dei settori in cui opera il Gruppo SAVE, anche in funzione del grado di fungibilità di materiali, merci e servizi che lo stesso utilizza, nonché delle strategie di razionalizzazione adottate, volte a diversificare sia i soggetti che operano presso le strutture che gestisce, sia le fonti di approvvigionamento dalle quali si fornisce.

Con particolare riguardo al settore relativo alla gestione aeroportuale, il *management*, sulla base dell'esperienza maturata in passato, e pur non potendovi essere alcuna certezza al riguardo, ha riscontrato che nel momento in cui una compagnia aerea comunica la cancellazione di uno slot di volo, non si verificano difficoltà nella riassegnazione dello stesso ad un altro vettore, neppure nel breve termine.

La seguente tabella illustra l’incidenza, sul fatturato complessivo realizzato dal Gruppo SAVE nel triennio 2002 – 2004, dei dieci principali clienti del medesimo Gruppo.

GRUPPO SAVE ANALISI RICAVI PER ATTIVITÀ ORDINARIA DELL’ESERCIZIO 2004 CON CONFRONTO DEGLI ULTIMI DUE ANNI						
Nome cliente	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	% su valore della produzione 2002	% su valore della produzione 2003	% su valore della produzione 2004
1 GRUPPO FERROVIE	3.463	12.822	15.513	3,90	9,58	9,93
2 GRUPPO VOLARE	2.920	7.234	10.931	3,29	5,41	7,00
3 RYANAIR	8.430	6.390	6.999	9,49	4,78	4,48
4 GRUPPO ALITALIA	8.183	7.723	6.332	9,22	5,77	4,05
5 SAV *	6.417	5.535	4.627	7,23	4,14	2,96
6 ALPI EAGLES	4.196	4.720	4.463	4,73	3,53	2,86
7 GRUPPO LUFTHANSA	3.225	3.341	4.612	3,63	2,50	2,95
8 AIR FRANCE	2.427	2.443	3.723	2,73	1,83	2,38
9 U.P.S. ITALIA	3.540	3.985	2.554	3,99	2,98	1,63
10 IBERIA	1.471	2.009	2.856	1,66	1,50	1,83
TOTALE PRIMI DIECI CLIENTI	44.272	56.202	62.610	49,86	42,01	40,07
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE						
DI GRUPPO	88.792	133.798	156.254	100,00	100,00	100,00

* Per l’anno 2002 sono esclusi i ricavi per cessione di cespiti pari a Euro 4.751 milioni. Dal 3 novembre 2003 la società non è più società collegata

Tabella 26

Si segnala che con i seguenti clienti sono stati perfezionati, nel corso del 2004, accordi di riscadenziamiento del credito:

- (a) in data 26 marzo 2004, l’Emittente ha sottoscritto un accordo con Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A. (il “**Gruppo Volare**”), per il riscadenziamiento del credito complessivo vantato verso dette società e scaduto al 15 febbraio 2004, pari ad Euro 4.892.444, che prevede quanto segue:
 - (i) l’impegno di Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A. a pagare il debito in questione in venti rate trimestrali, di importo variabile, di cui l’ultima con scadenza in data 31 gennaio 2009;
 - (ii) il rilascio da parte del Gruppo Volare, a garanzia del pagamento delle rate di cui al punto (i) che precede, nonché degli ulteriori debiti correnti, di una fideiussione bancaria a prima richiesta per un importo di Euro 500.000,00.

Il Gruppo Volare ha regolarmente pagato le rate scadute fino al 31 luglio 2004 (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima). Successivamente, il Gruppo Volare si è reso inadempiente. Per tale motivo, a decorrere dal 16 settembre 2004, SAVE ha chiesto ed ottenuto il pagamento anticipato dei diritti aeroportuali.

In data 30 novembre 2004, con apposito decreto del Ministro delle Attività Produttive, il Gruppo Volare è stato ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, ai sensi e per gli effetti degli art. 1 e 2 del D.L. n. 347/2003. Alla data del 29

novembre 2004, SAVE aveva maturato verso detto gruppo un credito complessivo di Euro 8.080.775,61 (di cui Euro 6.703.587,01 a titolo di diritti ed Euro 1.377.188,61 a titolo di corrispettivi per servizi).

In data 24 dicembre 2004, l'Emittente ha escusso la fideiussione bancaria a prima richiesta di cui al punto (ii), per l'intero ammontare della stessa, pari a Euro 500.000,00.

Inoltre, a tutela del proprio credito, SAVE, con separati atti, ha proposto ricorso per sequestro conservativo nei confronti di alcune società proprietarie degli aeromobili utilizzati in *leasing* dal Gruppo Volare. Il sequestro in questione è stato inizialmente autorizzato dal Tribunale Civile di Venezia sui predetti aeromobili e, in seguito trasferito sui libretti di cauzione rilasciati dalle società proprietarie degli aeromobili sequestrati, per un importo complessivamente pari a Euro 3,5 milioni circa. In data 10 marzo 2005, il Tribunale Civile di Venezia ha emesso un'ordinanza con cui ha revocato il sequestro in questione, dichiarando il difetto di giurisdizione.

Alla data del Prospetto Informativo, sono in corso contatti con i Commissari Straordinari del Gruppo Volare per il recupero del credito vantato dall'Emittente nei confronti dello stesso, complessivamente pari a Euro 6,6 milioni, al netto del debito della Società pari a Euro 1,1 milioni.

- (b) In data 27 ottobre 2004, SAVE ha sottoscritto con SAV – Servizi Aeroportuali S.p.A. (uno degli *handler* che prestano la propria attività presso il Marco Polo di Venezia, di seguito “**SAV**”) una transazione in base alla quale SAV si è impegnata a corrispondere SAVE il credito verso quest’ultima scaduto a tale data, pari ad Euro 4.943.159,31 senza interessi, in quattro rate quadrimestrali di Euro 1.235.789,82 ciascuna, con scadenza fissata al 30 novembre 2004, 28 febbraio 2005, 30 giugno 2005 e 31 ottobre 2005. Alla data del Prospetto Informativo, sebbene SAV abbia chiesto a SAVE una dilazione per il pagamento della rata con scadenza il 30 novembre 2004, dichiarando che l’ammissione del Gruppo Volare alla procedura di amministrazione straordinaria le ha causato delle difficoltà finanziarie, le rate scadute risultano regolarmente pagate.
- (c) nel maggio 2004, l'Emittente ha sottoscritto con Alpi Eagles S.p.A. (“**Alpi Eagles**”), nell’ambito di un più ampio piano di ristrutturazione del debito posto in essere da Alpi Eagles stessa nei confronti dei propri creditori, un piano di rientro in relazione ad una parte, pari a Euro 2 milioni, del credito vantato da SAVE a tale data, complessivamente pari a Euro 5 milioni, che prevede la rinuncia da parte della Società al suddetto importo, pari a Euro 2 milioni, a fronte dell’impegno di Alpi Eagles di corrispondere a SAVE un importo di ammontare variabile (da un minimo di Euro 500.000, fino ad un massimo di Euro 2 milioni) in dipendenza della quantificazione del risarcimento conseguito da Alpi Eagles subordinatamente all’esito favorevole di un lodo arbitrale di cui, alla data del Prospetto Informativo, è parte Alpi Eagles e nel corso del quale quest’ultima ha chiesto la condanna della controparte al pagamento di un importo pari ad Euro 20 milioni.

Sempre in base al suddetto piano di rientro, Alpi Eagles si è impegnata a pagare l’importo residuo del credito vantato dell’Emittente (pari a Euro 3 milioni), in 15 rate mensili di uguale importo (Euro 200.000 ciascuna), fino al 30 luglio 2005. Le rate scadute alla data del Prospetto Informativo risultano regolarmente pagate (si veda il Capitolo IV, Sezione Prima).

Alla data del Prospetto Informativo, inoltre, è in corso di esecuzione tra SAVE e Alpi Eagles un contratto di sub-concessione avente ad oggetto l’uso di spazi a scopo manutenzione aeromobili, magazzino e accessori all’interno del nuovo *hangar* aeromobili situato sul sedime aeroportuale. Il contratto, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2010, con rinnovo automatico alla scadenza per ulteriori 5 anni, salvo disdetta, prevede un corrispettivo annuale pari a Euro 488.714 per l’uso dello spazio destinato alla manutenzione degli aeromobili ed Euro 25.296 per l’uso degli spazi destinati a magazzino ed accessori; tali corrispettivi annuali sono soggetti ad uno sconto decrescente in ragione d’anno del 75%, 50%, 40% e 30% con riferimento, rispettivamente, agli anni 2005, 2006, 2007 e 2008; a partire dal 2009 Alpi Eagles dovrà corrispondere a SAVE i suddetti corrispettivi

nella loro totalità. In data 25 ottobre 2004, il consiglio di amministrazione dell’Emittente ha altresì deliberato di subconcedere ad Alpi Eagles ad uso ufficio i piani 1° e 3° del nuovo *hangar* aeromobili ad un canone annuo complessivo di Euro 313.608, soggetto a sconto decrescente analogo a quello sopra menzionato; alla data del Prospetto Informativo, il relativo contratto di sub-concessione deve essere ancora stipulato.

A garanzia del puntuale adempimento degli obblighi di pagamento derivanti dal contratto di subconcessione, Alpi Eagles, per il primo anno di durata del suddetto contratto, ha rilasciato a SAVE una fideiussione bancaria di importo pari a sei mensilità, tenuto conto dello sconto del 75% sopraindicato, e si è impegnata, con riferimento agli anni successivi, a rilasciare ulteriori fideiussioni bancarie di importo pari a sei mensilità di volta in volta dovute, tenuto conto degli sconti decrescenti di cui sopra.

Circa i finanziamenti, il Gruppo SAVE presenta al 31 dicembre 2004 un’ esposizione finanziaria linda consolidata nei confronti di finanziatori pari a Euro 141,4 milioni, di cui:

- (a) Euro 77 milioni derivanti da un contratto di finanziamento sottoscritto in data 18 ottobre 2002 tra SAVE e Banca OPI, destinato alla realizzazione delle opere concernenti la nuova aerostazione passeggeri presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia, con scadenza il 15 giugno 2012, da rimborsarsi a partire dal 15 dicembre 2004, in 16 rate semestrali dell’importo di Euro 4.812.500,00 ciascuna, ad un tasso di interesse pari all’Euribor a sei mesi maggiorato di uno *spread* inizialmente pari allo 0,49% e poi diminuito allo 0,47%, a partire dall’11 marzo 2005, per effetto di un accordo sottoscritto in pari data tra SAVE e Banca OPI (si veda il Paragrafo I.1.2 del presente Capitolo e il Capitolo IV, Sezione Prima). Tale finanziamento è stato interamente erogato e, alla data del Prospetto Informativo, è stata pagata la prima rata in linea capitale (per ulteriori informazioni si veda il Capitolo IV, Paragrafo 4.4.2, Sezione Prima);
- (b) Euro 36 milioni derivanti da un contratto di finanziamento sottoscritto in data 19 aprile 2002 tra Archimede 1 e un *pool* di banche, capeggiate da Unicredit (già Credito Italiano S.p.A.), in relazione all’acquisto della partecipazione in Centostazioni (si veda il Paragrafo I.1.2 del presente Capitolo e il Capitolo IV, Sezione Prima) con scadenza il 30 giugno 2012, da rimborsarsi a partire dal 30 giugno 2004, in 9 rate annuali, di importo variabile, ad un tasso di interesse che prevede uno *spread* dello 0,60% sul tasso di riferimento periodicamente prescelto dalla Società tra l’Euribor a tre, sei e dodici mesi. Tale finanziamento è stato interamente erogato e, alla data del Prospetto Informativo, è stata pagata la prima rata in linea capitale (per ulteriori informazioni si veda il Capitolo IV, Paragrafo 4.4.2, Sezione Prima).

A garanzia delle obbligazioni previste da tale contratto, i soci di Archimede 1 hanno prestato in favore delle banche finanziarie fideiussioni *pro quota* per l’intero ammontare del finanziamento. SAVE ha prestato una fideiussione dell’importo di Euro 25.920.000,00. Alla data del Prospetto Informativo, Archimede 1 non ha pienamente rispettato gli impegni di cui all’art. 20.2 del contratto di finanziamento (in base al quale Archimede 1 deve mantenere un rapporto tra “indebitamento finanziario netto” ed “equity” inferiore a 0,70 e deve avere un “patrimonio netto” non inferiore a Euro 56.000.000,00). Tale circostanza, nonostante il finanziamento sia interamente garantito dalle fideiussioni prestate dai soci di Archimede 1 e gli impegni previsti nel contratto risultino superati per importi non significativi, potrebbe determinare una richiesta delle banche finanziarie di restituire anticipatamente il finanziamento. Ove Archimede 1 fosse inadempiente all’obbligo di rimborso, le banche finanziarie potrebbero procedere all’escussione di tali garanzie; in tal caso, non è possibile escludere che Save debba far fronte agli obblighi di pagamento mediante risorse che altrimenti potrebbero essere destinate agli investimenti ovvero potrebbero essere distribuibili quale utile ai soci.

Inoltre, il suddetto contratto di finanziamento prevede, tra l’altro, l’obbligo di Archimede 1, salvo il consenso delle banche finanziarie, di:

- non modificare il proprio oggetto sociale; non iniziare procedure di fusione o scissione societaria;
- non compiere atti dispositivi, quali conferimenti, alienazioni od altro, in relazione ai propri beni, ivi inclusi aziende e rami di azienda, eccezion fatta per la permuta di beni aventi la stessa natura e lo stesso valore e per gli atti di disposizione che rientrano nell'ordinaria amministrazione della Società;
- non costituire, né consentire che venga costituita, alcuna garanzia o privilegio di qualsivoglia natura sui beni o ricavi (presenti o futuri) propri e/o di propria pertinenza, fatta eccezione per: (i) le garanzie esistenti unicamente quale conseguenza di operazioni che comportino per legge il rilascio di una garanzia; (ii) le garanzie aventi ad oggetto qualsiasi bene acquistato successivamente al finanziamento e che siano rilasciate sul bene, contestualmente all'acquisto, per garantire il pagamento del prezzo, purché l'ammontare garantito non sia superiore al prezzo di acquisto del bene; (iii) le garanzie rilasciate su un bene diverso dal bene acquistato, ed in relazione ad un finanziamento assunto per l'acquisto di tale bene, a condizione che: (a) l'ammontare del finanziamento garantito non sia superiore al prezzo di acquisto del bene; (b) la previsione di tale garanzia supplementare sia una condizione posta per rendere disponibile il finanziamento alla Società; e (c) l'ammontare ricavabile in sede di escussione della garanzia non superi l'ammontare anticipato per finanziare l'acquisto di tale bene; ovvero
- qualora Archimede 1 costituisca o presti a favore di terzi, in relazione ad operazioni comunque destinate al proprio finanziamento, garanzie o privilegi di qualsivoglia natura, a semplice richiesta delle banche finanziarie, costituire o prestare senza indugio in favore delle stesse, garanzie o privilegi che siano, ad insindacabile giudizio di quest'ultime, equivalenti a quelli costituiti o prestati a favore di terzi;
- destinare gli utili distribuiti da Centostazioni al rimborso delle rate del finanziamento in scadenza con priorità rispetto a qualsivoglia altro utilizzo;
- procedere all'eventuale distribuzione di dividendi soltanto dopo che siano stati integralmente soddisfatti i crediti delle banche finanziarie per interessi e capitali divenuti via via esigibili a seguito dell'intervenuta scadenza del relativo termine di pagamento.

Il suddetto contratto di finanziamento prevede, altresì, l'obbligo dell'Emittente:

- fino ad avvenuta integrale estinzione delle obbligazioni assunte da Archimede 1 nei confronti delle banche finanziarie, ai sensi del finanziamento, di non costituire, né consentire che venga costituita, a favore di terzi, alcuna garanzia reale sui propri beni, in relazione ad operazioni di importo singolarmente superiore ad Euro 10.000.000,00, se non con il preventivo consenso scritto delle banche finanziarie. Tale impegno verrà meno ove la partecipazione al capitale della società dovesse eventualmente scendere al di sotto del 15%;
- di comunicare preventivamente alle banche finanziarie qualsiasi variazione della ripartizione delle quote sociali;
- comunicare immediatamente alle banche finanziarie l'eventuale modifica del capitale sociale di Archimede 1 che abbia come conseguenza che SAVE e Manutenco Facility Management S.p.A. cessino di detenere, congiuntamente o disgiuntamente, il controllo della Società (per "controllo" si intende la titolarità del 50% + 1 delle azioni di Archimede 1 o, se maggiore, del numero di azioni necessario per l'approvazione delle deliberazioni assembleari straordinarie). Qualora le banche finanziarie reputino che il verificarsi di tale circostanza possa pregiudicare l'adempimento degli obblighi assunti con il contratto di finanziamento, esse si riservano la facoltà di richiedere il rimborso immediato del capitale erogato e l'immediato pagamento degli interessi e di ogni altra somma dovuta ai sensi dello stesso.

I.2.6. MINACCE ED OPPORTUNITÀ CHE CARATTERIZZANO L’ATTIVITÀ DEL GRUPPO SAVE

I.2.6.1. Minacce

Le principali minacce che condizionano le attività svolte dal Gruppo SAVE nel settore della gestione aeroportuale e delle altre infrastrutture di mobilità, possono ricondursi agli eventi terroristici e all’incertezza degli scenari macroeconomici e geopolitici.

Inoltre, con particolare riferimento al settore della gestione aeroportuale, si segnala che lo stesso è soggetto ad un’articolata disciplina che trova la propria fonte in leggi e regolamenti dello Stato relativa, tra l’altro, ai criteri di determinazione delle tariffe aeroportuali, ivi compresi i diritti, nonché alla tutela dell’ambiente, ivi incluso l’inquinamento acustico (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). L’eventuale emanazione di nuovi provvedimenti normativi o regolamentari, italiani o comunitari, o l’eventuale modifica di quelli esistenti, potrebbe far sorgere in capo al medesimo Gruppo oneri od obblighi che potrebbero avere effetti negativi sui risultati economici, finanziari e patrimoniali dello stesso.

La struttura dei ricavi del Gruppo SAVE è, pertanto, dipendente dalle determinazioni assunte al riguardo dalle Autorità competenti (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). Peraltro, con riguardo all’Aeroporto Marco Polo di Venezia, si segnala che la presenza della laguna gioca un importante ruolo di ammortizzatore dell’inquinamento acustico normalmente causato da un aeroporto (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Infine, sempre con riferimento al settore della gestione aeroportuale, si segnala che il volume del traffico aereo presso i due aeroporti gestiti dal Gruppo e, conseguentemente, i risultati economici del Gruppo stesso, potrebbero essere influenzati dalla persistente debolezza economico-finanziaria delle compagnie aeree che vi operano e la conseguente cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni. L’Emittente tuttavia, sulla base dell’esperienza maturata in passato, ritiene, pur non potendovi essere alcuna certezza al riguardo, di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree che operano presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo SAVE, anche in considerazione della redistribuzione del traffico di passeggeri tra le compagnie aeree presenti sul mercato e della capacità del Gruppo SAVE di attrarre nuovi vettori presso gli aeroporti gestiti dal gruppo medesimo. Peraltro, la predetta redistribuzione del traffico potrebbe richiedere un certo periodo di tempo e ciò potrebbe temporaneamente influire sul volume del traffico medesimo.

Con particolare riferimento al settore del *Food & Beverage* e *Retail* esiste il rischio della stagnazione dei consumi, peraltro mitigata dalla circostanza che storicamente tale settore si è dimostrato scarsamente sensibile alle variazioni dei cicli economici (si veda il Paragrafo I.2.6.5 del presente Capitolo). Inoltre, tale settore, in Italia, è oggetto, in questi ultimi anni, di attenzione da parte di importanti gruppi multinazionali, con conseguente possibile aumento del grado di concorrenza e diminuzione delle attuali marginalità.

I.2.6.2. Opportunità

I.2.6.2.1. *Gestione aeroportuale*

Le principali opportunità che caratterizzano il settore nell’immediato futuro sono:

- la progressiva privatizzazione degli enti di gestione aeroportuale in Europa, che potrà determinare l’aumento delle opportunità di espansione in questi mercati;
- la globalizzazione dei mercati, che dovrebbe determinare un aumento degli scambi commerciali con conseguente incremento del traffico aereo;
- l’aumento del livello di concorrenzialità tra le compagnie aeree e dei vettori low cost, con conseguente riduzione del costo dei biglietti aerei e aumento delle rotte economicamente profittevoli;

- la progressiva armonizzazione della normativa nazionale con quella europea, che potrà determinare, tra l'altro, un innalzamento delle tariffe relative ai servizi aeroportuali resi dal Gruppo SAVE (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo);
- con particolare riguardo al Sistema Aeroportuale di Venezia, lo sviluppo del bacino di utenza, legata all'aumento del PIL e del valore delle esportazioni (si veda il Paragrafo I.2.7.1.a del presente Capitolo), che dovrebbe determinare un aumento del traffico degli aeroporti gestiti dal Gruppo SAVE;
- l'integrazione delle infrastrutture di trasporto presso il sedime aeroportuale e le stazioni ferroviarie, che potrà comportare una crescita complessiva del traffico.

I.2.6.2.2. Gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati

Il progetto del sistema ad alta velocità (c.d. TAV) prevede che le nuove linee ferroviarie passino per alcune delle stazioni gestite da Centostazioni. Ciò potrebbe determinare un aumento del traffico dei viaggiatori all'interno di dette stazioni, con un possibile miglioramento dei margini reddituali del Gruppo SAVE.

I.2.6.2.3. Food & Beverage e Retail

Le principali opportunità che caratterizzano il settore nell'immediato futuro sono:

- mantenimento dei risultati economici in virtù della durata medio-lunga delle concessioni;
- migliorabilità dei margini per effetto di economie di scala sul fronte degli acquisti;
- sfruttamento ottimale della *location* del Gruppo SAVE nei punti strategici (stazioni ferroviarie, aeroporti);
- elevata frammentazione del mercato, con spazi di crescita per operatori specializzati.

I.2.7. DESCRIZIONE DEL MERCATO DI APPARTENENZA E DELLA CONCORRENZA

I.2.7.1. Gestione aeroportuale

I.2.7.1.1. Mercato mondiale

Negli anni tra il 2000 e il 2004 il trasporto aereo ha registrato una crescita complessiva da 3.246,0 milioni a 3.656,3 milioni di passeggeri, con un incremento nel periodo complessivamente pari al 12,6% ed un incremento medio annuo pari al 3,0%⁽¹⁷⁾.

La seguente tabella sintetizza lo sviluppo mondiale del traffico passeggeri e merci nel periodo 2000 – 2004⁽¹⁸⁾.

Volumi di traffico	2000	2001	2002	2003	2004 (*)
Passeggeri	3.246.026.958	3.212.139.798	3.234.918.125	3.423.906.077	3.656.328.863
Merci	63.995.151	61.572.057	64.398.338	68.622.796	73.867.678

(*) Risultati preliminari

Tabella 27

¹⁷ Fonte: Aci-Europe.

¹⁸ Fonte: Aci-Europe.

L’andamento del traffico, nel 2001 e nel 2002, è stato influenzato dagli eventi terroristici verificatisi l’11 settembre 2001. In particolare, questi ultimi hanno determinato una flessione a livello mondiale del traffico passeggeri dello 1,04% dell’anno 2001 rispetto al 2000 (0,34% 2002 su 2000)⁽¹⁹⁾.

Dal 2002 l’abbandono da parte dei vettori tradizionali di voli *point-to-point* ha favorito lo sviluppo dei vettori *low-cost*, i quali non solo hanno operato su queste destinazioni, ma hanno creato nuovi mercati di riferimento.

La percentuale della popolazione che utilizza il mezzo aereo varia in maniera significativa da paese a paese. I livelli riscontrabili in Italia risultano inferiori rispetto alla media europea che, a sua volta, è inferiore a quella registrabile negli Stati Uniti, dove l’incremento del traffico aereo è stato favorito in modo significativo anche dalla estensione territoriale e dai prezzi competitivi rispetto a mezzi di trasporto alternativi.

Il traffico aereo è tendenzialmente influenzato dal P.I.L. (Prodotto Interno Lordo), oltre che dal livello di importazioni ed esportazioni, tanto che paesi a basso livello di popolazione, aventi tuttavia un alto livello di interscambio, presentano un traffico aereo piuttosto sostenuto.

Il traffico turistico in uscita da un determinato paese, è generalmente correlato al livello di reddito del paese di partenza, mentre il traffico turistico in entrata, dalle risorse turistiche disponibili del paese di ingresso.

I.2.7.1.2. Il mercato nazionale

Secondo i dati forniti da Assaeroporti, nell’ultimo quinquennio, con un numero complessivo di passeggeri rispettivamente pari a circa 92 milioni nel 2000, 90 milioni nel 2001, 92 milioni nel 2002, 101 milioni nel 2003 e 108 milioni nel 2004, la percentuale di crescita complessiva del sistema aeroportuale italiano è stata del 16,7%, con un tasso di crescita medio annuo del 3,94%⁽²⁰⁾.

Il numero dei movimenti aerei è passato da circa 1,4 milioni del 2000 a circa 1,5 del 2004, con un tasso medio annuo di crescita di circa l’ 1,53%⁽²¹⁾.

Nel quinquennio in esame il traffico merci è passato da circa 802.000 tonnellate trasportate del 2000 alle circa 878.500 tonnellate del 2004, con un tasso annuo di crescita medio pari al 2,31%⁽²²⁾.

Il decremento registrato nel 2001 rispetto traffico passeggeri del 2000 (pari al -2,4%) è imputabile principalmente agli eventi legati all’11 settembre 2001. Infatti, se si confronta il dato definitivo con quello relativo al periodo gennaio/agosto 2001, si può notare che nei primi otto mesi di tale anno la crescita complessiva a livello nazionale del numero di passeggeri era stata del 2,8%. Peraltro, il suddetto decremento è stato in parte già recuperato nel 2002, con un crescita dell’1,7% rispetto al 2001, e completamente neutralizzato dalla crescita avuta nel 2003 rispetto al 2002, pari al 10%, anno in cui il numero di passeggeri ha superato anche i livelli di picco storico del 2001.

Nel 2004 si è registrata un’ulteriore crescita del traffico passeggeri del 6,9%, con un incremento di oltre 7 milioni di passeggeri rispetto al 2003.

Sebbene il settore aeroportuale italiano sia caratterizzato dalla presenza di due sistemi aeroportuali, quello di Milano (comprendente l’Aeroporto di Linate e l’Aeroporto di Malpensa) e quello di Roma (comprendente l’Aeroporto di Fiumicino e l’Aeroporto di Ciampino) che svolgono la funzione di aeroporti di smistamento (c.d. *hub*) che, nel 2004, hanno assorbito circa il 54% del traffico passeggeri e il 66% del traffico merci⁽²³⁾, nel quinquennio in esame si è confermata la crescita della quota di traffico pas-

¹⁹ Fonte: Aci-Europe.

²⁰ Fonte: Assaeroporti.

²¹ Fonte: Assaeroporti.

²² Fonte: Assaeroporti.

²³ Fonte: Assaeroporti.

seggeri gestita dagli aeroporti regionali. Ciò è dovuto sia alla politica condotta da questi ultimi, volta a consentire alle compagnie aeree di introdurre voli destinati al traffico dalle aree periferiche per portarli alla destinazione finale attraverso gli *hub*, sia allo sviluppo di una rete di collegamenti diretti di corto e medio raggio che ha reso tali aeroporti raggiungibili più facilmente e in tempi brevi.

Per quanto riguarda le caratteristiche nel settore del traffico merci, si conferma una forte concentrazione del mercato derivante dalla ricerca di economie di scala e la razionalizzazione dei flussi di logistica.

La seguente tabella mostra il volume di traffico nei principali aeroporti italiani, suddiviso per numero di movimenti, passeggeri e merci relativo al 2004, e la percentuale di crescita rispetto al 2000⁽²⁴⁾.

Aeroporti	Movimenti	cagr 2000/2004	Passeggeri	cagr 2000/2004	Merci	cagr 2000/2004
Roma Sistema (***)	353.921	3,2%	30.675.613	3,1%	196.827	(2,7%)
Milano Sistema (***)	339.404	0,9%	27.502.399	0,7%	386.872	4,6%
Venezia Sistema (***)	96.266	6,5%	6.765.621	11,2%	40.382	11,2%
Catania	53.856	3,0%	5.107.832	6,5%	10.082	(4,5%)
Napoli	59.962	(1,0%)	4.632.388	2,9%	7.617	0,6%
Palermo	42.766	(0,4%)	3.783.651	4,0%	4.984	(5,4%)
Bergamo	45.471	2,7%	3.337.671	28,1%	130.974	6,9%
Torino	57.847	(1,7%)	3.141.888	2,8%	15.994	(6,2%)
Bologna	44.804	(7,8%)	2.908.271	(4,7%)	21.106	(4,2%)
Verona	40.668	2,9%	2.687.565	4,0%	12.759	9,0%
Cagliari	26.852	(3,2%)	2.282.559	2,5%	4.113	(7,0%)
Pisa	31.551	7,0%	2.031.890	13,0%	12.089	4,3%
Bari	24.809	0,3%	1.779.074	9,2%	4.269	(2,4%)
Olbia	28.923	5,4%	1.585.662	4,4%	982	(18,2%)
Firenze	30.517	(3,9%)	1.495.394	(0,4%)	3.348	53,6%
Lamezia T.	15.199	14,9%	1.274.997	12,9%	2.703	(3,2%)
Genova	25.207	(3,9%)	1.074.951	0,3%	6.342	0,4%
Alghero	11.390	1,9%	998.811	10,7%	1.200	(11,6%)
Forlì	12.937	52,9%	810.359	105,0%	1.601	(10,6%)
Brindisi	9.603	(2,3%)	765.753	5,7%	804	26,5%
Ronchi dei L.	16.167	(4,0%)	653.539	3,3%	777	(13,0%)
Ancona	19.234	(0,5%)	528.425	5,1%	5.880	4,8%
Trapani	6.964	29,0%**	410.898	87,4%**	49	101,4%**
Rimini	8.933	13,7%	354.848	9,0%	3.376	(9,2%)
Brescia	12.463	29,3%	347.219	20,5%	850	(2,9%)
Pescara	10.075	0,3%	334.798	30,9%	2.151	(6,8%)
Reggio Cal.	3.729	(12,3%)	272.859	(15,6%)	189	(13,0%)
Crotone	2.628	(6,4%)	102.732	17,8%		
Parma	13.492	(6,5%)	68.119	(2,4%)	231	289,9%
Bolzano	15.221	31,0%	56.912	3,2%		
Perugia	7.272	(8,9%)	56.320	1,6%		(100,0%)
Cuneo	10.909	(12,1%)	46.936	29,9%		(100,0%)
Foggia	3.510	(13,7%)	9.398	(25,4%)		(100,0%)
TOTALE	1.482.550	1,5%	107.885.352	3,9%	878.551	2,3%

** dati disponibili dal 2001

*** Sistema che comprende gli aeroporti di Linate e Malpensa per Milano, Fiumicino e Ciampino per Roma, Venezia Tessera e Treviso per Venezia

Tabella 28

²⁴ Fonte: Assaeroprti.

Con particolare riguardo alla regione Veneto Nord-Est Italia, principale bacino d’utenza del Sistema Aeroportuale di Venezia, gli ultimi dati consuntivi disponibili sull’andamento dell’economia confermano la limitata ripresa iniziata nei primi mesi dell’anno 2003. Il prodotto interno lordo del Veneto è cresciuto nel corso del 2003 del 0,3%⁽²⁵⁾ rispetto all’anno precedente, raggiungendo i 95 miliardi di Euro⁽²⁶⁾. Il tasso di disoccupazione è rimasto costante pari al 3,4%⁽²⁷⁾, inferiore alla media nazionale che è del 8,7%⁽²⁸⁾. Il valore delle esportazioni del Veneto, relativo al 2003, è stato pari a 36 miliardi di Euro⁽²⁹⁾, confermando l’area al secondo posto in Italia per valore dell’*export*, dopo la Regione Lombardia⁽³⁰⁾.

Per quanto riguarda i flussi turistici, nel 2003 l’*incoming* nella regione Veneto è rimasto pressoché invariato, pari a circa 11,77 milioni di arrivi, e le presenze sono state pari a circa 55,11 milioni, di cui 59% stranieri⁽³¹⁾.

In particolare, il Sistema Aeroportuale di Venezia, nel 2004, ha registrato un traffico di 6,765 milioni di passeggeri con un incremento del 13% circa. In crescita anche i movimenti aerei con 96.266 movimenti (+4,3% circa rispetto al 2003). La crescita dei passeggeri è stata superiore ai movimenti ed indica, quindi, un maggior numero di passeggeri per ogni volo effettuato, riflettendo pertanto un coefficiente di riempimento più alto⁽³²⁾.

I.2.7.2. Gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati

Nel mercato europeo, ed in particolare in Francia e in Germania, le stazioni ferroviarie sono state oggetto di un processo di riqualificazione, e sono oggi affidate alla gestione di operatori specializzati.

In Italia, la configurazione di tale mercato si è delineata con l’avvio della riorganizzazione posta in essere dal Gruppo FS, nell’ambito della quale i complessi immobiliari delle stazioni ferroviarie presenti sul territorio italiano sono stati suddivisi in base alle dimensioni, per affidarne la gestione a società appositamente costituite (Grandi Stazioni S.p.A. per le principali stazioni italiane, Centostazioni per le stazioni di medie dimensioni) e poi parzialmente privatizzate, al fine di coinvolgere partner privati nel processo di riqualificazione.

I.2.7.3. Food & Beverage e Retail

Il mercato dei servizi di ristorazione, se si esclude l’attività di ristorazione tradizionale, può essere suddiviso in *contract catering* e *concession catering*.

Il Gruppo SAVE opera nel segmento del *concession catering* che, a sua volta, si divide nelle seguenti quattro aree: autostrade, ferrovie e aeroporti, cumulativamente definiti “servizi ai viaggiatori”; centri commerciali, siti turistici (quali i musei) e *business center*.

Su scala mondiale, il mercato della ristorazione al pubblico è caratterizzato da barriere all’entrata e, nei mercati maturi, è tendenzialmente oligopolistico, con grosse multinazionali quali Compass, Sodexho, Elior e Autogrill.

Diversamente, il mercato italiano della ristorazione al pubblico si presenta ancora molto frammentato e l’unico operatore che riveste un ruolo primario è Autogrill che, in Italia opera prevalentemente nel comparto autostradale.

²⁵ Fonte: Fondazione Nord Est, Unioncamere del Veneto.

²⁶ Fonte: Fondazione Nord Est.

²⁷ Fonte: Unioncamere Veneto su dati Istat

²⁸ Fonte: Unioncamere Veneto su dati Istat.

²⁹ Fonte: Unioncamere Veneto su dati Istat..

³⁰ Fonte: Unioncamere Veneto su dati Istat.

³¹ Fonte: SIRT (Dipartimento Turismo Regione Veneto).

³² Fonte: Assaeroporti.

I.2.8. PRINCIPALI FATTORI MACRO E MICROECONOMICI CHE CONDIZIONANO L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO SAVE

L'attività esercitata dal Gruppo SAVE è condizionata dai principali fattori che generalmente influenzano l'andamento del settore dei trasporti, quali la congiuntura economica, la crescita del prodotto interno lordo e, più in generale, conflitti bellici che possono determinarsi nell'area mediterranea, lo sviluppo dell'economia mondiale, ovvero modifiche nella regolamentazione e nella fiscalità o che rendano maggiormente restrittiva la disciplina in materia ambientale.

Inoltre, con riferimento al settore relativo all'attività di gestione aeroportuale e della gestione delle infrastrutture di mobilità, l'attività esercitata dal Gruppo può essere influenzata dallo sviluppo di mezzi di trasporto alternativi allo spostamento via aerea; dal costo del lavoro del personale impiegato nel settore aeroportuale; da determinazioni prese da parte degli organi cui è soggetta la gestione delle attività aeroportuali, quali l'ENAV e l'ENAC (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo); nonché a livello nazionale, dal tasso di occupazione e dalle politiche relative al settore dei trasporti; dal costo del carburante per il trasporto aereo e, più in generale, dalle politiche tariffarie delle compagnie aeree e dalle variazioni degli importi relativi ai diritti aeroportuali.

I.2.9. FENOMENI DI STAGIONALITÀ

La domanda dei servizi offerti dal Gruppo SAVE è caratterizzata da fenomeni di stagionalità principalmente nel periodo estivo, nonché nei periodi di carnevale e Pasqua e in relazione a particolari eventi di rilevanza nazionale ed internazionale.

Ciò comporta che il fatturato realizzato dal Gruppo nel terzo trimestre dell'anno normalmente risulti maggiore rispetto a quello realizzato negli altri tre trimestri.

I.2.10. DESCRIZIONE DEI RISCHI DI MERCATO

Il Gruppo SAVE opera unicamente in Italia, pertanto non è esposto al rischio di cambio o al rischio paese.

Circa il rischio della fluttuazione del tasso di interesse, si segnala che l'indebitamento finanziario lordo verso banche del Gruppo SAVE, al 31 dicembre 2004, è stato pari a Euro 133,1 milioni (Euro 0,7 milioni in meno rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003) di cui Euro 107,6 milioni a medio lungo termine a tasso variabile (si veda anche il Paragrafo I.2.5 del presente Capitolo); per un ammontare pari a circa il 75% di tale indebitamento sono attivi contratti di copertura sulle fluttuazioni dei tassi di interesse. Pertanto, variazioni dei tassi di interesse di riferimento possono incidere sull'attività del Gruppo SAVE.

Infine, il Gruppo SAVE ritiene che l'eventuale variazione dei prezzi delle materie prime non inciderebbe sul costo dei servizi offerti dal medesimo Gruppo, in considerazione della scarsa rilevanza che le stesse hanno i relazione a tali servizi.

I.2.11. FONTI E DISPONIBILITÀ DI MATERIE PRIME

In considerazione della natura dell'attività svolta nei settori della gestione aeroportuale, della gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati e del *Food & Beverage e Retail*, consistente principalmente nella fornitura di servizi di gestione in regime di concessione, il Gruppo SAVE non si avvale di particolari fonti di approvvigionamento, né di materie prime, salvo che con riguardo al settore del *Food & Beverage e Retail*.

Peraltro, anche con riferimento a tale settore, l'eventuale variazione dei prezzi dei prodotti di cui il Gruppo SAVE si deve rifornire per prestare servizi di ristorazione o rifornire i punti vendita gestiti dal-

lo stesso, inciderebbe scarsamente sul costo complessivo dell’attività sia perché hanno scarsa rilevanza sui costi inerenti a tale attività, sia perché si caratterizzano per un elevato grado di fungibilità, sia, infine, grazie alle strategie di razionalizzazione adottate dal Gruppo stesso, volte a diversificare le fonti di approvvigionamento dalle quali si fornisce.

I.2.12. ANDAMENTO DEI PREZZI DEI PRODOTTI DEL GRUPPO

I.2.12.1. Gestione aeroportuale

I canoni percepiti dal Gruppo SAVE a fronte dell’affidamento dell’utilizzo delle infrastrutture aeroportuali alle compagnie aeree e alle società di *handling* operanti all’interno dello scalo, ovvero a fronte dell’affidamento in sub-concessione degli spazi destinati all’esercizio di attività commerciali, ivi inclusa la pubblicità, a giudizio del *management* sono in linea con quelli di mercato e nel triennio 2002 – 2004 sono rimasti sostanzialmente immutati.

Il movimento degli aeromobili e dei passeggeri negli aeroporti italiani aperti al traffico civile è soggetto per legge al pagamento di diritti aeroportuali. La misura dei diritti aeroportuali è determinata dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze (si veda i Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). A partire dal 1996, il quadro normativo relativo al calcolo dei diritti aeroportuali è mutato (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). In attesa della completa attuazione di quanto previsto dall’attuale quadro normativo e, in particolare, dell’entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma, alla data del Prospetto Informativo, la misura dei diritti aeroportuali è determinata dal Decreto Ministeriale 14 novembre 2000, n. 10238 (si vedano i Paragrafi I.2.1.1.a e I.2.13 del presente Capitolo). Peraltro, il nuovo Contratto di Programma determinerà un aumento dei diritti aeroportuali attualmente in essere, che comunque risulteranno inferiori rispetto alla media europea (si veda il Paragrafo I.2.1.1.a del presente Capitolo).

Le tariffe dei parcheggi, a giudizio del *management*, sono sostanzialmente in linea con i prezzi del mercato e nel triennio 2002 – 2004 sono rimaste sostanzialmente immutate. Le tariffe attualmente in vigore sono quelle introdotte nel 2002 e parzialmente adeguate nel 2003.

I corrispettivi percepiti dal Gruppo SAVE per la fornitura dei servizi di *handling* e la gestione delle infrastrutture centralizzate sono determinati sulla base di tariffe soggette all’approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Quest’ultimo stabilisce, altresì, il contributo che deve essere versato dal vettore per i servizi di sicurezza (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

I corrispettivi percepiti dal Gruppo per la fornitura dei servizi IT e di progettazione, a giudizio del *management*, sono in linea con quelli di mercato e nel triennio 2002 – 2004 sono rimasti sostanzialmente immutati.

I.2.12.2. Gestione infrastrutture di mobilità e servizi correlati

Le *royalties* percepite da Gruppo SAVE per l’affidamento degli spazi destinati all’esercizio di attività commerciali, ivi inclusa la pubblicità, all’interno delle infrastrutture di mobilità gestite dallo stesso, a giudizio del *management*, sono in linea con quelli di mercato e dal momento in cui lo stesso ha iniziato ad operare in tale settore (nel 2002) sono rimasti sostanzialmente immutati.

I.2.12.3. Food & Beverage e Retail

I prezzi per i servizi offerti dal Gruppo SAVE nel settore del *Food & Beverage* e *Retail*, a giudizio del *management*, sono in linea con quelli di mercato e dal momento in cui lo stesso ha iniziato ad operare in tale settore (nel 2001) sono rimasti sostanzialmente immutati.

I.2.13. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

I.2.13.1. Gestioni aeroportuali e rapporto con lo Stato e gli enti pubblici

Gli aeroporti civili istituiti dallo Stato fanno parte del demanio aeronautico assieme ad ogni costruzione o impianto statale destinato al servizio della navigazione aerea.

Ai sensi dell'art. 694 del Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 (“**Codice della Navigazione**”), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, dare in concessione a privati parti di suolo facenti parte del sedime aeroportuale per costruire aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo per un periodo non superiore a venti anni. Le concessioni affidate in base a tale norma prevedono che le infrastrutture di volo rimangono di competenza statale, mentre il sedime aeroportuale, le aerostazioni e le relative pertinenze sono affidate al concessionario (c.d. “gestione parziale”).

In deroga all'art. 694 del Codice della Navigazione, alcune leggi speciali hanno affidato in concessione la “gestione totale” di determinati aeroporti (vale a dire l'affidamento in concessione dell'intero aeroporto, ivi inclusa la realizzazione, l'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture di volo, la prestazione dei servizi aeroportuali attivi e passivi concernenti l'intera struttura ed il percepimento di tutte le entrate ricavabili dall'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché della totalità degli introiti di pertinenza dello Stato) ad un unico soggetto, per un periodo superiore a venti anni.

Il Gruppo SAVE, tramite l'Emittente, ha ricevuto l'affidamento della “gestione totale” dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia per un periodo superiore a venti anni in base a una legge speciale (si veda di seguito il Paragrafo I.2.13.1.1) e, tramite Aer Tre, l'affidamento della “gestione parziale” dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso in base a quanto previsto dall'art. 694 del Codice della Navigazione (si veda di seguito il Paragrafo I.2.13.1.2).

I.2.13.1.1. Costituzione di SAVE ed affidamento in concessione della gestione totale dell'aeroporto Marco Polo di Venezia

L'Aeroporto Marco Polo di Venezia è stato costruito tra il 1958 e il 1962 e gestito, fino alla costituzione di SAVE, dal Provveditorato al Porto di Venezia, in virtù della concessione stipulata in data 22 ottobre 1957 tra detto ente e il Ministero della Difesa-Aeronautica in attuazione di quanto previsto dalle leggi 5 maggio 1956, n. 524 e 12 agosto 1957, n. 797, nonché dal Decreto Interministeriale 11 giugno 1957.

SAVE è stata costituita in data 25 febbraio 1987 ai sensi e per gli effetti di un'apposita legge speciale (legge 24 dicembre 1986, n. 938) per subentrare al Provveditorato al Porto di Venezia (“**Legge Istitutiva**”). Più precisamente, la Legge Istitutiva ha stabilito che venisse costituita una società per azioni e che alla stessa venisse affidato in concessione, per la durata di 30 anni, la gestione totale dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, nonché la realizzazione delle opere di ammodernamento e completamento dello stesso.

La Legge Istitutiva è stata attuata con il decreto interministeriale 20 marzo 1987 n. 128/14, che ha affidato in concessione a SAVE la gestione totale dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia per trent'anni a decorrere dal 22 marzo 1987.

In seguito, con istanza del 10 maggio 2000 presentata ai sensi dell'art. 17, co. 2 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521 (recante il regolamento di attuazione per l'affidamento delle gestioni aeroportuali totali), l'Emittente ha richiesto l'estensione della durata della suddetta concessione. Con deliberazione n. 20/2001 del 26 aprile 2001, l'ENAC ha accolto tale richiesta, estendendone la durata fino al 22 marzo 2027. Tale estensione è stata poi formalizzata con sottoscrizione di una convenzione attuativa in data 19 luglio 2001. Successivamente, il Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto all'ENAC l'invio della predetta convenzione ai fini del rilascio del decreto interministeriale di approvazione, che, alla data del Prospetto Informativo,

non è stato ancora emanato. La Società, sulla base del parere legale ricevuto da un consulente all’uopo incaricato, ritiene che, a seguito della costituzione dell’ENAC con D.Lgs. 25 luglio 1997, n. 250, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non sia competente in merito all’approvazione della convenzione attuativa sottoscritta tra l’Emittente e l’ENAC in data 19 luglio 2001.

In seguito, la Società, mediante istanza del 17 maggio 2002, ha formulato un’ulteriore richiesta di estensione della durata della concessione relativa alla gestione aeroportuale fino al 2041. A fronte di tale istanza, l’ENAC, dopo aver esaminato il Piano di Sviluppo Aeroportuale, con deliberazione n. 18/2002 del 21 giugno 2002, si è pronunciato su tale richiesta attribuendo al proprio direttore generale i poteri per la stipula di un atto aggiuntivo alla convenzione in essere, manifestando con ciò il proprio assenso alla estensione della durata della concessione fino al 22 marzo 2041. Successivamente, il Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 29 novembre 2002, ha eccepito che la sopra citata deliberazione ENAC n. 18/2002 non sarebbe efficace. La Società, sulla base del parere legale ricevuto da un esperto all’uopo incaricato, ritiene che la predetta deliberazione ENAC sia legittima ed efficace e che la stipula dell’atto aggiuntivo alla convenzione in essere e la successiva approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano atti dovuti. In data 27 luglio 2004, l’Emittente ha predisposto e inviato un atto di istanza e contestuale diffida nei confronti dell’ENAC e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché questi ultimi diano piena attuazione alla deliberazione ENAC n. 18/2002 del 21 giugno 2002. Con nota del 20 settembre 2004, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione Generale per la Navigazione Aerea, Div. III ha precisato di aver dato parere negativo all’estensione della concessione sino al 2041 poiché il periodo quarantennale di durata avrebbe dovuto essere computato a far data dalla originaria decorrenza della concessione e non dalla successiva istanza di ampliamento. Con ricorso depositato in data 5 novembre 2004, SAVE ha proposto ricorso presso il TAR del Lazio contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’ENAC per (i) l’annullamento della nota del 20 settembre 2004 con cui il predetto Ministero ha negato la possibilità di ampliamento sino al 2041 della concessione di gestione aeroportuale relativa all’Aeroporto Marco Polo di Venezia, e (ii) l’accertamento del diritto di SAVE alla estensione della durata dell’affidamento in concessione sino al 22 marzo 2041.

In data 23 marzo 2005, l’ENAC e l’Emittente, visto anche il parere espresso dall’Avvocatura Generale dello Stato in data 24 febbraio 2005, con il quale si riconosce che il termine della durata quarantennale della gestione debba coincidere con la data di sottoscrizione della convenzione e non con quella del decreto di affidamento in concessione, hanno stipulato l’Atto Aggiuntivo alla Convenzione in base al quale la durata della concessione è stata prorogata fino al 21 marzo 2041.

A seguito della stipula dell’Atto Aggiuntivo, la Società, in data 22 aprile 2005, ha presentato istanza al TAR Lazio con la quale, dato atto dell’intervenuta sostanziale soddisfazione della pretesa azionata dalla stessa, ha chiesto che venga dichiarata la cessazione della materia del contendere con riferimento al ricorso depositato dall’Emittente stessa in data 5 novembre 2004 (per ulteriori informazioni si veda il Paragrafo I.6.4 del Capitolo I, Sezione Prima).

I.2.13.1.2. Costituzione di Aer Tre ed affidamento in concessione della gestione parziale dell’aeroporto S. Angelo di Treviso

Aer Tre è stata costituita nell’aprile 1986 tra la Provincia di Treviso, il Comune di Treviso, la CCIAA di Treviso, la Provincia di Padova, la Provincia di Vicenza, la CCIAA di Belluno con la denominazione SAT – Società Aeroportuale di Treviso S.p.A. al fine di subentrare al Consorzio Portuario di Treviso, che gestiva l’aeroporto di Treviso dal 1967.

In attesa della stipula della convenzione per l’affidamento della gestione del Sant’Angelo di Treviso, con provvedimento ministeriale n. 04451/14 del 30 dicembre 1986, Aer Tre ha ottenuto, ai sensi dell’art. 46 del Codice della Navigazione, l’autorizzazione a subentrare nell’uso dei beni e nell’esercizio dei servizi già

concessi in via precaria al Consorzio Portuario di Treviso, con decorrenza dal 1° gennaio 1987 e fino all'entrata in vigore della suddetta convenzione. Da tale data Aer Tre svolge il servizio di assistenza a terra agli aeromobili, passeggeri e merci assumendo tutti i diritti ed oneri in precedenza spettanti al Consorzio.

In data 14 ottobre 1991, Aer Tre ha stipulato con il Ministero dei Trasporti – DGAC – la convenzione n. 4344, per l'affidamento della gestione parziale dell'aeroporto S. Angelo di Treviso ai sensi degli artt. 38 e 694 del Codice della Navigazione; art. 6, commi terzo e quarto della legge 5 maggio 1976, n. 324 e decreto ministeriale n. 28/T del 10 marzo 1988 (emanato dal Ministro dei trasporti in attuazione dell'art. 3 della legge 5 agosto 1985, n. 449). Tale convenzione è stata poi approvata e resa esecutiva con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per le finanze e con il Ministro del tesoro del 30 marzo 1992, n. 03/14 per la durata di 20 anni decorrenti dalla data di registrazione del decreto approvativo, che fu effettuata alla Corte dei Conti, in data 4 giugno 1992, reg. n. 6; fog. n. 175. La convenzione di cui trattasi è stata redatta sulla base di quanto previsto nel decreto ministeriale n. 28/T del 10 marzo 1988 emanato dal Ministero dei Trasporti in attuazione dell'art. 3 della legge 5 agosto 1985, n. 449 e finalizzato all'unificazione dei criteri, nell'ambito del territorio nazionale, delle gestioni aeroportuali.

In seguito, l'art. 17 del D.L. 25 marzo 1997, n. 67 (“**D.L. 67/1997**”), convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, ha demandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di autorizzare i soggetti titolari di gestioni aeroportuali parziali, su istanza di questi ultimi, all'occupazione e all'uso di beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale in aggiunta a quelli già rientranti nella concessione di gestione parziale, prevedendo che l'autorizzazione di cui sopra costituisce titolo per introitare, relativamente ai nuovi utilizzi, i diritti di cui all'art. 1, lett. a) della legge 5 maggio 1976, n. 324 (i.e., i diritti relativi ad approdo, partenza, ricovero e sosta degli aeromobili; si veda *infra* per ulteriori informazioni) e che i gestori debbano destinare i relativi diritti aeroportuali di approdo, partenza, sosta o ricovero degli aeromobili agli interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché all'attività di gestione aeroportuale.

Con istanza datata 23 giugno 1997, Aer Tre ha chiesto l'autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'occupazione e all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale di Treviso ex art. 17, D.L. 67/1997; con decreto n. 16/99 del 17 novembre 1999, l'ENAC ha disposto l'occupazione ed uso da parte di Aer Tre dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale di Treviso in aggiunta a quelli facenti parte della concessione di gestione parziale ai sensi dell'art. 17 del D.L. n. 67/1997, stabilendo che Aer Tre avesse titolo ad introitare i diritti aeroportuali di cui all'art. 1, lett. a) legge 5 maggio 1976, n. 324, con il vincolo della destinazione agli interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, nonché all'attività di gestione aeroportuale, secondo quanto previsto nel piano degli interventi presentato dalla Società medesima. In data 22 marzo 2000, con effetto dal 20 novembre 1999, l'ENAC ha consegnato ad Aer Tre alcuni beni rientranti nel sedime aeroportuale di Treviso (piazzale di sosta aeromobili; parte di sedime adiacente; impianti ivi insistenti) ai fini della loro occupazione ed uso da parte della società stessa a titolo di detenzione temporanea in attesa dell'affidamento in concessione della gestione totale.

Successivamente, in data 22 gennaio 1999, Aer Tre ha presentato istanza ai sensi dell'art. 7 del D.M. 521/1997 al fine di ottenere l'affidamento in concessione della gestione totale dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso; in data 21 luglio 1999, Aer Tre ha presentato la domanda integrativa ai sensi dell'art. 7 dello stesso D.M. 521/1997. Alla data del Prospetto Informativo, l'iter per il rilascio della menzionata concessione è in corso e non è possibile formulare previsioni in ordine alla data di conclusione della procedura.

I.2.13.1.3. Evoluzione del quadro normativo

A partire dalla prima metà degli anni novanta, il contesto normativo nel quale operano l'Emittente ed Aer Tre è mutato progressivamente a seguito di modifiche legislative e della implementazione in Italia di direttive comunitarie.

In particolare, l’art. 10, co. 13 della legge 24 dicembre 1993, n. 537 (“**Legge 537/1993**”) ha reso obbligatorio l’affidamento della gestione dei servizi e delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato, a società di capitali appositamente costituite dallo stesso, eventualmente insieme ad enti locali che ne avevano la gestione, entro il 31.12.1994 (termine poi da ultimo prorogato al 31.12.1997 dall’art. 2, co. 191, della legge 23 dicembre 1996, n. 662).

Il Decreto Legge 28 giugno 1995, n. 251 (“**D.L. 251/1995**”), convertito, con modifiche, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, ha abrogato le norme che prevedevano la partecipazione maggioritaria dello Stato e degli enti pubblici nel capitale sociale delle società di gestione aeroportuale.

Con il D.M. 521/1997 è stato approvato il regolamento di attuazione delle disposizioni del summenzionato art. 10, co. 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 in relazione alla individuazione dei criteri e modalità relativi alla costituzione delle nuove società di gestione e all’affidamento a queste ultime della gestione aeroportuale.

Il D.M. 521/1997 ha previsto, tra l’altro, che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore, i soggetti titolari di gestioni parziali aeroportuali, fra cui Aer Tre, che avevano a quel tempo attivato la procedura di cui al summenzionato art. 17, co. 1, del Decreto Legge 25 marzo 1997, n. 67, dovessero adeguarsi ad una serie di disposizioni, tra le quali si menzionano quelle secondo cui:

- (a) la scelta del socio privato di maggioranza deve avvenire sulla base di procedure ad evidenza pubblica attivate mediante un confronto concorrenziale determinato in base alle previsioni di cui agli artt. 2 e 3 del D.P.R. 16 settembre 1996, n. 533 (recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali), che tenga in particolare conto le capacità tecniche e finanziarie dei soggetti interessati;
- (b) la cessione a privati delle quote di maggioranza è subordinata all’espletamento di quanto previsto dall’art. 1, co. 1-ter del D.L. 251/1995, e pertanto mediante le procedure di cui al D.L. 31 maggio 1994, n. 322, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474;
- (c) il capitale sociale è determinato in base ad unità di traffico globale calcolate su base annua, espresse in termini di *Workloadunits* (WLU), ove una unità (o *workloadunit*) equivale ad un passeggero o ad un quintale di merce o di posta; segnatamente, si dispone che il capitale sociale non possa essere inferiore a: (a) Euro 7.7 milioni circa per gli aeroporti con traffico superiore a 1 milione di WLU e fino a 2 milioni di WLU; (b) Euro 12.9 milioni circa per gli aeroporti con traffico sino a 5.000.000 WLU/anno; e (c) Euro 25.822.845 circa per gli aeroporti con traffico superiore ad un volume annuo di 5 milioni di WLU; l’obbligo di adeguamento del capitale sociale in relazione all’andamento delle WLU si determina sulla base della media del volume di traffico accertato nell’ultimo biennio;
- (d) l’atto costitutivo della società di gestione aeroportuale deve indicare, tra l’altro, che la misura minima della partecipazione dei soci pubblici al capitale sociale non può essere inferiore ad 1/5;
- (e) i rapporti tra soci pubblici e privati, nell’ipotesi di perdita del potere di controllo da parte degli enti pubblici, debbano essere regolati da appositi accordi da perfezionarsi al momento dell’ingresso del privato nella società di capitale, in modo da assicurare il corretto svolgimento del servizio e la permanente verifica della conformità dell’assetto societario all’interesse pubblico alla gestione del servizio, prevedendo anche cause di risoluzione o scioglimento del vincolo sociale;
- (f) l’affidamento in concessione delle gestioni totali aeroportuali alle società di capitali è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione e di un contratto di programma.

Inoltre, in relazione all’aeroporto di Treviso, qualora l’*iter* attualmente in corso non dovesse concludersi con l’affidamento in concessione della gestione totale ad Aer Tre, troverebbe applicazione la previsione

ne di cui all'art. 8 del D.M. 521/1997. Tale norma prevede che le gestioni non richieste secondo i termini e le modalità previste, come anche quelle richieste e non affidate, nonché quelle oggetto di revoca o decadenza sono affidate dal Ministero dei trasporti e della navigazione a società di capitali in possesso dei requisiti prescritti con gare ad evidenza pubblica mediante procedimento di confronto concorrenziale in base alla normativa contenuta nel Decreto Legislativo 17 marzo 1995, n. 158.

Successivamente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità a quanto previsto dal D.M. 521/1997, ha approvato con propria circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999 la "Convenzione tipo per l'affidamento delle gestioni aeroportuali", il "Disciplinare tipo per la predisposizione del contratto di programma", lo "Schema di programma di intervento", lo "Schema del piano degli investimenti" e lo "Schema di piano economico-finanziario", invitando le società interessate, in base agli schemi contenuti nella predetta circolare ed entro i termini prescritti dal D.M. 521/1997, a presentare all'ENAC, per le conseguenti valutazioni di competenza, una domanda corredata del programma di intervento comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario (si veda anche di seguito il presente Paragrafo in relazione al riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali).

La Legge 9 novembre 2004, n. 265 ha convertito in legge, con modificazioni, il D.L. 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile e delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione.

Al fine di migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero e di sicurezza del trasporto aereo, di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali, il Governo è stato delegato ad adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della predetta legge uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione sulla base di alcuni principi e criteri direttivi, tra cui la semplificazione e l'adeguamento alle regole tecniche di cui all'Annesso ICAO n. 14 della normativa riguardante la disciplina della proprietà degli aeroporti e dell'imposizione di vincoli alle proprietà limitrofe agli aeroporti stessi.

I.2.13.1.4. Cessazione delle concessioni

La convenzioni stipulate tra ENAC e l'Emittente in data 19 luglio 2001 e tra ENAC ed Aer Tre in data 24 gennaio 2003 con riferimento, rispettivamente, alla gestione totale dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia e alla gestione parziale dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso (v. Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafi I.1.1 e I.1.2 per ulteriori informazioni) prevedono che, al termine della concessione: (i) l'ENAC riacquisisca la proprietà, libera da pesi e limitazioni, degli immobili, degli impianti fissi e delle altre opere comunque realizzate dalla concessionaria o da terzi sul suolo demaniale degli aeroporti; (ii) i beni mobili e le attrezzature acquistati dalla concessionaria con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione restino di proprietà dell'acquirente, salvo il diritto dell'ENAC di acquistirli in tutto o in parte al valore corrente di mercato da determinarsi secondo le procedure vigenti; (iii) l'ENAC abbia altresì diritto di acquisire, previa corresponsione di indennizzo, le aree di proprietà della concessionaria funzionali alla gestione aeroportuale, ivi incluse le eventuali opere ivi realizzate.

I.2.13.1.4.1. Cessazione anticipata delle concessioni

(i) Revoca

Per quanto riguarda la gestione parziale, ai sensi dell'art. 697 del Codice della Navigazione, tali concessioni possono essere revocate, anche parzialmente, per specifici motivi inerenti al pubblico uso dell'aeroporto o per altre ragioni di pubblico interesse; la revoca non dà diritto ad indennizzo a favore del concessionario, salvo nel caso in cui la concessione abbia dato luogo a costruzioni di opere stabili, ipotesi in cui è previsto un indennizzo in misura pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato, e, in ogni caso, in misura non superiore al valore delle opere stesse al momento della revoca, detratto l'ammontare degli ammortamenti effettuati.

Inoltre, la convenzione n. 4344 stipulata tra Aer Tre ed il Ministero dei Trasporti – DGAC (si veda il Paragrafo I.1.2 del presente Capitolo per ulteriori informazioni), prevede che l’amministrazione concedente possa revocare la concessione con preavviso non inferiore a sei mesi, rilevando anticipatamente tutte le opere realizzate da Aer Tre, che ha, anche in tal caso, diritto ad un indennizzo.

Per quanto riguarda la gestione totale dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia, la convenzione stipulata tra ENAC e l’Emittente in data 19 luglio 2001 prevede che, oltre che nei casi previsti nel Codice della Navigazione, l’ENAC possa disporre la revoca della concessione in ipotesi di gravi o reiterate violazioni della disciplina in materia di sicurezza, in caso di mancata presentazione del piano di sviluppo aeropor-tuale nei termini previsti, di mancato ed immotivato rispetto del programma di intervento e del piano degli investimenti, o di grave e immotivato ritardo nell’attuazione degli stessi, ovvero al verificarsi di eventi da cui risulti che la concessionaria non si trova più nella capacità di gestire l’aeroporto. In caso di revoca della concessione, l’ENAC nomina un commissario per la gestione operativa dell’aeroporto e i beni oggetto della concessione sono ritrasferiti di diritto all’ENAC, il quale rileva anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla concessionaria; per gli interventi effettuati in autofinanzia-mento da SAVE, la convenzione stipulata tra ENAC e l’Emittente in data 19 luglio 2001 prevede che l’ENAC debba corrispondere un indennizzo secondo gli stessi criteri sopra descritti in caso di revoca della concessione per la gestione parziale (i.e., indennizzo in misura pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancati al termine di scadenza fissato, e, in ogni caso, in misura non superiore al valore delle opere stesse al momento della revoca, detratto l’ammontare degli ammortamenti effettuati).

(ii) Decadenza

La summenzionata convenzione del 19 luglio 2001 prevede inoltre che l’ENAC possa dichiarare la de-cadenza dalla concessione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del canone di con-cessione da parte di SAVE o in caso di fallimento di quest’ultima.

In alternativa, l’ENAC, ove non ritenga di dover dichiarare la decadenza, può applicare a carico della concessionaria una sanzione pecuniaria fino all’importo massimo del 50% del canone concessorio.

A seguito della decadenza, l’ENAC si reimmette di diritto nel possesso dei beni oggetto della con-cessione e contestualmente nomina un commissario per la gestione operativa dell’aeroporto, fermo restando in ogni caso il diritto al risarcimento dei danni causati da azione od omissione della concessionaria. Alla concessionaria decaduta non spetta alcun rimborso per opere eseguite, né per spese sostenute.

Con riferimento ai titolari di gestione parziale (tra cui Aer Tre), l’art. 13, co. 2 del D.M. 12 novem-bre 1997, n. 521 stabilisce che l’amministrazione concedente possa dichiarare la decadenza del con-cessionario, salvo che la società di gestione, formalmente invitata ad eliminare le irregolarità riscon-trate, non provveda nel termine prefissato, nelle seguenti ipotesi: (i) mancata esecuzione delle opere prescritte nell’atto di concessione; (ii) non uso continuato o cattivo uso dei beni affidati in con-cessione durante il periodo fissato nell’atto di concessione; (iii) mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata rilasciata la concessione; (iv) abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione; (v) inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti. In tutte le ipotesi di decadenza di cui al summenzionato art. 13, co. 2 del D.M. 12 novembre 1997, n. 521, non spetta alla concessionaria alcun rimborso per opere eseguite, né per spese sostenute.

Con riguardo ad Aer Tre, l’art. 17, co. 4 del D.L. 67/1997 prevede inoltre che il mancato affidamento della gestione totale aeropor-tuale ai soggetti titolari di gestione parziale determina la decadenza della provvisoria occupazione dei beni demaniali ulteriori rispetto a quelli rientranti nella concessione di ge-stione parziale, con obbligo di restituzione dei diritti aeropor-tuali relativi ad approdo, partenza, sosta o ricovero degli aeromobili percepiti in conformità a quanto sopra indicato, ad esclusione delle spese do-

cumentate per la gestione delle infrastrutture aeroportuali utilizzate nel periodo della provvisoria detenzione e per le migliorie apportate.

I.2.13.1.5. Canone di concessione

L'art. 1, co. 5-ter del D.L. 251/1995, così come modificato dall'art. 2, co. 188 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, prevede che i canoni per le concessioni alle società di gestione aeroportuale siano fissati periodicamente con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento del territorio, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in base al volume di traffico di passeggeri e merci relativo al periodo preso in considerazione.

I canoni annui di gestione aeroportuale per il quadriennio 1997-2000 e per gli anni 2001 e 2002 sono stati determinati dal Decreto Ministeriale 22 dicembre 1998. Tale Decreto:

- (a) fissava il canone annuo dovuto: (i) dalle società operanti in regime di concessione totale ai sensi dell'art. 10, co. 13, della Legge 537/1993 ovvero, come SAVE, in forza di leggi speciali, in misura pari al 10% dell'importo complessivo delle entrate derivanti dai diritti aeroportuali stabiliti dalla Legge 324/1976 per l'uso degli aeroporti, nonché dalle tasse di sbarco e imbarco delle merci di cui al Decreto Legge 47/1974 convertito, con modifiche, nella legge 16 aprile 1974, n. 117 (sui diritti aeroportuali, cfr. di seguito il presente Paragrafo che segue); (ii) per le società costituite ai sensi dell'art. 10, co. 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 operanti in regime di concessione parziale, in una somma pari al 10% delle entrate complessive comunque riscosse dall'Amministrazione e dai gestori per i diritti relativi all'uso degli aeroporti (ex Legge 324/1976) e le tasse di sbarco e imbarco delle merci (ex D.L. 47/1974).
- (b) stabiliva che il canone così determinato doveva essere corrisposto dalle società di gestione all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) entro il 31 luglio di ciascun anno, relativamente al semestre dal 1 gennaio al 30 giugno, ed entro il 31 gennaio di ciascun anno per il semestre dal 1° luglio al 31 dicembre.

Inoltre, per consentire il controllo sull'applicazione di tali previsioni, veniva affidato all'ENAC il compito di verificare, anche mediante ispezioni documentali presso la società di gestione e controlli a consuntivo attraverso i bilanci societari, la corrispondenza dei canoni versati dalle società di gestione aeroportuale in ragione della percentuale dei diritti e tasse aeroportuali da esse percepiti.

I canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale a partire dal 1 gennaio 2003 sono stati fissati dal Decreto 30 giugno 2003 dell'Agenzia del Demanio (**Decreto 30 giugno 2003**).

Tale Decreto 30 giugno 2003 ha previsto che il canone annuo dovuto dalle società di gestione aeroportuale, operanti in regime di concessione totale o parziale, quali SAVE e Aer Tre, deve essere determinato in proporzione alle unità di traffico gestito (i.e., al volume di traffico di passeggeri e merci) e, in particolare, sulla base di un parametro, definito *Work Load Unit* (WLU), corrispondente ad un passeggero o a 100 kg di merce o posta, e di modalità di calcolo riportate in un allegato tecnico di cui è previsto l'aggiornamento entro il 31 dicembre 2005. Il suddetto allegato tecnico precisa che il canone debba essere calcolato secondo la seguente formula (così come modificata dall'errata-corrigere pubblicata nella G.U. 6 settembre 2003, n. 207): $C_i = C_{\min} + C_{\inf} \Delta C / \Delta W^* (WLU_i - WLU_{\inf})$, ove C_{\min} è il canone minimo previsto per tutti gli aeroporti, C_{\inf} indica il canone massimo della fascia inferiore per l'aeroporto considerato, WLU_{\inf} rappresenta il limite di WLU inferiore per l'aeroporto considerato, e WLU_i sono le WLU totali dell'aeroporto considerato.

Il Decreto 30 giugno 2003, infine, ha infine confermato il pagamento semestrale del canone di concessione in due rate di pari importo, secondo le scadenze temporali già previste dal Decreto Ministeriale 22 dicembre 1998.

I.2.13.1.6. Finanziamento Statale delle opere aeroportuali

Le concessioni rilasciate a SAVE ed ad Aer Tre rispettivamente per l’esercizio dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia e per l’esercizio dell’aeroporto di Treviso comprendono la realizzazione in regime di concessione delle necessarie opere di ammodernamento e completamento.

Le principali opere infrastrutturali dei predetti aeroporti sono state finanziate in misura significativa attraverso fondi statali, sulla base di convenzioni stipulate tra le competenti società di gestione aeroportuali e l’Enac approvate con decreto interministeriale.

I.2.13.2. Disciplina delle attività aeroportuali

I.2.13.2.1. Servizi aeroportuali

L’espansione dell’industria del trasporto aereo all’interno dell’Unione Europea è stata perseguita anche attraverso un politica di progressiva liberalizzazione del settore i cui effetti hanno inciso profondamente sulla disciplina dei servizi aeroportuali.

Secondo gli orientamenti espressi dalla Commissione Europea (v. decisioni della Commissione dell’11 giugno 1998, caso n. IV/35.613, *Alpha Flight Services/Aéroports de Paris*; del 25 marzo 1997, caso n. IV/M.786, *Birmingham International Airport*; del 21 maggio 1999, caso n. IV/M.1255, *Flughafen Berlin*), i servizi aeroportuali possono distinguersi in tre categorie di servizi: (i) servizi relativi alle infrastrutture (che consistono nello sviluppo, manutenzione, esercizio e messa a disposizione delle piste, delle piazzole di sosta, delle aviorimesse e degli altri impianti rientranti nel sedime aeroportuale, oltre al controllo e al coordinamento delle attività che vi si svolgono); (ii) servizi di assistenza a terra (cosiddetti servizi di *handling*, che consistono nel complesso di servizi atti a soddisfare le esigenze dell’assistenza a terra, agli aerei e ai passeggeri, durante la sosta negli aeroporti, quali: assistenza amministrativa a terra e supervisione; assistenza passeggeri; assistenza bagagli; assistenza merci e posta; assistenza operazioni in pista; assistenza pulizia e servizi di scalo; assistenza carburante e olio; assistenza manutenzione dell’aereo; assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi; assistenza trasporto a terra; e assistenza ristorazione “catering”); (iii) servizi commerciali, non aventi carattere di accessorietà rispetto al trasporto aereo, ma svolti all’interno degli spazi aeroportuali (quali servizi di ristorazione, *duty free*, edicole, librerie e *gadget shops*).

La direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 (“**Direttiva 96/67/CE**”) ha liberalizzato l’accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

I.2.13.2.1.1. Servizi di assistenza a terra

La Direttiva 96/97/CE è stata recepita in Italia con il D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18 (“**D.Lgs. 18/1999**”). Il D.Lgs. 18/1999, riprendendo lo schema riportato in allegato alla Direttiva 96/67/CE, suddivide i servizi di assistenza a terra in undici categorie aventi caratteristiche diverse tra loro: assistenza amministrativa a terra e supervisione; assistenza passeggeri; assistenza bagagli; assistenza merci e posta; assistenza operazioni in pista; assistenza pulizia e servizi di scalo; assistenza carburante e olio; assistenza manutenzione dell’aereo; assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi; assistenza trasporto a terra; e assistenza ristorazione “catering”.

Ai sensi del D.Lgs. 18/1999, il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi è riconosciuto negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri o a 75 mila tonnellate di merci e negli aeroporti che nel corso dei sei mesi antecedenti il 1° aprile o il 1° ottobre dell’anno precedente hanno avuto un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri od a 50 mila tonnellate di merci.

Il D.Lgs. 18/1999 stabilisce inoltre che:

- (a) l'ente di gestione dell'aeroporto deve assicurare ai vettori aerei (definiti anche come utenti) la presenza in aeroporto dei suddetti servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti che forniscono tali servizi a favore di terzi ovvero da parte dello stesso vettore aereo in regime di autoassistenza (i.e., la situazione nella quale un vettore fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi avente ad oggetto la prestazione dei servizi stessi);
- (b) l'ENAC, per motivate ragioni inerenti la sicurezza, la capacità o lo spazio disponibile in aeroporto, ha la facoltà di: (i) limitare il numero di prestatori dei servizi di assistenza a terra con riferimento ad alcune categorie di servizi (assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile), comunque garantendo a tutti gli utenti l'effettiva scelta tra almeno due prestatori; nonché (ii) limitare il numero dei soggetti autorizzati all'effettuazione dell'autoassistenza, negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 1 milione di passeggeri o a 25 mila tonnellate di merce, garantendone in ogni caso l'effettuazione da parte di almeno due richiedenti, ovvero escludere dal regime di autoassistenza alcuni dei servizi, negli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri o a 25 mila tonnellate di merce;
- (c) la società di gestione aeroportuale, il vettore e il prestatore che forniscono servizi di assistenza a terra, devono operare una separazione contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate; tale separazione contabile deve essere certificata secondo la legislazione vigente, verificando, in particolare, l'assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dall'ente di gestione;
- (d) la società di gestione aeroportuale deve costituire un comitato degli utenti al quale ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative, con cui consultarsi periodicamente per l'attuazione del procedimento di liberalizzazione;
- (e) l'ENAC, sentito l'ente di gestione e il comitato degli utenti, può riservare all'ente di gestione medesimo la gestione esclusiva di talune categorie di servizi definite "infrastrutture centralizzate" e caratterizzate da una particolare complessità, costo o impatto ambientale che non ne consente la suddivisione o duplicazione (quali il sistema di smistamento e riconsegna bagagli e i sistemi informatici centralizzati), rendendone eventualmente obbligatorio l'impiego da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza. In tal caso, il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, attraverso l'ENAC, vigila affinché la gestione delle infrastrutture centralizzate si svolga secondo criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori che garantiscono l'accesso dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

All'ENAC è demandato, tra l'altro, il controllo: (i) sull'accesso agli impianti aeroportuali da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza mediante la messa a disposizione da parte del gestore degli spazi necessari per l'effettuazione dei servizi di *handling* anche in regime di autoassistenza e la ripartizione di tali spazi in base a criteri non discriminatori, e (ii) sui corrispettivi per l'utilizzo delle strutture centralizzate, dei beni d'uso comune e di quelli in uso esclusivo, che devono essere commisurati ai costi di gestione e sviluppo del singolo aeroporto in cui le attività si svolgono.

Infine, il D.Lgs. 18/1999 prevede una cosiddetta "clausola di protezione sociale", volta a far sì che la liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza non sia attuata a detimento dei livelli di occupazione, ai sensi della quale, salvo l'ipotesi di trasferimenti di ramo d'azienda, il trasferimento di attività concernente una o più categorie di servizi di assistenza a terra debba comportare il passaggio del personale, così come individuato dai soggetti interessati d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, dal

precedente gestore del servizio al soggetto subentrante, in misura proporzionale alla quota di traffico o di attività acquisita da quest’ultimo.

I servizi di *handling* agli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli ed alle merci sono remunerati attraverso l’applicazione di tariffe. Tali tariffe, ai sensi della legge 2 ottobre 1991, n. 316 sono stabilite direttamente dai prestatori dei servizi, i quali ne danno poi comunicazione al Ministro dei Trasporti. Ai sensi della menzionata legge, l’applicazione delle tariffe è soggetta all’approvazione del Ministero dei Trasporti, che si intende concessa qualora siano trascorsi 45 giorni dalla comunicazione senza che il Ministero abbia espresso un motivato rifiuto.

In conformità al D.Lgs. 18/1999, SAVE non presta più i servizi di assistenza a terra a partire dal 2002 (si veda il Paragrafo I.1.1 del presente Capitolo per ulteriori informazioni), mentre la fornitura dei servizi di *handling* presso l’aeroporto Sant’Angelo di Treviso non rientra nel campo di applicazione del summenzionato decreto in quanto non raggiunge i limiti dimensionali previsti da quest’ultimo.

I.2.13.2.1.2. Servizi di sicurezza

L’art. 5 del D.L. 18 gennaio 1992, n. 9 (convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992 n. 217) ha consentito l’affidamento in concessione dei servizi di controllo esistenti in ambito aeroportuale per il cui espletamento non è richiesto l’esercizio di pubbliche potestà o l’impiego di appartenenti alle forze di polizia, ferme restando in ogni caso le attribuzioni e i compiti dell’autorità di pubblica sicurezza e dell’autorità doganale, nonché i poteri di polizia e di coordinamento attribuiti dalle disposizioni vigenti agli organi locali dell’Amministrazione della navigazione aerea. In particolare, la stessa disposizione prevede che, in caso di necessità, l’autorità di pubblica sicurezza o il direttore dell’aeroporto possano richiedere che siano attuate da parte del concessionario particolari misure di controllo.

Successivamente, il D.M. 29 gennaio 1999, n. 85 (“**D.M. 85/1999**”) ha stabilito le condizioni, gli ambiti funzionali e le modalità per l’affidamento in concessione dei servizi predetti, i requisiti dei soggetti concessionari, le caratteristiche funzionali delle attrezzature tecniche di rilevazione eventualmente adoperate, nonché ogni altra prescrizione ritenuta necessaria per assicurare il regolare svolgimento delle attività aeroportuali.

In particolare, il D.M. 85/1999 ha chiarito che sono affidabili in concessione i seguenti servizi di controllo di sicurezza in ambito aeroportuale: (a) controllo dei passeggeri in partenza ed in transito; (b) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature del bagaglio al seguito dei passeggeri; (c) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso. Tali servizi sono in ogni caso svolti sotto la vigilanza dell’ufficio della Polizia di Stato presso lo scalo aereo, il quale assicura gli interventi che richiedono l’esercizio di pubbliche potestà. Il decreto precisa che i suddetti servizi sono di norma, e sulla base di direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell’interno, affidati in concessione alle società di gestione aeroportuale, che li espletano direttamente, anche tramite proprie organizzazioni societarie specializzate comunque in possesso dei requisiti previsti dallo stesso decreto, quali SAVE Security, ovvero li affidano, mediante procedure concorrenziali, ai sensi del decreto legislativo del 17 marzo 1995, n. 158, a imprese di sicurezza in possesso dei necessari requisiti nonché dell’autorizzazione prefettizia di cui all’articolo 134 del T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con R.D. del 18 giugno 1931, n. 773.

Il D.M. 85/1999 ha inoltre previsto che il gestore aeroportuale possa svolgere direttamente o tramite impresa di sicurezza in possesso dei requisiti previsti dallo stesso decreto altri servizi, e segnatamente i servizi di vigilanza dei beni aeroportuali di proprietà o in concessione. Sono inoltre individuati i servizi svolti dai vettori o da altri operatori aeroportuali, direttamente ovvero tramite il gestore aeroportuale o imprese di sicurezza in possesso dei requisiti previsti dal presente regolamento.

In ogni caso, la durata della concessione dei servizi di sicurezza alle società di gestione aeroportuale deve coincidere con la durata della concessione aeroportuale di cui il gestore è titolare.

Il D.M. 5 luglio 1999 ha istituito un contributo a copertura dei costi del servizio di controllo di sicurezza relativo ai passeggeri ed al solo bagaglio al seguito dei passeggeri medesimi; il contributo, calcolato quale onere aggiuntivo sui diritti di imbarco dei passeggeri di cui alla Legge 324/1976, è pari ad Euro 1,8 circa ed è corrisposto alla società di gestione aeroportuale, o all'impresa di sicurezza che svolge il servizio, direttamente dal vettore, che si rivale poi nei confronti del passeggero incorporandolo nel prezzo del biglietto.

Con decreto 14 marzo 2003 del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stato inoltre istituito un contributo da corrispondere al gestore aeroportuale per la copertura dei costi sostenuti da quest'ultimo per l'organizzazione e l'effettuazione, in ambito aeroportuale, dei controlli di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva, e quale corrispettivo del servizio prestato. Il contributo è inoltre destinato a far fronte alle esigenze di costante adeguamento del livello del servizio agli standard determinati secondo quanto richiesto dall'apposita normativa, nonché per il rinnovamento e l'adeguamento degli apparati di sicurezza da impiegare nei controlli sul bagaglio da stiva; gli importi percepiti devono essere evidenziati separatamente nella contabilità aziendale del gestore aeroportuale. Il contributo è determinato nella misura di Euro 1,75 per l'aeroporto Marco Polo di Venezia ed Euro 1,56 per l'aeroporto Sant'Angelo di Treviso ed è dovuto dal passeggero originante dall'aeroporto nel quale il servizio viene effettuato. Alla applicazione e, alla riscossione di tali importi nonché al loro integrale versamento alla società di gestione aeroportuale provvede direttamente il vettore aereo che è tenuto a dare al passeggero pagante una adeguata informativa. L'art. 4, co. 2 del predetto decreto prevede che il contributo debba continuare ad applicarsi fino alla sua rideterminazione da effettuarsi entro il 30 marzo 2004 con decreto ministeriale. Fino alla rideterminazione dei corrispettivi, i summenzionati importi non tengono conto di quanto dovuto dal gestore a titolo di canone concessorio per l'affidamento del servizio al fine di non gravare eccessivamente sul passeggero nella fase di avvio del servizio del controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva.

Le attività di controllo e di sicurezza all'interno dell'aeroporto devono essere svolte in conformità al TULPS. Pertanto, i soggetti che prestano i medesimi servizi devono essere in possesso di una autorizzazione/licenza rilasciata dalla competente Prefettura ex art. 133 o art. 134 del TULPS. In particolare, nel caso in cui l'organismo societario specializzato operi ex art. 133 del TULPS, potrà svolgere i servizi di controllo e sicurezza solo all'interno dell'aeroporto. Viceversa, nel caso in cui il soggetto che presta il servizio operi ex art. 134 del TULPS, esso potrà svolgere gli stessi servizi anche al di fuori dell'aeroporto a servizio di terzi. Alla data del Prospetto Informativo, Save Security esercita i servizi di sicurezza presso gli aeroporti Marco Polo di Venezia e Sant'Angelo di Treviso in base all'art. 133 del TULPS.

I.2.13.2.1.3. Carta dei servizi e regolamento di scalo

Il DPCM 27 gennaio 1994 stabilisce i principi ai quali dovrà essere progressivamente uniformata l'erogazione dei servizi pubblici in Italia. Il DPCM 30 dicembre 1998 riporta lo schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei servizi pubblici da parte di ogni soggetto erogatore di servizi pubblici nel settore dei trasporti (conformemente alle previsioni dell'art. 2 del D.L. 12.5.1995, n. 163, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 11 luglio 1995, n. 273). L'art. 11, co. 5 del D.Lgs. 30 luglio 1999, n. 286, ha successivamente abrogato l'art. 2 della surrichiamata legge 273/1995, stabilendo tuttavia che restano applicabili i decreti recanti gli schemi generali di riferimento nel frattempo già emanati; nel settore dei trasporti era già stato emanato lo schema in questione con il predetto DPCM 30.12.1998, che rimane pertanto in vigore.

L'ENAC, quale soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni di amministrazione attiva, di controllo e di vigilanza nel settore pubblico dell'aviazione civile, è stato successivamente incaricato dal Ministro dei trasporti e delle infrastrutture di definire le linee guida operative per le Carte dei Servizi di gestori e operatori aeroportuali in modo tale da renderle coerenti ad un disegno comune. Con propria circolare del 2 maggio 2002 (Circolare ENAC APT-12), l'ENAC ha assolto a tale impegno deli-

neando le suddette linee guida da rispettare nella redazione delle carte dei servizi relative alla qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree.

Il processo delineato dalla predetta circolare prevede la istituzione di un regolamento di scalo in ogni aeroporto ove in base all’art. 4 del D. Lgs. 18/1999, sia realizzato il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, nonché ove siano effettuati servizi in regime di autoassistenza. Il regolamento di scalo specifica le modalità di fornitura agli utenti e di utilizzo da parte di questi ultimi delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi predisposti dal gestore; tale documento, messo a punto dal gestore con il contributo del comitato degli utenti (la cui istituzione è prevista dallo stesso D.Lgs. 18/1999; cfr. più sopra il presente Paragrafo per ulteriori informazioni) e dei principali operatori aeroportuali, è approvato dal Direttore della competente Circoscrizione Aeroportuale.

I.2.13.2.2. Diritti aeroportuali

I.2.13.2.2.1. Tassa erariale su sbarco e imbarco delle merci

La tassa erariale sulle merci sbarcate e imbarcate dagli aeromobili è stata introdotta dal Decreto Legge 28 febbraio 1974, n. 47 (“**D.L. 47/1974**”), convertito con modificazioni nella legge 16 aprile 1974, n. 117.

Ai sensi del D.L 47/1974, la misura della tassa è determinata, con riferimento a tutti gli aeroporti, in base al peso della merce trasportata; la tassa è dovuta dal vettore, che può rivalersene sullo speditore o sul destinatario, ed è accertata, liquidata e riscossa dalla direzione dell’aeroporto. I criteri per la determinazione della misura della tassa variano per ogni aeroporto e sono stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti e le infrastrutture, tenuto conto del volume del traffico dell’aeroporto interessato e del costo di gestione dei servizi.

Per gli aeroporti come il Marco Polo di Venezia, dati in gestione in base a leggi speciali ad enti o società, l’accertamento, la liquidazione e la riscossione della tassa, nonché l’eventuale rimborso della tassa stessa, avviene secondo modalità stabilite con apposito decreto del Ministro per i trasporti e le infrastrutture, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze.

Il D.M. 20 novembre 1974 ha previsto che per l’aeroporto di Venezia l’accertamento, la liquidazione e la riscossione della tassa erariale sulle merci sbarcate e imbarcate dagli aeromobili fossero eseguiti ad opera del Provveditorato al Porto di Venezia (cui SAVE è subentrata in forza della legge 24 dicembre 1986, n. 938). In particolare, la tassa è accertata e liquidata mediante applicazione della relativa aliquota, nella misura in vigore all’atto dello sbarco e dell’imbarco sugli aeromobili, per ogni chilogrammo o frazione di chilogrammo superiore a 500 grammi del peso lordo della merce, risultante dal documento di trasporto. La riscossione della tassa, dovuta dal vettore, viene effettuata dall’ente o dalla società che gestisce l’aeroporto dove sono avvenuti l’accertamento e la liquidazione, mediante esazione immediata oppure mediante addebito.

I.2.13.2.2.2. Diritti relativi alla movimentazione degli aeromobili e diritti di imbarco dei passeggeri

Il movimento degli aeromobili privati e delle persone negli aeroporti è assoggettato al pagamento di diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili, nonché di diritti di imbarco per i passeggeri in base alla Legge 5 maggio 1976, n. 324 (“**Legge 324/1976**”).

Diritti relativi alla movimentazione degli aeromobili: i diritti di approdo sono fissati in misura diversa per gli aeromobili che svolgono attività aerea internazionale e per quelli che svolgono l’attività aerea entro i limiti del territorio nazionale sulla base del peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità. I diritti di partenza sono fissati in misura uguale a quelli di approdo. Tutti i diritti sono maggiorati del 50% in caso di approdo o partenza durante le ore notturne. I diritti per la sosta o il ricovero

allo scoperto degli aeromobili sono fissati in base al peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità ed al tempo di permanenza nelle aree di sosta o ricovero. Non sono dovuti diritti in caso di sosta o ricovero negli spazi adibiti a propria base di armamento da ciascuna compagnia aerea. I diritti sono dovuti dall'esercente, quando l'aeromobile svolge attività commerciale, e dal pilota dell'aeromobile negli altri casi.

Diritti di imbarco dei passeggeri: sono previsti diritti di imbarco diversi a seconda della destinazione del volo. In particolare, il diritto di imbarco per ciascun passeggero è inferiore per i passeggeri diretti verso aeroporti di Stati esteri rispetti a quelli imbarcati su voli interni. I diritti di imbarco non sono dovuti per i bambini fino a due anni e sono ridotti alla metà per i bambini fino a dodici anni. Il diritto è dovuto direttamente dal vettore che se ne rivale nei confronti del passeggero.

La legge 324/1976 dispone inoltre che:

- (i) i diritti di imbarco dei passeggeri competono anche all'ente che in virtù di apposite convenzioni gestisce l'aerostazione; è inoltre previsto che i diritti contemplati dalla stessa legge, nonché la tassa erariale di cui al D.L. 47/1974, continuino ad essere devoluti agli enti o alla società di gestione, ai sensi delle disposizioni contenute nelle singole leggi speciali che disciplinano l'affidamento in gestione di interi complessi aeroportuali, e che l'accertamento, la riscossione e il versamento dei diritti di cui alla legge 324/1976 nonché della tassa erariale di cui al D.L. 47/1974 debba essere stabilito con decreto del Presidente della Repubblica; successivamente, il D.P.R. 15 novembre 1982, n. 1085 ha disciplinato l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti stabilendo che questi siano eseguiti a cura della società di gestione, cui per legge sono devoluti i proventi dei diritti e della tassa;
- (ii) la misura dei diritti è soggetta a revisione ogni anno mediante apposito D.P.R., tenendo conto delle esigenze di politica tariffaria del settore e dell'andamento dei costi dei servizi aeroportuali;
- (iii) il proprietario dell'aeromobile è responsabile in solido per il pagamento di tutti i diritti (sia quelli relativi alla movimentazione degli aeromobili che quelli di imbarco dei passeggeri).

I.2.13.2.2.3. L'attuale determinazione dei diritti aeroportuali

Alla data del Prospetto Informativo, la tariffazione dei servizi aeroportuali, ivi inclusi i diritti sopra descritti, è stato oggetto di una serie di interventi di riordino (si veda di seguito il presente Paragrafo). Nel frattempo, la misura dei diritti aeroportuali è stabilita alla data del Prospetto Informativo dal D.M. 14 novembre 2000, il quale determina provvisoriamente, in via specifica per ciascun aeroporto, la misura dei diritti aeroportuali relativi ad approdo e partenza ed all'imbarco dei passeggeri.

In particolare, il D.M. 14 novembre 2000 stabilisce che:

- (i) i diritti di approdo e di partenza di cui all'art. 2 della legge 5 maggio 1976, n. 324 per gli aeromobili che svolgono collegamenti con origine e destinazione interne al territorio nazionale o all'Unione europea siano determinati, per ciascuno scalo, nelle misure indicate in un apposita tabella, la quale individua la misura di tali diritti in Euro 1,7 circa per le prime 25 tonnellate di peso massimo al decollo ed Euro 2,15 circa per ogni tonnellata successiva, per quanto riguarda l'aeroporto Marco Polo di Venezia, ed Euro 2,15 circa per le prime 25 tonnellate di peso massimo al decollo ed Euro 2,69 circa per ogni tonnellata successiva, per quanto riguarda l'aeroporto Sant'Angelo di Treviso;
- (ii) i diritti di approdo e di partenza per i collegamenti con origine o destinazione esterne all'Unione europea sono determinati in Euro 2,15 circa per tonnellata di peso massimo al decollo degli aeromobili, per le prime 25 tonnellate o frazioni di esse, ed in Euro 2,69 circa per tonnellata di peso massimo al decollo, per le ulteriori tonnellate o frazioni di esse, a prescindere dall'aeroporto;

- (iii) il diritto per il ricovero o per la sosta allo scoperto degli aeromobili è determinato nella misura di Euro 0,08 circa per tonnellata o frazione di tonnellata del peso massimo al decollo risultante dal certificato di navigabilità e per ogni ora o frazione di ora oltre le prime due ore di permanenza in franchigia, a prescindere dall’aeroporto;
- (iv) i diritti, di cui all’art. 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, relativi all’imbarco di passeggeri in voli interni ed in voli dall’Italia verso gli altri Paesi dell’Unione europea, già determinati con decreto ministeriale 120T 2000 del 4 agosto 2000, sono rideterminati nella misura di Euro 6,87 circa per l’aeroporto Marco Polo di Venezia ed Euro 8,21 per l’aeroporto Sant’Angelo di Treviso;
- (v) il diritto per l’imbarco di passeggeri in voli internazionali è invece determinato nella misura di Euro 8,25 circa, a prescindere dall’aeroporto.

La misura dei diritti aeroportuali, originariamente disposta per un periodo non superiore a un anno dalla data di entrata in vigore del D.M. 14 novembre 2000, è stata poi applicata anche successivamente in attesa della completa attuazione dei criteri individuati dalla Deliberazione CIPE 86/2000. Lo stesso D.M. 14 novembre 2000 prevede in ogni caso che non si possa far luogo ad ulteriori aumenti dei diritti aeroportuali, per ogni aeroporto, fino a quando il rispettivo gestore aeroportuale non abbia dato attuazione alla suddetta deliberazione.

I.2.13.2.2.4. Il riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali

Alla data del Prospetto Informativo, la tariffazione dei servizi aeroportuali, ivi inclusi i diritti sopra descritti, è stata oggetto dei seguenti interventi di riordino.

L’art. 10, co. 10 della Legge 537/1993 (come modificato dalla Legge 23 dicembre 1996, n. 662), ha previsto che la misura dei diritti aeroportuali di cui alla Legge 324/1976 venga annualmente determinata con decreto del Ministro dei trasporti tenendo conto dei seguenti obiettivi: (i) progressivo allineamento ai livelli medi europei; (ii) differenziazione tra gli scali aeroportuali in funzione delle dimensioni di traffico di ciascuno; (iii) applicazione, per ciascuno scalo, di livelli tariffari differenziati in relazione all’intensità del traffico nei diversi periodi della giornata; (iv) correlazione con il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti; (v) correlazione con le esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; (vi) conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale.

Il D.L. 251/1995 (v. art. 1, co. 3) ha in seguito statuito che dal 1° gennaio 1995 e fino al perfezionamento degli adempimenti di cui all’art. 10, co. 10, della Legge 537/1993, e comunque non oltre il 31 ottobre 1995 (termine poi differito al 30 aprile 1996 dall’art. 1 del D.L. 23 dicembre 1995, n. 573), i diritti aeroportuali di cui alla Legge 324/1976 fossero aumentati del 5% rispetto all’importo applicato per l’anno 1994, con arrotondamento alle 500 lire superiori o inferiori. Tali maggiori introiti, così come previsto dallo stesso D.L. 251/1995 (art. 1, co. 4), dovevano essere utilizzati per le esigenze di esercizio degli aeroporti, nonché per il finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali approvati dal CIPE.

Successivamente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità a quanto previsto dal D.M. 521/1997, ha approvato con propria circolare n. 12479 AC del 20 ottobre 1999 la “Convenzione tipo per l’affidamento delle gestioni aeroportuali”, il “Disciplinare tipo per la predisposizione del contratto di programma”, lo “Schema di programma di intervento”, lo “Schema del piano degli investimenti” e lo “Schema di piano economico-finanziario”, invitando le società interessate, in base agli schemi contenuti nella predetta circolare ed entro i termini prescritti dal D.M. 521/1997, a presentare all’ENAC, per le conseguenti valutazioni di competenza, una domanda corredata del programma di intervento comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario

In seguito, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con deliberazione del 4 agosto 2000, n. 86 (“**Deliberazione CIPE 86/2000**”), ha espresso parere favorevole in ordine ad uno schema di riordino della tariffazione dei servizi che presuppongono l’utilizzo delle infrastrutture centralizzate, offerti in esclusiva dai gestori aeroportuali.

Tale deliberazione, individua, tra l’altro, le modalità tecniche di concreta attuazione degli obiettivi stabiliti dalla Legge 537/1993 ed impone ai gestori la separazione contabile tra le attività svolte in regime di monopolio e quelle effettuate in concorrenza, nonché l’applicazione, per tali servizi, di schemi di contabilità analitica atti a determinare tariffe orientate ai costi.

In particolare, il CIPE, dopo aver fatto propri gli obiettivi fissati dalla Legge 537/1993 raccomanda agli enti interessati (Ministro dei trasporti e delle infrastrutture, Ministro dell’economia e delle finanze ed ENAC) di recepire, nei decreti regolatori da predisporsi a cura dello stesso Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto col Ministro delle finanze, il contenuto dei contratti di programma che, informati alla metodologia indicata, devono essere stipulati con i singoli gestori aeroportuali in modo da differenziare opportunamente i diritti tra i vari scali, così come previsto dalla Legge n. 662/1996, e di fissare, in sede di contratti di programma, un periodo di programmazione della dinamica tariffaria di cinque anni, prevedendo una verifica e un’eventuale revisione della formula dopo i primi tre anni in considerazione del carattere innovativo e sperimentale della metodologia; un ulteriore invito è rivolto al Ministro dei trasporti affinché consideri l’opportunità di trasformare le tasse di imbarco passeggeri e di imbarco e sbarco merci in diritti.

L’adeguamento da parte dei gestori alle disposizioni della Deliberazione CIPE 86/2000 non è stato tempestivo. Nel 2003, SAVE ha completato, prima società di gestione aeroportuale, la definizione del contratto di programma per il periodo 2004/2008 sulla base della deliberazione stessa; l’ENAC, a cui il contratto di programma era stato trasmesso a luglio del 2003, ha completato e trasmesso la sua istruttoria al direttore del Dipartimento della Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo in data 30 dicembre 2003. Detto Dipartimento ha completato l’istruttoria di propria competenza nel mese di giugno 2004 e trasmesso l’istruttoria ENAC al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; a fine giugno 2004, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso al Ministro dell’economia e delle finanze la bozza del contratto di programma per l’approvazione finale. Alla data del Prospetto Informativo, l’iter burocratico è in corso.

I.2.13.3. Assegnazione degli slots

L’assegnazione degli *slots* è disciplinata a livello europeo dal Regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio, del 18 gennaio 1993, recante norme comuni per l’assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari, recentemente modificato dal Regolamento n. 793/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 (il “**Regolamento**”).

La normativa europea attribuisce agli Stati membri la funzione di coordinare l’attività degli aeroporti ai fini dell’assegnazione degli *slot* e invita gli stessi a promuovere l’istituzione di un soggetto che assuma un ruolo di coordinamento svolgendo le proprie mansioni in maniera indipendente ai fini della gestione operativa degli stessi, seguendo criteri atti a contemperare l’interesse del mantenimento degli *slot* assegnati da parte dei vettori che già operano sui singoli aeroporti, con l’esigenza dei nuovi operatori di avere accesso agli scali, il tutto nell’ottica della progressiva liberalizzazione del mercato.

Il Ministro dei Trasporti, con proprio decreto n. 44/T del 4 luglio 1997, ha affidato ad Assoclearance la responsabilità della gestione delle bande orarie sugli aeroporti Italiani in applicazione di quanto stabilito a livello comunitario sulla base di criteri di assegnazione ispirati a principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.

I.2.13.4. Certificato di aeroporto e manuale di aeroporto

Con delibera n. 43/2001 del 5 novembre 2001 l’ENAC ha recepito quanto previsto dagli allegati tecnici alla convenzione internazionale per l’aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, anche noti come allegati o annessi ICAO (*International Civil Aviation Organization*), dando mandato al direttore generale di predisporre le necessarie disposizioni tecniche.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto del 23 maggio 2002, ha successivamente stabilito che in materia di progettazione, costruzione ed esercizio delle infrastrutture aeroportuali, destinate alle operazioni di volo degli aeromobili, si applicano le disposizioni previste dall’annesso ICAO n. 14, demandando all’ENAC l’emanazione della normativa tecnica di attuazione.

Al fine di recepire nell’ordinamento italiano l’annesso ICAO n. 14, l’ENAC ha adottato uno specifico regolamento tecnico per l’esercizio e la costruzione degli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, la cui ultima edizione è entrata in vigore il 21 ottobre 2003 (il “**Regolamento Tecnico**”).

Tale regolamento prevede che, successivamente alla propria entrata in vigore, l’apertura al traffico aereo commerciale di un aeroporto sia subordinata all’ottenimento da parte dei gestori aeroportuali di uno specifico certificato attestante la conformità dell’aeroporto ai requisiti del Regolamento Tecnico (il “**Certificato dell’Aeroporto**”). In particolare, tale certificato attesta: (i) l’idoneità per le operazioni degli aeromobili dell’organizzazione aziendale del gestore aeroportuale, nonché dei mezzi, del personale, delle procedure di gestione e degli altri elementi necessari per la corretta gestione e per la sicurezza dell’aeroporto; (ii) la sicurezza all’uso dell’aeroporto da parte degli aeromobili in base alle caratteristiche fisiche dell’aeroporto stesso, alle infrastrutture, agli impianti e ai sistemi, ed alle aree limitrofe; e (iii) la conformità del manuale di aeroporto alle prescrizioni del Regolamento Tecnico (v. *infra*).

Il Regolamento Tecnico stabilisce che il gestore sia responsabile della conformità dell’aeroporto ai requisiti del regolamento stesso (limitatamente alle parti di propria competenza) e del mantenimento nel tempo di detta conformità. Il gestore ha, inoltre, l’obbligo di non contravvenire alle condizioni contenute nel Certificato dell’Aeroporto ad esso rilasciato. In caso di non rispondenza ai requisiti del Regolamento Tecnico o di pregiudizio alla sicurezza delle operazioni, l’ENAC può limitare, sospendere, o revocare il Certificato dell’Aeroporto, con conseguente possibile chiusura dell’aeroporto al traffico aereo commerciale (o limitazione dello stesso).

Il Certificato dell’Aeroporto ha una validità di tre anni dalla data di rilascio (o di rinnovo) ed è rinnovabile su domanda del gestore a seguito dell’esito positivo dei controlli eseguiti dall’ENAC durante il periodo di validità del certificato e degli accertamenti per il rinnovo. Esso è, inoltre, non trasferibile o cedibile da parte del gestore a cui è stato rilasciato ed in caso di trasferimento o cessione della gestione dell’aeroporto, il gestore subentrante deve ottenere un nuovo certificato.

Con propria circolare APT-16 del 15 marzo 2004, l’ENAC ha sviluppato alcuni aspetti, attinenti la certificazione dell’aeroporto, individuati nel Regolamento Tecnico, onde fornire ai gestori aeroportuali un quadro organico di criteri per l’applicazione dei requisiti regolamentari e linee guida sulle procedure da seguire per un efficace conduzione del processo certificativo.

In data 9 luglio 2004, l’Emittente ha ottenuto dall’ENAC il rilascio del Certificato d’Aeroporto relativo all’Aeroporto Marco Polo di Venezia.

Manuale di aeroporto

Il manuale di aeroporto previsto dal Regolamento Tecnico è predisposto dal gestore aeroportuale e successivamente approvato dall’ENAC; esso contiene tutte le informazioni e istruzioni necessarie per consentire al personale dell’aeroporto di svolgere le proprie mansioni.

In particolare, l'obiettivo principale del manuale è quello di definire come il gestore adempie ai propri compiti al fine di garantire le condizioni di corretta gestione dell'aeroporto e di sicurezza delle operazioni. A tal fine, il manuale contiene, tra l'altro, tutte le informazioni pertinenti per descrivere la struttura organizzativa del gestore (indicando, per ciascun compito descritto le figure responsabili con le relative attribuzioni) e definisce le politiche e gli *standard* di prestazione adottati dal gestore, nonché le procedure per il raggiungimento di tali standard. Il manuale è pertanto il documento di riferimento per verificare l'adeguatezza del gestore e della sua organizzazione ai fini dell'ottenimento e del mantenimento della Certificazione dell'Aeroporto.

I.2.13.5. Disciplina in materia ambientale

Il Gruppo SAVE, al pari degli altri soggetti che operano nel settore aeroportuale, è soggetto alla normativa in materia di protezione ambientale. In particolare, il Gruppo è tenuto al rispetto della normativa in materia di rumore, emissioni in atmosfera; scarichi idrici, smaltimento dei rifiuti, e Valutazione di impatto ambientale (VIA).

I.2.13.5.1. Inquinamento acustico

I principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico sono contenuti nella Legge 26 ottobre 1995, n. 447 (la "Legge quadro sull'inquinamento acustico"; "Legge 447/95") la quale definisce gli ambiti di intervento e le responsabilità per la tutela del rumore emesso dalle infrastrutture aeroportuali, definite "sorgenti sonore fisse" e dal rumore emesso dagli aeromobili, definiti "sorgenti sonore mobili", rimettendo alla competenza legislativa statale la determinazione dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico. Ai gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, in particolare, è fatto carico, in caso di superamento dei valori-limite, di predisporre piani di contenimento e abbattimento del rumore che indichino tempi di adeguamento, modalità e costi, secondo direttive emanate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

I valori-limite delle sorgenti sonore, riferiti alle 6 classi di destinazioni d'uso del territorio, indicate al decreto e da adottarsi da parte dei comuni, sono stati determinati con D.P.C.M. 14 novembre 1997.

Le direttive per la predisposizione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore che devono essere predisposti dai gestori aeroportuali sono state approvate con decreto del Ministro dell'ambiente 29 novembre 2000⁽³³⁾.

Alla previsione sui criteri di misurazione e sulla riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale è stata data attuazione con il decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997, che disciplina i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili e gli interventi per la riduzione del rumore aeroportuale; successivamente, con il decreto del Ministro dell'ambiente 16 marzo 1998 sono state approvate le tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico e con il D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 ("DPR 496/97"), sono state fissate le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dagli aeromobili civili nelle attività aeroportuali.

Il D.M. 31 ottobre 1997 prevede la costituzione di due commissioni incaricate di predisporre criteri generali per la definizione: a) di procedure antirumore nelle attività aeroportuali; b) delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali, e dei criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto; c) della classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico e delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio. Tali criteri sono stati definiti con decreti del Ministro per l'ambiente 20 maggio 1999 e 3 dicembre 1999.

³³ L'All. 2 al decreto, relativo ai "Criteri di progettazione degli interventi di risanamento", è stato successivamente integrato con decreto ministeriale 23 novembre 2001.

Il DPR 496/97 affida la gestione e la manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore alla società (o ente) di gestione dell’aeroporto e pone a carico di quest’ultima gli oneri derivanti dalle attività di abbattimento e contenimento del rumore prodotto dalle attività aeroportuali.

Il DPR 496/97 detta anche limitazioni al traffico aereo notturno. La disciplina è stata successivamente modificata dal D.P.R. 9 novembre 1999, n. 476. Nell’attuale formulazione, il decreto prevede il divieto di movimenti aerei negli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6 locali; peraltro, alla data del Prospetto Informativo l’efficacia del divieto di voli notturni è sospesa a seguito di alcuni provvedimenti emanati dall’autorità giudiziaria (si veda il Paragrafo I.6.4 del presente Capitolo per ulteriori informazioni).

Si ricorda infine che ai sensi dell’art. 15 del D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, in relazione all’accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, adotta le misure, anche di carattere generale, idonee a garantire la tutela dell’ambiente in ambito aeroportuale, nel rispetto della normativa vigente.

A livello comunitario, vanno inoltre segnalati:

- (i) la Direttiva 2002/30/CE del parlamento europeo e del Consiglio in data 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l’introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità;
- (ii) la Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in data 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;
- (iii) la Raccomandazione 2003/613/CE della Commissione in data 6 agosto 2003, concernente le linee guida relative ai metodi di calcoli aggiornati per il rumore dell’attività industriale, degli aeromobili, del traffico veicolare e ferroviario e i relativi dati di rumorosità.

SAVE e Aer Tre hanno condotto campagne di misura del rumore in modo da verificare costantemente che l’attività esercitata sia conforme alla normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

Si rinvia al Paragrafo I.6.4. del presente Capitolo per informazioni sul contenzioso esistente in materia di inquinamento acustico.

I.2.13.5.2. Emissioni in atmosfera

Le attività aeroportuali provocano anche un impatto atmosferico e questo sia all’interno del sedime aeroportuale, sia sul territorio circostante. Le emissioni in atmosfera sono generate dagli aeromobili, dai mezzi aeroportuali, dalle centrali termiche e dal traffico di superficie che si dirige all’aeroporto.

La disciplina delle emissioni in atmosfera è dettata fondamentalmente dal D.P.R. 203/88.

I.2.13.5.3. Scarichi idrici

La disciplina applicabile in materia di scarichi idrici è anzitutto quella generale contenuta nel Decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152 (Disposizioni sulla tutela delle acque dall’inquinamento e recepimento della Direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della Direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall’inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole).

Con riferimento a SAVE la disciplina applicabile è in parte sostituita e in parte integrata dai seguenti provvedimenti:

- (i) D.M. 23 aprile 1998 “Requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia”;
- (ii) D.M. 9 febbraio 1999 “Carichi massimi di inquinanti nella laguna di Venezia”;

- (iii) D.M. 30 luglio 1999 “Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale 23 aprile 1998 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia”

SAVE non ha prelievi idrici soggetti ad autorizzazione e non emunge acqua da pozzi. Gli scarichi idrici all'interno del sedime aeroportuale riguardano:

- (i) acque da depurazione (sversanti nel collettore di bonifica);
- (ii) acque meteoriche (in parte sversanti nel collettore di bonifica, in parte direttamente in laguna).

SAVE è in possesso di autorizzazioni allo scarico di reflui (acque meteoriche) in laguna rilasciate nel 1998. Di tali autorizzazioni è stato chiesto il rinnovo nell'ottobre 2001. Il procedimento è tuttora pendente.

Altri scarichi recapitano nel collettore Pagliaghetta, gestito dal Consorzio di bonifica Dese Sile, previo trattamento in impianto di depurazione biologico. Negli anni scorsi la Società ha avviato lavori di ampliamento dell'impianto di depurazione, ottenendo nel 2001 un'autorizzazione provvisoria allo scarico e sottoscrivendo con il Consorzio di bonifica Dese Sile una disciplinare di concessione per la realizzazione di scarichi sulle sponde del collettore. Nel novembre 2003 la Società ha inviato alle competenti autorità comunicazione dell'ultimazione dei lavori.

Con riferimento ad Aer Tre, le acque meteoriche e di dilavamento andandosi a fondere con gli elementi reflui sistematici o episodici (i.e. olio, residui di carburante ecc.) prodotti dall'attività esercitata da Aer Tre e presenti sia sul vecchio che sul nuovo piazzale dell'aeroporto fungono da vettore improprio per la convogliabilità diretta di scarichi nel fiume Sile. Pertanto, anche alla luce della circolare della Regione Veneto n. 4833 del 16 aprile 1996, gli scarichi di acque meteoriche e di dilavamento dell'aeroporto di Treviso, devono essere autorizzati; Aer Tre non risulta essere in possesso di alcuna autorizzazione al riguardo. La predetta assenza di autorizzazione potrebbe comportare l'applicazione da parte delle competenti Autorità di sanzioni amministrative e/o penali. In assenza di una specifica norma regionale, Aer Tre, sulla base del parere ricevuto da un consulente all'uopo incaricato, ritiene che non sia necessaria la richiesta di autorizzazioni per lo scarico di acque pluviali e di acque provenienti dal dilavamento dei piazzali e che, pertanto, non vi sia il rischio di eventuali sanzioni amministrative e/o penali.

I.2.13.5.4. Rifiuti

La gestione dei rifiuti è disciplinata dal D.Lgs. 5 febbraio 1997, n. 22 (c.d. Decreto Ronchi). Il Decreto Ronchi classifica i rifiuti in rifiuti urbani e rifiuti speciali. I rifiuti urbani e quelli speciali, a loro volta, possono essere pericolosi o non pericolosi. Sono pericolosi i rifiuti contrassegnati da un asterisco ed elencati nella decisione 2000/532/Ce e successive modifiche e integrazioni, recante il nuovo “Elenco comunitario dei rifiuti”, in vigore dal 1° gennaio 2002, che tiene conto dell'origine dei rifiuti e, in alcuni casi, delle sostanze pericolose contenute.

In base al Decreto Ronchi il produttore (e/o il detentore) dei rifiuti è responsabile della loro corretta gestione: la responsabilità viene esclusa solo mediante smaltimento o recupero dei rifiuti in proprio, oppure con il conferimento a un soggetto terzo autorizzato⁽³⁴⁾ allo specifico scopo, mediante convenzione con i soggetti che gestiscono il servizio pubblico di smaltimento dei rifiuti urbani, o mediante esportazione. In

³⁴ L'iscrizione all'albo delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti sostituisce l'autorizzazione all'esercizio delle attività di raccolta, trasporto, commercio e intermediazione dei rifiuti. Deve essere rinnovata ogni cinque anni.

caso di affidamento dei rifiuti a un soggetto autorizzato alle attività di smaltimento o di recupero, la responsabilità del produttore (e/o detentore) per il corretto smaltimento o recupero dei rifiuti è esclusa a condizione che il produttore/detentore abbia ricevuto il formulario di identificazione dei rifiuti (documento che accompagna il trasporto dei rifiuti dal luogo di produzione a quello di smaltimento/recupero) datato e controfirmato dal destinatario entro tre mesi dalla data di conferimento dei rifiuti al trasportatore, ovvero alla scadenza del predetto termine abbia denunciato alla provincia la mancata ricezione del formulario.

La Società rientra tra i soggetti che, ai sensi dell’art. 10 del Decreto Ronchi, devono comunicare con le modalità previste dalla Legge 25 gennaio 1994, n. 70 le quantità e le caratteristiche dei rifiuti prodotti. Tale legge prevede che tutti gli obblighi di dichiarazione, di comunicazione, di denuncia, di notificazione, previsti dalle leggi, dai decreti, e dalle relative norme di attuazione in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza pubblica, siano soddisfatti attraverso la presentazione di un modello unico di dichiarazione, denominato MUD, alla Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura competente per territorio. La Camera di Commercio competente per territorio è quella della provincia in cui ha sede l’unità locale cui si riferisce la dichiarazione. Gli stessi soggetti hanno l’obbligo di tenere un registro di carico e scarico sui cui annotare le informazioni sulla caratteristiche qualitative e quantitative dei rifiuti, da utilizzare ai fini della predetta comunicazione. SAVE e Aer Tre sono in regola con i predetti adempimenti.

I.2.13.5.5. Valutazione di impatto ambientale (VIA)

La legge 8 luglio 1986, n. 349 “Istituzione del Ministero dell’ambiente e norme in materia di danno ambientale” dispone che i progetti per la realizzazione di alcune categorie di opere, successivamente individuate con DPCM 10 agosto 1988, n. 377, siano comunicati, prima della loro approvazione, al Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio, al Ministro per i beni culturali e alla regione territorialmente interessata ai fini della valutazione dell’impatto sull’ambiente (VIA).

Ai sensi del citato DPCM n. 377/88, gli aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 m di lunghezza rientrano tra le categorie di opere sottoposte alla pronuncia di VIA.

In relazione al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2000-2015, SAVE ha commissionato uno Studio di impatto ambientale ai fini dell’ottenimento della VIA. Lo studio è stato presentato al Ministero dell’Ambiente e il procedimento risulta ancora pendente.

Le direttive comunitarie 79/409/CEE “Uccelli” e 92/43/CEE “Habitat”, inoltre, hanno individuato alcune “zone speciali di conservazione” (ZCS) e alcune “zone di protezione speciale” (ZPS), sottoposte a particolare tutela. La Direttiva “Habitat”, in particolare, prevede la costituzione di una rete ecologica europea denominata “Natura 2000”, formata dalle ZSC e dalle ZPS.

La Direttiva Habitat è stata recepita in Italia con D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 (modificato e integrato dal D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120), e, successivamente, con D.M. 3 aprile 2000 sono stati individuati i siti rilevanti.

La normativa italiana, nazionale e regionale, relativa alle aree incluse o proposte per l’inclusione nella rete ecologica europea Natura 2000 richiede l’esecuzione di una Relazione di valutazione di incidenza ambientale per ogni piano o progetto che possa indurre impatti significativi sulla rete. Il PSA 2000-2015 dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia interessa parte di alcuni siti inclusi o proposti per l’inclusione nelle rete Natura 2000. A tal fine la Società ha redatto e presentato la prescritta Relazione di valutazione di incidenza ambientale, le cui conclusioni escludono ogni pregiudizio agli obiettivi di conservazione dei siti da parte degli interventi previsti nel PSA. Il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio, con provvedimento in data 11 marzo 2004, ha confermato l’assenza di rischi di incidenza significativa.

Aer Tre ha presentato al Ministero dell’Ambiente uno Studio di Impatto Ambientale finalizzato all’ottenimento della VIA in relazione all’incremento fruitivo dell’aeroporto civile di Treviso, il cui procedimento risulta ancora pendente.

I.2.13.5.6. Prevenzione incendi

La normativa di interesse per le società di gestione aeroportuale in materia di prevenzione incendi è la seguente:

- (i) legge 23 dicembre 1980, n. 930, Norme sui servizi antincendio negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo contabile del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco;
- (ii) legge 2 dicembre 1991, n. 384, Modifiche alla legge 23 dicembre 1980, n. 930 recante norme sui servizi antincendio negli aeroporti;
- (iii) legge 7 dicembre 1999, n. 472, Interventi nel settore dei trasporti, artt. 36 e 40;
- (iv) legge 10 agosto 2000, n. 246, Potenziamento del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;
- (v) legge 23 dicembre 1980, n. 930, Norme sui servizi antincendio negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo contabile del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco (testo coordinato con le modifiche apportate alla data del 2 gennaio 2001);
- (vi) decreto del Ministero dell'Interno 16 febbraio 1982;
- (vii) nota dell'11 luglio 1982, prot. n. 15501/3405, con la quale il Ministero dell'Interno ha stabilito che l'attività di aerostazione passeggeri e merci, deve essere inquadrata tra le attività soggette alla richiesta di CPI (i.e. rispettivamente attività nn. 89 e 88 del decreto ministeriale 16 febbraio 1982).

SAVE e Aer Tre ritengono di svolgere la loro attività in conformità alla suddetta normativa.

Tuttavia, Aer Tre non ha mai richiesto al Comando provinciale dei VVF di Treviso il certificato di prevenzione incendi per la vecchia aerostazione non avendolo ritenuto necessario in quanto aveva precedentemente ottenuto un parere favorevole rilasciato in data 20 marzo 2001 dal Comando Provinciale dei VVF di Treviso in relazione a taluni progetti riguardanti lo svolgimento delle attività nn. 91 (locali e impianti centrale termica a servizio aerostazione) e 64 (gruppi elettrogeni) dell'elenco allegato al D.M. 16 febbraio 1982 concernente la determinazione delle attività soggette alle visite di prevenzione incendi. La mancanza del certificato di prevenzione incendi potrebbe comportare la sospensione dell'attività di Aer Tre, l'emanazione da parte delle competenti autorità di provvedimenti a tutela della pubblica incolumità e la contestazione dell'inefficacia delle polizze assicurative in caso di incendio.

I.2.13.5.7. Disciplina in materia di appalti

L'attività in materia di appalti posta in essere da SAVE ricade nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158 (di seguito: D.Lgs. 158/95), recante attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE e disciplina degli appalti posti in essere da enti operanti nei settori dell'acqua, energia, trasporti, telecomunicazioni (c.d. settori esclusi, ora ridefiniti settori speciali).

SAVE, come sarà meglio precisato, può infatti ritenersi "soggetto aggiudicatore" ai sensi del D.Lgs. 158/95. In concreto, l'applicazione del D.Lgs. 158/95 dipende tuttavia dal concorso di elementi di ordine oggettivo (tipologia dell'appalto; attività, tra quelle svolte dal soggetto aggiudicatore, sottoposte al regime del D.Lgs. 158/95; valore dell'appalto) accanto a quello di natura soggettiva. Il D.Lgs 158/95 si applica, infatti, alla "aggiudicazione degli appalti di lavori, di forniture e di servizi di cui agli articoli 7 e 9 da parte dei soggetti indicati all'articolo 2, che operano nei settori definiti negli articoli da 3 a 6".

Gli appalti che ricadono nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 158/95 devono essere affidati a seguito dell'espletamento di una procedura concorsuale aperta, ristretta o negoziata⁽³⁵⁾, e indetta, in linea di principio, mediante pubblicazione di un bando di gara.

³⁵ In base all'art. 12 del d.lgs. n. 158/95 si intende per procedura aperta quella in cui ogni concorrente può presentare un'offerta; per procedura ristretta quella alla quale partecipano solo i candidati invitati dal soggetto aggiudicatore; per procedura negoziata quella in cui il soggetto aggiudicatore consulta i candidati di propria scelta e negozia con uno o più di essi le condizioni dell'appalto.

Ambito di applicazione soggettivo

L’articolo 2 del D.Lgs. 158/95 definisce soggetti aggiudicatori: (a) le amministrazioni dello Stato, le regioni, le province autonome di Trento e Bolzano, gli enti territoriali e locali, gli altri enti pubblici non economici, gli organismi di diritto pubblico comunque denominati e loro associazioni; (b) le imprese pubbliche; (c) i soggetti privati che per l’esercizio delle attività di cui dagli articoli da 3 a 6 si avvalgono di diritti speciali o esclusivi.

Gli elenchi di enti aggiudicatori

Il D.Lgs. 158/95 reca, inoltre, in allegato, gli elenchi degli enti aggiudicatori, divisi per settori. In tali elenchi sono ricompresi quei soggetti per i quali il legislatore ha ravisato sussistere in concreto i connotati fissati dai primi articoli del decreto. L’allegato VIII, relativo al settore delle attrezzature aeroportuali, ha individuato, tra gli altri, quali enti aggiudicatori: (i) gli enti di gestione in base a leggi speciali; e (ii) gli enti che gestiscono impianti aeroportuali in base a concessione rilasciata a norma dell’art. 694 del Codice della Navigazione.

SAVE, costituita ai sensi della legge 24 dicembre 1986, n. 938 (“Gestione dell’aeroporto di Venezia”), va considerata ente di gestione in base ad una legge speciale.

Ambito di applicazione oggettivo

L’attività svolta da SAVE in materia di appalti ricade nell’ambito di applicazione oggettivo del D.Lgs. 158/95. In base all’art. 5 del D.Lgs. 158/95, rientrano, infatti, nel settore “Trasporti” la “messa a disposizione dei vettori aerei, marittimi e fluviali, di aeroporti, di porti marittimi interni, nonché di altri impianti terminali di trasporto”.

Oggetto degli appalti

Il D.Lgs. 158/95 individua tre tipologie di appalti, in base all’oggetto:

- (a) *appalti di lavori*: appalti che hanno ad oggetto l’esecuzione, eventualmente congiunta alla progettazione, oppure la realizzazione, con qualsiasi mezzo, dei lavori di edilizia o di genio civile di cui all’Allegato XI, comprese le forniture e i servizi necessari alla loro esecuzione;
- (b) *appalti di forniture*: appalti che hanno ad oggetto l’acquisto, il *leasing* operativo, la locazione, l’acquisto a riscatto, con o senza opzioni per l’acquisto di prodotti, comportanti, eventualmente, anche lavori di posa in opera e installazione;
- (c) *appalti di servizi*: appalti che hanno ad oggetto le prestazioni elencate negli Allegati XVI-A e XVI-B allo stesso D.Lgs. 158/95.

La distinzione tra i due elenchi riportati nei suddetti allegati è chiarita dall’art. 7, co. 3 del D.Lgs. 158/95, che stabilisce che per gli appalti di servizi c.d. residuali, contenuti nell’Allegato XVI-B, e per quelli in cui tali servizi siano prevalenti (per valore) rispetto a quelli c.d. prioritari di cui all’Allegato XVI-A, si applicano solamente gli artt. 19 (in base al quale i soggetti aggiudicatori inseriscono specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d’appalto) e 28 (comunicazioni alla Commissione CE dell’aggiudicazione di un appalto) del D.Lgs. 158/95.

Appalti esclusi dall’applicazione del decreto

L’art. 8 del D.Lgs. 158/95 prevede alcune fattispecie di appalti sottratte alle sfera di applicazione del decreto. In alcuni casi si tratta di fattispecie per le quali il D.Lgs. 158/95 non si applica in assoluto, vale a dire per nessuno dei soggetti o settori ricadenti nell’ambito di previsione del decreto⁽³⁶⁾.

³⁶ È il caso, ad esempio, degli appalti che i soggetti aggiudicatori assegnano per il conseguimento di scopi diversi dall’esercizio di proprie attività rientranti nei settori di cui agli articoli da 3 a 6, ovvero per l’esercizio di dette attività in uno Stato che non sia membro della CE, o degli appalti dichiarati segreti.

In altri, l'esclusione è specificamente riferita ai soli appalti di servizi, individuati in ragione di loro peculiarità, o in quanto:

- (i) assegnati da un soggetto aggiudicatore ad una impresa collegata purché almeno l'80 % della cifra d'affari media realizzata nella Comunità dall'impresa in questione negli ultimi tre anni in materia di servizi derivi dalla fornitura di detti servizi alle imprese alle quali è collegata;
- (ii) assegnati da un'impresa comune, costituita da più soggetti aggiudicatori per l'esercizio di attività ai sensi degli artt. da 3 a 6, ad uno di questi soggetti aggiudicatori o ad un'impresa collegata ad uno di essi, purché ricorra lo stesso requisito della cifra d'affari di cui alla lettera (i).

Valore degli appalti

L'applicazione del decreto agli appalti che non ricadano nelle ipotesi di esclusione di cui all'articolo 8 dipende, ancora, dal valore dell'appalto.

L'art. 9 del D.Lgs. 158/95 stabilisce infatti che, fermo quanto previsto per gli appalti di lavori dall'art. 2 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 ("Legge quadro in materia di lavori pubblici", di seguito Legge 109/94), su cui *infra*, il D.Lgs. 158/95 si applica agli appalti indetti dai soggetti di cui all'allegato VIII di importo stimato, al netto dell'IVA, pari o superiore:

- (i) al controvalore in euro di 5.000.000 di diritti speciali di prelievo (DSP) per gli appalti di lavori;
- (ii) al controvalore in euro di 400.000 DSP per le forniture o gli appalti di servizi di cui all'allegato XVI-A;
- (iii) a 400.000 euro per gli appalti di servizi di cui all'allegato XVI-B e per quelli dell'allegato XVI-A di cui alla categoria 5, i cui numeri di riferimento CPC sono 7524,7525 e 7526, e alla categoria 8.

Ai sensi dell'art. 2, co. 4 della Legge 109/94, i soggetti aggiudicatori di cui al D.Lgs. 158/95 applicano le disposizioni della predetta legge:

- (i) agli appalti di lavori che non siano strettamente correlati agli scopi istituzionali dei soggetti aggiudicatori di cui agli artt. da 3 a 6 del D.Lgs. 158/95, o che, pure essendo funzionali a detti scopi, riguardino opere il cui contenuto specialistico e tecnico non sia direttamente condizionato dalle specificità tecniche proprie dei settori di cui agli articoli da 3 a 6 (individuati con DPR 5 agosto 1997, n. 517);
- (ii) agli appalti di lavori riguardanti i rilevati aeroporuali e ferroviari.

L'art. 9 del D.Lgs 158/95 fornisce anche criteri per il calcolo del valore stimato degli appalti di lavori, servizi, forniture e degli appalti misti.

I soggetti aggiudicatori non possono eludere l'applicazione del D.Lgs. 158/95 suddividendo gli appalti o utilizzando modalità di calcolo particolari del valore degli appalti.

Procedura negoziata senza pubblicazione del bando

In base all'art. 13 del D.Lgs. 158/95, gli appalti disciplinati dal decreto possono essere affidati mediante procedura negoziata, senza pubblicazione preventiva di un bando, in una serie di casi tassativamente individuati. Le fattispecie più ricorrenti riguardano la mancanza di offerte appropriate in risposta a una procedura con indizione di una gara; la particolarità tecnica di una fornitura o di un servizio; l'eccezionale urgenza derivante da avvenimenti imprevedibili per il soggetto aggiudicatore, che non consenta di rispettare i termini stabiliti per le procedure aperte o ristrette; i lavori, servizi o forniture c.d. complementari.

La direttiva 2004/17/CE

Il 30 aprile 2004 (giorno di pubblicazione nella GUCE) è entrata in vigore la direttiva 2004/17/CE (la “**Direttiva**”) del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, di coordinamento delle procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali, che ha abrogato la direttiva 93/38/CE.

Ai sensi dell’art. 71 della Direttiva, gli Stati membri devono conformarsi alle nuove disposizioni entro il 31 gennaio 2006. Sono, invece, già applicabili le disposizioni dell’art. 30 che consentono di sottrarre all’applicazione della Direttiva gli appalti destinati a permettere la prestazione di un’attività nei settori gas, energia termica ed elettricità; acqua; servizi di trasporto; servizi postali; prospezione ed estrazione di petrolio, gas, carbone e altri combustibili solidi, nonché porti ed aeroporti, se, nello Stato membro in cui è esercitata l’attività, questa è direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili. L’art. 30 determina, inoltre, la procedura per stabilire se una determinata attività sia direttamente esposta alla concorrenza.

I.2.14. POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DEL GRUPPO

I.2.14.1. Gestione aeroportuale

L’Emittente gestisce l’Aeroporto Marco Polo di Venezia che, con 5,8 milioni circa di passeggeri, ha chiuso l’anno 2004 con una crescita di oltre 560.000 passeggeri (+10,7% rispetto al 2003); i movimenti nel 2004 sono stati più del 4% rispetto al 2003, pari a 79.994. Questo risultato consolida la posizione di Venezia come 4° scalo italiano (3° sistema aeroportuale italiano) dopo Fiumicino, Milano Malpensa, e Milano Linate⁽³⁷⁾.

La seguente tabella illustra il volume di passeggeri ripartiti nelle componenti: nazionale, internazionale, transiti e aviazione generale, nei principali scali italiani, nel quinquennio 2000-2004⁽³⁸⁾.

Aeroporti Principali	2000	2001	2002	2003	2004	% nazionali	% internazionali	% transiti	% av. generale
Bergamo	1.241.138	1.061.397	1.252.878	2.844.379	3.337.671	17,8%	81,3%	0,7%	0,2%
Bologna	3.524.789	3.440.051	3.414.475	3.562.010	2.908.271	32,3%	65,9%	1,8%	0,0%
Cagliari	2.067.116	1.936.237	2.178.860	2.307.035	2.282.559	92,8%	6,2%	0,9%	0,1%
Catania	3.970.754	3.925.289	4.079.609	4.807.643	5.107.832	78,8%	20,8%	0,3%	0,1%
Milano Sistema	26.743.157	25.706.831	25.256.566	26.378.623	27.502.399	36,9%	62,6%	0,5%	0,0%
Napoli	4.136.508	4.003.001	4.132.874	4.587.163	4.632.388	60,2%	37,7%	1,9%	0,2%
Palermo	3.231.267	3.213.389	3.539.435	3.649.494	3.783.651	85,9%	13,3%	0,7%	0,1%
Roma Sistema	27.117.692	26.284.289	26.300.646	28.079.044	30.675.613	44,8%	53,5%	1,6%	0,1%
Torino	2.814.850	2.820.762	2.787.091	2.820.448	3.141.888	54,6%	44,6%	0,4%	0,4%
Verona	2.293.799	2.188.068	2.185.785	2.452.723	2.687.565	36,4%	61,8%	1,6%	0,2%
Venezia Sistema	4.417.050	4.611.674	4.752.453	5.989.817	6.765.621	31,4%	67,8%	0,5%	0,3%

Le % nazionali, internazionali, transiti e aviazione generale sono calcolate come media dei 5 anni in oggetto

Tabella 29

³⁷ Fonte: Assaeroporti.

³⁸ Fonte: Assaeroporti.

L'aumento del traffico è imputabile principalmente ai seguenti fattori:

Aumento del numero di compagnie aeree: il numero di compagnie aeree operanti nel Sistema Aeroportuale di Venezia è cresciuto mantenendo una ripartizione equilibrata tra compagnie aeree *low cost*, tra cui attualmente Hapag Lloyd Express (la compagnia *low cost* del gruppo tedesco TUI, che collega Venezia a Colonia) e Easy Jet, presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia, Ryan Air, presso l'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso, e vettori di linea, alcuni dei quali di recente acquisizione presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia (Lot, Tap, SAS, Air Lingus).

Introduzione di nuove destinazioni e frequenze: nel 2004, tra i voli disponibili presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia, sono state inserite 13 nuove destinazioni (di linea) raggiungibili nonstop, tra le quali vi sono Lisbona, Dublino, Varsavia, Valencia, Leeds Bradford, Coventry, Edimburgo, Oslo, Tirana. Da gennaio 2005 sono operativi il volo per Shanghai, effettuato da Blue Panorama e, dal 28 marzo 2005, il volo per Helsinki, effettuato da Finnair; l'aeroporto Marco Polo di Venezia prevede, inoltre, l'introduzione (a partire dal maggio 2005) del volo per Philadelphia, una nuova destinazione intercontinentale effettuata da US Airways.

Ampliamento del Bacino d'utenza: principalmente legato al miglioramento delle infrastrutture viarie tra cui si segnala, ad esempio, l'apertura, nel 2003, della terza corsia della Tangenziale di Mestre.

Il *management* di SAVE ritiene, altresì, che i principali punti di forza dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia siano:

- il nuovo *terminal* passeggeri inaugurato a luglio 2002. Progettato con una struttura modulare e con una superficie complessiva di 60.000 mq, l'aerostazione è dotata di moderni apparati tecnologici per la gestione e la comunicazione dati, di sistemi di sicurezza all'avanguardia e di ampi spazi commerciali;
- l'ampia disponibilità di voli di linea i quali, per una stessa destinazione, danno la possibilità di scegliere tra diverse fasce orarie;
- la presenza di un volo diretto New York JFK, l'inserimento dei voli per Shanghai, effettuato da Blue Panorama, a partire da gennaio 2005, e l'introduzione, nel 2005, del volo per Philadelphia, operato da US Airways, nonché di quello per Helsinki, operato da Finnair;
- una pista principale di 3.300 metri ed una pista secondaria di 2.780 metri, entrambe utilizzabili da qualsiasi tipo di aeromobile, sebbene non contemporaneamente;
- un sistema ILS di Categoria III.B, alla data del Prospetto Informativo, il più avanzato tra i sistemi di atterraggio, che consente di effettuare il cosiddetto "atterraggio strumentale", anche in caso di ridotte condizioni di visibilità;
- aver cessato di prestare direttamente i servizi di *handling*.

I.2.14.2. Gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati

Centostazioni, in base al contratto sottoscritto con FS Holding, gestisce in esclusiva, per quarant'anni, i complessi immobiliari relativi a 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni distribuite su tutto il territorio nazionale e per tale motivo non è possibile individuare operatori di riferimento (si vedano i Paragrafi I.1.2 e I.2.1.2 del presente Capitolo).

In tale settore opera, altresì, Grandi Stazioni S.p.A., l'altra società del Gruppo FS, costituita al fine di gestire le undici maggiori stazioni ferroviarie italiane.

I.2.14.3. Food & Beverage e Retail

In Italia, il settore Food & Beverage e Retail si presenta ancora molto frammentato (si veda il Paragrafo I.2.7.2 del presente Capitolo). I principali operatori del settore sono i seguenti:

- Autogrill;
- Elior;
- Compass Group;
- Sodexho;
- Agape – Gruppo Cremonini.

Peraltro, in considerazione della suddetta frammentarietà e della specificità dei singoli operatori, che li rende difficilmente comparabili, non è facilmente configurabile un quadro competitivo.

I.2.15. DIPENDENZA DA CONCESSIONI, BREVETTI, LICENZE, CONTRATTI INDUSTRIALI, COMMERCIALI E FINANZIARI, MARCHI, AUTORIZZAZIONI OVVERO NUOVI PROCESSI DI FABBRICAZIONE

SAVE e Aer Tre gestiscono l’Aeroporto Marco Polo di Venezia e il Sant’Angelo di Treviso sulla base delle concessioni rispettivamente per la gestione totale e per la gestione parziale (si vedano i Paragrafi I.1.1, I.1.2 e I.2.13 del presente Capitolo).

Inoltre, dal 1999 Aer Tre gestisce l’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso in regime di autorizzazione all’occupazione e all’uso dei beni demaniali presenti sul sedime aeroportuale, ai sensi dell’art. 17 della legge n. 135 del 1997 (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo). L’anticipata occupazione dell’area demaniale ha carattere provvisorio ed è a tempo indeterminato, essendo volta a consentire la gestione dell’aeroporto in attesa che si perfezioni il rilascio della concessione per la gestione totale, che potrà avere durata compresa tra venti e quaranta anni e che è stata richiesta da Aer Tre, ma non ancora ottenuta (si vedano i Paragrafi I.1.2 e I.2.13 del presente Capitolo).

Centostazioni esercita la propria attività sulla base di un contratto di gestione di durata quarantennale, con scadenza nel 2042.

L’attività di SAVE, Aer Tre e Centostazioni risulta, pertanto, legata alle suddette concessioni o contratti oltre che, con riferimento ad Aer Tre, all’ottenimento della concessione per la gestione totale del Sant’Angelo, che garantirebbe una stabilità della attività della stessa (si vedano i Paragrafi I.1.2 e I.2.13 del presente Capitolo).

Alla data 31 dicembre 2004, il Gruppo SAVE presenta inoltre un’esposizione finanziaria linda consolidata nei confronti di finanziatori pari a Euro 141,4 milioni, di cui:

- (i) Euro 77.000 milioni derivanti da un contratto di finanziamento sottoscritto in data 18 ottobre 2002 tra SAVE e Banca OPI, destinato alla realizzazione delle opere concernenti la nuova aerostazione passeggeri presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia, con scadenza il 15 giugno 2012, da rimborsarsi a partire dal 15 dicembre 2004, in 16 rate semestrali dell’importo di Euro 4.812.500,00 ciascuna, ad un tasso di interesse pari all’Euribor a sei mesi, maggiorato di uno spread inizialmente pari allo 0,49% e poi diminuito allo 0,47%, a partire dall’11 marzo 2005, per effetto di una accordo sottoscritto in pari data tra SAVE e Banca OPI (si veda il Paragrafo I.1.2 del presente Capitolo e il Capitolo IV, Sezione Prima).
- (ii) Euro 36 milioni derivanti da un contratto di finanziamento sottoscritto in data 19 aprile 2002 da Archimede 1 e un pool di banche capeggiate da Unicredit (già Credito Italiano S.p.A.), in relazione all’acquisto della partecipazione in Centostazioni (si veda il Paragrafo I.1.2 del presente Capitolo

e il Capitolo IV, Sezione Prima) con scadenza il 30 giugno 2012, da rimborsarsi a partire dal 30 giugno 2004 in 9 rate annuali di importo variabile, ad un tasso di interesse che prevede uno spread dello 0,60% sul tasso di riferimento periodicamente prescelto dalla Società tra l'Euribor a tre, sei o dodici mesi.

Salvo quanto precede, l'attività del Gruppo SAVE non è caratterizzata dalla dipendenza da marchi, brevetti o licenze, né dipende da contratti industriali, commerciali e finanziari, ovvero nuovi processi di fabbricazione (si veda il Paragrafo I.2.7 del presente Capitolo I).

I.2.16. BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

I beni gratuitamente devolvibili di cui dispone il Gruppo SAVE sono: *(i)* gli edifici e le aree (aerostazione, piste di volo, aree sosta aeromobili, uffici, area merci, aree di parcheggio) assegnati in uso a SAVE e Aer Tre in virtù, rispettivamente, della concessione per la gestione totale dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia e dell'autorizzazione all'occupazione e all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale, ai sensi dell'art. 17 della legge n. 135/97, per il Sant'Angelo di Treviso, ovvero derivanti da investimenti per incrementi e miglioramenti delle infrastrutture aeroportuali di rispettiva competenza, effettuati direttamente da dette società, sulla base dei piani aeroportuali presentati dalle stesse per l'ottenimento dei menzionati atti (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

La disponibilità di tutti i beni gratuitamente devolvibili è legata alla durata della concessione o, come nel caso di Aer Tre, all'autorizzazione all'occupazione e all'uso degli stessi ai sensi dell'art. 17 della legge n. 135/97, che non ha una durata predeterminata e rimane in essere fino a eventuale revoca o fin quando non venga rilasciata la concessione per la gestione totale. Al termine di detti atti devono essere devoluti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua qualità di proprietario delle infrastrutture aeroportuali, in efficiente stato d'uso (si veda il Paragrafo I.2.13 del presente Capitolo).

Alla data del 31 dicembre 2004, il valore complessivo dei beni gratuitamente devolvibili di cui dispone il Gruppo SAVE, contabilizzato al netto dei contributi dello Stato, era di Euro 115,838 milioni, di cui Euro 100,156 milioni di competenza di SAVE. Il costo complessivamente sostenuto dal medesimo Gruppo per i relativi canoni, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004, è stato pari a Euro 3,585 milioni, di cui Euro 3,048 milioni di competenza di SAVE e Euro 0,537 milioni di competenza di Aer Tre.

In relazione al contenzioso con il Comune e la Provincia di Venezia, avente ad oggetto l'ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili indicati nel bilancio di SAVE al 31 dicembre 2003, si veda il Paragrafo I.6.4.1 della Sezione Prima, Capitolo I.

I.2.17. OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

SAVE ha intrattenuto e intrattiene rapporti con le società del Gruppo SAVE e ritiene che essi siano stati posti in essere, tenuto conto della natura e del livello dei servizi e delle prestazioni fornite, a condizioni di mercato.

I principali contratti sottoscritti tra le società del Gruppo SAVE sono:

- contratti di natura finanziaria;
- contratti di subconcessione;
- contratti per servizi di sicurezza;
- contratti di consulenza;
- contratti di assistenza e servizi manageriali.

Di seguito si evidenziano, espressi in migliaia di Euro, i ricavi e i costi contabilizzati dall’Emittente nell’ultimo triennio con riferimento ai rapporti intercorsi con società del Gruppo SAVE:

RICAVI SAVE	2002	2003	2004
Marco Polo Park S.r.l.	3.098	3.575	3.943
Airport Elite S.r.l.	2.514	3.595	4.305
Save Engineering S.p.A.	272	366	336
Aertre S.p.A.	100	122	190
Save International S.A.			30
N-AITEC S.r.l.	24	34	27
Venice Aviation S.p.A.	3		
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.	11	26	
Save Security S.r.l.	253	454	497
Archimede 2 S.r.l.			19
Archimede 1 S.r.l.	5	5	4
Totale ricavi da società controllate	6.280	8.177	9.351

COSTI SAVE	2002	2003	2004
Save Engineering S.p.A.	65	15	303
Airport Elite S.r.l.	446	664	852
Marco Polo Park S.r.l.	174	129	165
N-AITEC S.r.l.	78	93	76
Venice Aviation S.p.A.			
Save Security S.r.l.	1.448	3.588	4.702
Totale costi verso società controllate	2.211	4.489	6.098

Tabella 30

Di seguito si riporta una breve descrizione delle principali operazioni tra SAVE e parti correlate poste in essere nell’ultimo triennio e aventi rilevanza sull’attuale attività dell’Emittente.

I.2.17.1. Operazioni societarie

Dal 19 giugno 2001 al 3 novembre 2003, SAVE ha detenuto una partecipazione pari al 35% del capitale sociale di SAV, uno degli operatori che prestano i servizi di *handling* presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia. In data 3 novembre 2003, SAV ha dovuto procedere all’azzeramento e alla ricostituzione del proprio capitale sociale ai sensi dell’art. 2447 del codice civile, a causa di ingenti perdite. A seguito della decisione di non prestare direttamente servizi di *handling*, SAVE ha ritenuto di non esercitare i diritti di opzione spettanti alla stessa in proporzione al numero delle azioni che erano state azzerate e, pertanto, da tale data ha cessato di detenere una partecipazione in SAV (si veda anche il Paragrafo I.2.5 del presente Capitolo).

Nel contesto di una razionalizzazione delle partecipazioni all’interno del gruppo, SAVE: (i) ha ceduto nel maggio 2004 ad Archimede 3, società controllata al 100% (una delle società del Gruppo Save che operano nel settore della gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati; v. il Paragrafo I.2.1.2.5 del presente Capitolo), le azioni rappresentanti il 4,64% del capitale sociale della società Autostrade di Venezia

e Padova S.p.A. ad un prezzo di Euro 2.428.496; il corrispettivo convenuto per la cessione delle azioni – che è stato interamente pagato da Archimede 3 contestualmente al loro trasferimento – è stato determinato sulla base del patrimonio netto contabile della società Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. al 31 dicembre 2003; (ii) ha ceduto il 9 novembre 2004 ad Aer Tre, società partecipata da SAVE con il 45%, una partecipazione al capitale sociale di Save Security pari al 35% ad un prezzo di Euro 35.000.

I.2.17.2. Contratti di natura finanziaria

Convenzioni di Tesoreria Centralizzata

Nel 2002 SAVE ha stipulato, con le società controllate Marco Polo Park, Save Engineering, Airport Elite, Save Security e N-Aitec, convenzioni di tesoreria centralizzata (cd. “*cash-pooling*”), rinnovabili tacitamente di anno in anno, salvo disdetta di una delle parti da esercitarsi con un preavviso di almeno sei mesi. Ai sensi di tali convenzioni – la cui efficacia è subordinata all'esistenza di un controllo diretto o indiretto da parte di SAVE sulle suddette società – SAVE gestisce eccedenze/ fabbisogni di liquidità delle controllate a livello centralizzato.

SAVE riconosce o addebita, con cadenza semestrale, alle società controllate interessi, creditori e debitori, calcolati sulla base della media aritmetica dei tassi “Euribor a tre mesi”, rispettivamente diminuita, ovvero aumentata, di uno *spread* dell'1%.

Alla data del 31 dicembre 2004, risulta un saldo passivo di SAVE nei confronti delle società controllate, in virtù dei rapporti di tesoreria centralizzata, pari ad Euro 0,138 milioni.

CREDITI SAVE	2002	2003	2004
Airport Elite S.r.l.	2.983	1.583	2.200
Save Engineering S.p.A.		758	
N-AITEC S.r.l.	158	161	
Save Security S.r.l.	922	1.038	420
TOTALE	4.063	3.540	2.620

DEBITI SAVE	2002	2003	2004
Save Engineering S.p.A.	145		159
Marco Polo Park S.r.l.	1.427	2.220	2.551
N-AITEC S.r.l.			48
TOTALE	1.572	2.220	2.758

Tabella 31

Finanziamento a SAVE International

Nel 2002 SAVE ha concesso un finanziamento di Euro 1,325 milioni alla controllata SAVE International per effettuare eventuali investimenti in partecipazioni in mercati europei e, in particolare, al fine di finanziare l'acquisto, attraverso una fiduciaria, di numero 118.683 azioni di Aerodrom Ljubljana d.d. Brnik-Aerodrom, la società che gestisce l'aeroporto di Lubiana (si veda il Paragrafo I.7 del presente Capitolo). Al 31 dicembre 2004 tale finanziamento si attesta ad Euro 1,425 milioni. Il finanziamento è regolato da due contratti sottoscritti rispettivamente in data 20 giugno 2001 e 4 luglio 2001 che, tra l'altro, prevedono un tasso di interesse pari all'Euribor a tre mesi maggiorato dello 0,20%.

Finanziamento a Archimede 3

Nel dicembre 2004 SAVE ha concesso un finanziamento di Euro 2,428 milioni alla controllata Archimede 3, per consentirle di effettuare il pagamento relativo all’acquisto della partecipazione, detenuta da SAVE stessa, pari al 4,64% del capitale sociale di Società Autostrade di Venenzia e Padova S.p.A.. La cessione di tale partecipazione, effettuata nel contesto di una razionalizzazione delle partecipazioni all’interno del gruppo, ha originato nel bilancio civilistico di SAVE al 31 dicembre 2004 una plusvalenza pari a Euro 0,9 milioni e nessun effetto nel bilancio consolidato di gruppo alla stessa data.

Mandato di credito a favore di Archimede 2

SAVE ha una apertura di credito con la Cassa di Risparmio di Venezia S.p.A. per un importo complessivo di Euro 10.000.000, che può essere utilizzato su indicazione della stessa SAVE anche a favore di altre società del Gruppo SAVE. Nell’ambito di questa apertura di credito, SAVE, nel marzo 2004, ha dato mandato, ex art 1958 c.c., alla Cassa di Risparmio di Venezia S.p.A. di concedere un credito ad Archimede 2 per un importo pari a Euro 259.000 utilizzato da quest’ultima per ottenere il rilascio di una fideiussione a favore dell’Aeroporto di Catania Scarl, ai sensi del contratto di subconcessione per la prestazione di servizi di ristorazione stipulato tra Archimede 2 e l’Aeroporto di Catania Scarl stesso.

Locazione finanziaria

Con contratto stipulato nell’agosto 2001 SAVE ha ceduto a Locat S.p.A. il diritto di superficie su una porzione del parcheggio multipiano sito presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia, a fronte del pagamento di un corrispettivo di Euro 12.899.027,51.

Locat S.p.A. ha acquistato tale porzione di fabbricato allo scopo di concederla in locazione finanziaria alla Marco Polo Park a fronte del pagamento di un corrispettivo pari a Euro 15.947.637,20, suddiviso in 32 rate trimestrali di Euro 498.363,66, oltre IVA, ciascuna. Il prezzo per l’eventuale acquisto, al termine della locazione finanziaria, da parte di Marco Polo Park, della porzione di fabbricato, è stato fissato in Euro 128.990,97. L’Emittente ha potuto porre in essere tale operazione in quanto nella Concessione sottoscritta dall’Emittente con l’ENAC nel luglio 2001 (si veda il Paragrafo I.1.1 del presente Capitolo) detto ente ha concesso a SAVE la facoltà di chiedere finanziamenti, rilasciando garanzie sul valore degli immobili presenti nel sedime aeroportuale. Peraltro, l’Emittente ha garantito a Locat S.p.A. l’adempimento di Marco Polo Park.

I.2.17.3. Contratti di sub-concessione

SAVE ha stipulato con alcune delle società da essa controllate vari contratti aventi ad oggetto la sub-concessione di spazi ed aree situati all’interno dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia.

In particolare:

- (a) nel 2002 SAVE ha stipulato con Airport Elite vari contratti aventi ad oggetto la sub-concessione di spazi, situati all’interno dell’aerostazione, ad uso negozio, bar, caffetteria, self-service, edicola e tabacchi. Tali contratti – che hanno una durata di cinque anni con scadenza nel 2007 – prevedono corrispettivi calcolati in percentuale sulla base del fatturato (al netto di IVA) riveniente delle singole attività esercitate all’interno degli spazi sub-concessi e prevedono un corrispettivo minimo annuale predeterminato. In particolare, l’ammontare totale dei corrispettivi fatturati da SAVE nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 è stato pari ad Euro 3,288 milioni;
- (b) SAVE ha affidato in sub-concessione a Save Engineering e Save Security, dal 2002 e fino al 31 dicembre 2005, spazi per uffici. In particolare SAVE ha sub-concesso: (i) a Save Engineering alcuni spazi, ad uso ufficio, situati all’interno del sedime aeroportuale di Venezia, presso il “fabbricato

Villette", per un totale di mq. 384 circa, a fronte del pagamento di un corrispettivo annuo di Euro 0,09 milioni circa, oltre IVA, aggiornato annualmente su base ISTAT; (ii) a Save Security uno spazio, ad uso ufficio, situato all'interno della aerostazione di Venezia, per un totale di mq. 479, a fronte del pagamento di un corrispettivo annuo di Euro 0,164 milioni circa, oltre IVA, aggiornato annualmente su base ISTAT;

- (c) SAVE ha affidato in sub-concessione a Marco Polo Park, dal 1 agosto 2001 e fino al 31 luglio 2009, spazi ad uso parcheggi, per un totale di 5.236 posti auto (ivi incluso il parcheggio multipiano) a fronte del pagamento di un corrispettivo variabile calcolato nella percentuale del 35% sul fatturato dell'attività, fermo restando un corrispettivo annuo minimo di Euro 2.582.284,49. In particolare, l'ammontare totale dei corrispettivi fatturati da SAVE nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 è stato pari ad Euro 3,739 milioni.

I.2.17.4. Contratti di servizi

Contratti di servizi di security e di attività di consulenza.

SAVE ha stipulato alcuni contratti aventi ad oggetto la prestazione ad essa da parte di alcune società del Gruppo SAVE di servizi di *security* e di attività di consulenza.

In particolare:

- (a) SAVE ha affidato, dal 1 luglio 2002 e fino al 30 giugno 2005, a SAVE Security i servizi di controllo della sicurezza, di assistenza tecnico-operativa, scorta valori, controllo accessi e gestione della sala cerimoniale all'interno dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia. Il corrispettivo annuo complessivo al 31 dicembre 2004 – che è stato determinato tenendo conto delle tariffe pubblicate ed autorizzate dalla Prefettura per i servizi resi dagli Istituti di Vigilanza – per tutti i servizi resi da SAVE Security è stato pari a Euro 4,7 milioni, comprensivo di tutti gli oneri connessi;
- (b) SAVE ha stipulato con SAVE Engineering una convenzione quadro per l'affidamento, a quest'ultima, di incarichi relativi ad attività di ingegneria e in particolare ad attività di progettazione, direzione tecnica, controllo e coordinamento nell'esecuzione di lavori, che SAVE dovesse appaltare a terzi, per nuove opere e per manutenzioni straordinarie. Il corrispettivo per le prestazioni fornite da SAVE Engineering è determinato in percentuale (che varia a seconda del tipo di attività dall'1% fino al 2%) sull'ammontare dei lavori – che SAVE dovesse appaltare a terzi – a base d'asta. In particolare l'ammontare totale dei corrispettivi fatturati verso SAVE nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 è stato pari ad Euro 2,012 milioni;
- (c) SAVE ha affidato ad Airport Elite, dal 9 luglio 2002 e fino all'8 luglio 2005, i servizi di consulenza relativi al coordinamento, alla gestione e al controllo delle attività commerciali svolte, in regime di sub-concessione, da terzi all'interno della aerostazione, a fronte del pagamento, a favore di Airport Elite, di un corrispettivo in parte variabile e in parte fisso, fermo restando un corrispettivo minimo annuale. In particolare l'ammontare totale dei corrispettivi pagati da SAVE nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 è stato pari ad Euro 0,26 milioni.

Contratti di assistenza e di servizi manageriali

SAVE ha stipulato alcuni contratti aventi ad oggetto la fornitura di servizi operativi e manageriali a favore delle società controllate Marco Polo Park, Archimede 1, N-AITEC, Nicelli, Aer Tre, Airport Elite, Aeroporto Civile di Padova, Centostazioni e SAVE Engineering.

In particolare, tali contratti hanno ad oggetto la prestazione da parte di SAVE, a favore delle società controllate, di servizi di assistenza e coordinamento nelle attività di amministrazione e programmazione aziendale, di gestione del personale e del cedolino paghe, di contabilità aziendale, nonché servizi informatici e consulenza legale.

L’ammontare totale dei corrispettivi incassati da SAVE nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 in relazione ai suddetti servizi è stato pari ad Euro 1,2 milioni.

I.2.17.5. Altri contratti

Oltre ai contratti sopra indicati, esistono altri contratti stipulati tra società controllate direttamente o indirettamente da SAVE.

In particolare:

- (a) Aer Tre ha stipulato un contratto per l’affidamento a SAVE Security, per tutto il 2004 e con durata poi tacitamente prorogata per tutto il 2005, dei servizi di controllo dei passeggeri in partenza, controllo dei vanchi *crew e staff* e controllo bagagli all’interno dell’Aeroporto di Treviso. Il corrispettivo annuo complessivo – che è stato determinato tenendo conto delle tariffe pubblicate ed autorizzate dalla Prefettura per i servizi resi dagli Istituti di Vigilanza – per tutti i servizi resi da SAVE Security è pari a Euro 0,815 milioni;
- (b) nel mese di giugno 2003 Centostazioni ha stipulato con Archimede 1 un contratto di conto corrente intersocietario. In data 26 giugno 2003 Centostazioni ha effettuato, su tale conto corrente, un deposito di Euro 5 milioni;
- (c) Centostazioni ha stipulato con Airport Elite due contratti con i quali ha concesso in locazione ad Airport Elite, gli spazi per l’esercizio delle attività di bar-ristorazione e rivedita tabacchi presso le stazioni ferroviarie di Pecsara e Cremona, per la durata di sei anni, rinnovabili per ulteriori sei anni, con decorrenza rispettivamente dal 1 aprile 2004 e 15 dicembre 2004, a fronte del pagamento di un canone di locazione annuo composto da una parte fissa pari rispettivamente a Euro 73.000 e Euro 61.000 ed una parte variabile determinata in base al fatturato realizzato dai punti di vendita e ristoro

I.2.18. PROGRAMMI FUTURI E STRATEGIE

La visione strategica di medio termine della Società è rivolta allo sviluppo della propria posizione nel settore dell’attività di gestione di infrastrutture aeroportuali in cui l’Emittente opera fin dalla sua costituzione, anche con l’obiettivo di contribuire al processo di sviluppo del territorio, perseguaendo l’eccellenza nella gestione di dette infrastrutture; e più in generale allo sviluppo e all’ampliamento (i) dell’attività di gestione di infrastrutture e immobili connessi al trasporto dei viaggiatori, valorizzando il *know how* e le competenze maturate nel settore aeroportuale, e (ii) di servizi resi dal Gruppo stesso negli altri settori legati alla movimentazione di persone e merci, tra i quali il *Food & Beverage e Retail*.

Tale strategia viene perseguita capitalizzando i fattori critici di successo che sono:

- la visione strategica di lungo termine finalizzata all’individuazione e alla soluzione di nuove esigenze della clientela di riferimento;
- l’eccellenza della gamma di servizi offerta, resa possibile dal costante focus sul processo e sul cliente;
- le elevate competenze e know-how sviluppate nella gestione ed erogazione dei servizi da parte dei dipendenti dell’Emittente;

Le principali strategie di crescita individuate per i singoli settori di attività sono elencate di seguito.

Gestione Aeroportuale

I. Completamento e rafforzamento del network europeo ed italiano servito

L’incremento del volume del traffico rimane uno degli obiettivi primari dell’Emittente, in quanto direttamente collegato alla riscossione dei diritti e all’andamento dei ricavi da attività commerciali. A

tal proposito la Società ha in progetto di completare e rafforzare il network europeo ed italiano servito attraverso:

- un aumento delle destinazioni *point-to-point*, con una particolare attenzione al rafforzamento dei collegamenti con l'Est Europa;
- un incremento del numero di frequenze per i principali *hubs* collegati;
- la ricerca di nuove rotte sul mercato nazionale soprattutto lungo le direttive est-ovest e nord-sud;
- il consolidamento dello scalo di Venezia quale punto di smistamento passeggeri verso il Sud Italia migliorando i coefficienti di riempimento *load factor* di tutti i voli.

Tale strategia è volta anche a rispondere ad esigenze legate all'incremento dei flussi turistici e di business verso destinazioni europee ed alla crescente delocalizzazione del sistema produttivo del Nord-Est italiano.

II. Crescita nei segmenti a lungo raggio più promettenti

In considerazione del fatto che nel 2003 una grossa parte del traffico passeggeri è internazionale e che la maggior parte dei passeggeri che vola verso i principali *hub* serviti dall'aeroporto di Venezia prosegue poi per un'ulteriore destinazione finale, la Società ritiene sussistano opportunità di sviluppo del traffico legate all'apertura di nuove rotte verso *hub* di medio-lungo raggio situati nel Medio Oriente, Asia e Nord America.

III. Ampliamento del bacino di utenza potenziale del sistema aeroportuale di Venezia

Si prevede che all'interno del sedime aeroportuale convergeranno il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, la linea ferroviaria ad Alta Velocità Trieste-Milano-Torino, nonché la Metropolitana Sublagunare che collegherà il centro storico di Venezia con le isole e l'Aeroporto.

La Società ritiene che la creazione di tale importante snodo intermodale di trasporto amplierà il bacino di traffico potenziale dell'Aeroporto.

IV. Acquisto di terreni adiacenti al sedime aeroportuale

La Società ha destinato Euro 17 milioni per l'acquisto di terreni limitrofi all'aeroporto di Venezia da utilizzare per l'ampliamento dell'aeroporto stesso (si veda il Paragrafo I.6.2.2 di questo Capitolo per maggiori informazioni).

V. Opportunità di sviluppo nel settore aeroportuale

Tale strategia di sviluppo prevede l'eventuale acquisizione di partecipazioni in altre società di gestione aeroportuale operanti in Italia e all'estero (in particolare, Europa centrale e dell'est e bacino del mediterraneo).

Gestione Infrastrutture

L'obiettivo strategico che la Società si pone in questa area di attività è quello di aumentare il numero di frequentatori, viaggiatori e visitatori, trasformando le stazioni in qualificato luogo di aggregazione.

A tal fine, la Società, sulla base di progetti sviluppati con primari studi di architettura internazionale, intende trasformare le stazioni ferroviarie (si veda il Paragrafo I.2.1.2 del presente Capitolo) al fine di massimizzare il potenziale commerciale.

Inoltre, la Società si pone l'obiettivo di ampliare la propria attività anche nella gestione di altre infrastrutture di mobilità, acquistare le partecipazioni di minoranza di proprietà di altri soci nel capitale so-

ciale di Archimede 1 (società già detenuta dall’Emittente con il 60%) ed acquistare la partecipazione detenuta da FS Holding in Centostazioni (v. Paragrafo I.2.1.2.3 del presente Capitolo).

Food & Beverage e Retail

I. Sviluppo e miglioramento del servizio fornito al consumatore

La Società ritiene di poter incrementare il livello di soddisfazione dei propri consumatori attraverso il rafforzamento di una serie di attività quali ad esempio:

- l’ampliamento dell’offerta di marchi di qualità e di prodotti regionali tipici;
- il miglioramento continuo del rapporto qualità/prezzo e della gamma/assortimento dell’offerta;
- il miglioramento dell’“ambientazione” del singolo punto vendita.

II. Ampliamento e sviluppo dei punti vendita

Obiettivo della Società è quello di ampliare l’attività svolta, aumentando il numero di punti di vendita sul territorio, sia all’interno delle infrastrutture di mobilità già servite sia in nuove infrastrutture. La Società ritiene di raggiungere tali obiettivi attraverso:

- l’apertura di nuovi punti di ristoro all’interno delle stazioni ferroviarie italiane, anche sfruttando le opportunità offerte da Centostazioni;
- il monitoraggio continuo e partecipazione alle gare per il rinnovo dei contratti di ristorazione sulle autostrade italiane;
- eventuali acquisizioni di piccole e medie aziende operanti nel settore della ristorazione al pubblico e nella gestione di negozi per i viaggiatori in infrastrutture di mobilità e servizi correlati.

I.3. Patrimonio immobiliare, impianti e attrezzature

Gli edifici, le aree e le infrastrutture aeroportuali (aerostazioni, piste di volo, aree sosta aeromobili, uffici, aree merci, aree destinate a parcheggi) o di mobilità (fabbricati viaggiatori presso le 103 medie stazioni ferroviarie gestite da Centostazioni), non sono di proprietà o locati al Gruppo SAVE, ma assegnati in uso allo stesso affinché li gestisca per la durata, rispettivamente, delle relative concessioni o del contratto di gestione quarantennale.

Con particolare riguardo a edifici, aree e infrastrutture aeroportuali, alla scadenza delle relative concessioni di cui è titolare, il Gruppo dovrà devolverli allo Stato (si veda il Paragrafo I.2.15 del presente Capitolo).

Alla data del Prospetto Informativo, l’unico bene in leasing finanziario del Gruppo SAVE è una parte del parcheggio multipiano gestito da Marco Polo Park (si veda il Paragrafo I.2.17.2. del presente Capitolo).

I.4. Eventi eccezionali

Nell’ultimo quinquennio, il principale evento eccezionale verificatosi nel settore in cui opera il Gruppo SAVE è costituito dagli atti terroristici verificatisi l’11 settembre 2001.

Peraltro, fatta salva una flessione del traffico verificatasi negli ultimi tre mesi del 2001, il volume di traffico del Sistema Aeroportuale di Venezia a partire dal 1999 è sempre aumentato, facendo registrare un

tasso di crescita percentuale costante prima di detti eventi e, successivamente, significativamente positivo, risultato conseguito anche a seguito dell'inaugurazione della nuova aerostazione presso lo scalo di Venezia (si veda il Paragrafo I.2.1.1.1 del presente Capitolo).

I.5. Informazione sul Gruppo di appartenenza

SAVE non fa parte di un gruppo. Alla data del Prospetto Informativo SAVE è la holding del Gruppo SAVE la cui struttura è illustrata al successivo Paragrafo I.7.

I.6. Altre informazioni

I.6.1. RESPONSABILI CHIAVE E PERSONALE

I.6.1.1. Responsabili chiave con evidenziazione del relativo ruolo e le eventuali deleghe

La tabella che segue, individua i responsabili chiave del Gruppo SAVE, con l'indicazione degli incarichi e dei ruoli dagli stessi ricoperti sia nella Società capogruppo sia nelle altre società del Gruppo.

Nominativo	Funzione	Società
Davide Bassano	Direttore Controllo Qualità	SAVE
Camillo Bozzolo	Direttore Commerciale e Marketing Aviation	SAVE
Giovanni Bussi	Direttore Food & Beverage	Airport Elite
Fabrizio Montino	Direttore Information Communication Tecnology	SAVE
Luca Pisano	Direttore Risorse Umane e Organizzazione	SAVE
Ruggero Poli	Direttore Generale Save Engineering	Save Engineering
Pasqualino Ricco	Direttore Tecnico Security	Save Security
Francesco Rocchetto	Direttore Gestione Aeroportuale	SAVE
Luca Sabadin	Direttore Amministrazione e Finanza	SAVE
Monica Scarpa	Chief Financial Officer	SAVE
Paolo Simioni	Amministratore Delegato	Centostazioni
Massimo Soppani	Direttore Generale Aviation	SAVE
Efstathios Tsuropolis	Direttore Relazioni Istituzionali	SAVE

Tabella 32

Di seguito è riportato un sintetico curriculum vitae dei responsabili chiave dell'Emittente:

Davide Bassano, nato a Bologna il 16 dicembre 1965. Laureato in Ingegneria mineraria. Nel febbraio 2003 entra in SAVE come Responsabile Controllo Qualità e Servizi. Ha precedentemente maturato una significativa esperienza in varie società occupandosi di mappatura dei processi e del *reporting* sulla qualità e soddisfazione del cliente e portando diverse società alla certificazione. Dopo un'esperienza come Lead Auditor e Coordinatore tecnico in DET NORSKE VERITAS per i settori industriali e per aziende manifatturiere dei compatti impiantistici e meccanici, passa alla TUV SUDDEUTSCHLAND con il ruolo di responsabile della Divisione Management Service per l'Unità di Milano.

Camillo Bozzolo, nato a Lima in Perù il 13 luglio 1966, laureato in Scienze Economiche presso la Wake Forest University in North Carolina, USA, ha conseguito un *master* in Gestione d'Impresa presso Profingest

Management School. Entra in SAVE nel settembre 2002 come Direttore Commerciale e Marketing Aviation. Alla data del Prospetto Informativo è membro del Consiglio di Amministrazione della Venezia Terminal Passeggeri. In precedenza ha maturato significative esperienze nel settore del trasporto aereo lavorando per Delta Airlines dapprima ad Atlanta e successivamente a Londra e Milano dove assume il ruolo di *Country Manager Sales & Marketing*.

Giovanni Bussi, nato a Treviglio (BG) il 14 giugno 1955, laureato in Economia Aziendale presso l’Università L. Bocconi di Milano con specializzazione in Marketing. Nel 2001, anno di costituzione della società, entra in Airport Elite come Direttore *Food & Beverage*. In precedenza matura una lunga esperienza in Autogrill, dove ha ricoperto il ruolo di Direttore Sviluppo della Divisione Quick Service Restaurant.

Fabrizio Montino, nato a Jesolo (VE) il 30 luglio 1959, laureato in Ingegneria Elettronica. Nel luglio 2004 assume l’incarico di Responsabile *Information Technologies & Communication* dei Sistemi Informativi in SAVE. Alla data del Prospetto Informativo è Amministratore Delegato di N-Aitec S.r.l. Ha iniziato la propria carriera in Accenture Spa e ha maturato una lunga esperienza come Direttore dei Sistemi Informativi in diverse società e gruppi quali SIPI SpA, Fashion Box Group S.p.A.- (Replay).

Luca Pisano, nato in provincia di Torino il 1 ottobre 1963 laureato in Scienze Politiche, entra in SAVE nel gennaio 2001 come Direttore Risorse Umane e Organizzazione ed in questo ruolo ha gestito la fase applicativa del D.Lgs 18/99 relativo alla liberalizzazione dei servizi di *handling*, ed in particolare il passaggio del personale alle nuove società. Ha gestito inoltre, a supporto delle direzioni operative coinvolte, la fase preparatoria all’avvio della nuova aerostazione. Da maggio 2002 ricopre anche il ruolo di Direttore del Personale e Organizzazione di Centostazioni. Ha maturato la propria esperienza professionale in Fiat, dove ha lavorato per circa dieci anni; in seguito è stato Direttore del Personale di Zoppas Industries per la divisione RICA, e Direttore del Personale per l’area Veneto-Milano di Sheraton Hotels Italia.

Ruggero Poli, nato a Cremona il 15 ottobre 1963, laureato in Ingegneria Elettrotecnica, è stato assunto in SAVE a decorrere da ottobre 2004 come Direttore di SAVE ENGINEERING, dopo aver maturato una lunga esperienza nel settore della progettazione e direzione lavori in aziende di Engineering quali G.F.T. SpA, SAIT Abrasivi SpA e nel settore aeroportuale, in SAGAT SpA (Aeroporto di Torino).

Pasqualino Ricco, nato a Noto (SR) il 4 agosto 1955, laureato in Scienze Politiche entra in SAVE ad agosto 2004 come Direttore Tecnico di SAVE SECURITY. Alla data del Prospetto Informativo è membro del Consiglio di Amministrazione di Save Security S.r.l.. In precedenza ha maturato una lunga esperienza nell’Arma dei Carabinieri, arrivando al grado di Colonnello ed ha ricoperto, in Ferrari Spa, l’incarico di Responsabile della Sicurezza e Tutela del Patrimonio Aziendale.

Francesco Rocchetto, nato a Venezia il 4 ottobre 1957. Nel 2002 diventa Dirigente responsabile della Direzione di Gestione Aeroportuale. In questo ruolo si occupa dello studio e dell’emissione delle procedure di emergenza aeroportuale e dello sviluppo e applicazione delle procedure operative. La lunga esperienza aeroportuale, iniziata nel 1980, lo vede coinvolto in diversi progetti tra cui lo studio e lo sviluppo di programmi informatici aziendali per la gestione operativa, l’emissione del Regolamento di Scalo per la disciplina delle attività ed utilizzo delle infrastrutture dell’aeroporto.

Luca Sabadin, nato a Venezia il 11 gennaio 1966 laureato in Economia Aziendale, entra in Save nel marzo 2003 come Responsabile Amministrazione e Finanza. In precedenza ha lavorato in Marzotto, in Invensys Climate Control con il ruolo di Finance Director e in Zoppas Industries con il ruolo di Controller con la responsabilità del controllo di gestione del settore resistenze e di coordinatore delle attività di reportistica per l’intero gruppo Zoppas. Infine, ha ricoperto il ruolo di Controlling & Administration Director in Danieli & C., con la responsabilità del controllo di gestione e supervisione e coordinamento delle società italiane ed estere nell’area controllo e bilancio. Alla data del Prospetto Informativo è

membro del Consiglio di Amministrazione di Archimede 2 S.r.l., di Save Engineering S.r.l. e di Airport Elite S.r.l.

Monica Scarpa, nata a Venezia il 26 aprile 1963, revisore contabile dottore commercialista, entra in SAVE nel 2001 come responsabile Strategia e Sviluppo Business. In questo ruolo ha coordinato e gestito la partecipazione alla gara per l'acquisto della partecipazione in Centostazioni SpA, oltre a numerose altre iniziative volte allo sviluppo di SAVE e delle sue controllate. Da giugno 2003 ha assunto anche il ruolo di Chief Financial Officer del Gruppo coordinando, oltre all'Amministrazione Finanza e Controllo, i Sistemi Informativi (ICT). Alla data del prospetto informativo, è membro del Consiglio di Amministrazione di Archimede 1 S.p.A., di Save Engineering S.p.A. e di Airport Elite S.r.l., nonché Presidente del Consiglio di Amministrazione di Archimede 2 S.r.l. Ha iniziato la propria carriera professionale in Arthur Andersen, successivamente ha maturato la propria esperienza in Italia ed all'estero (USA) in gruppi internazionali quali Fashion Box Group S.p.A. (Replay), SaraLee Corp Inc. USA.

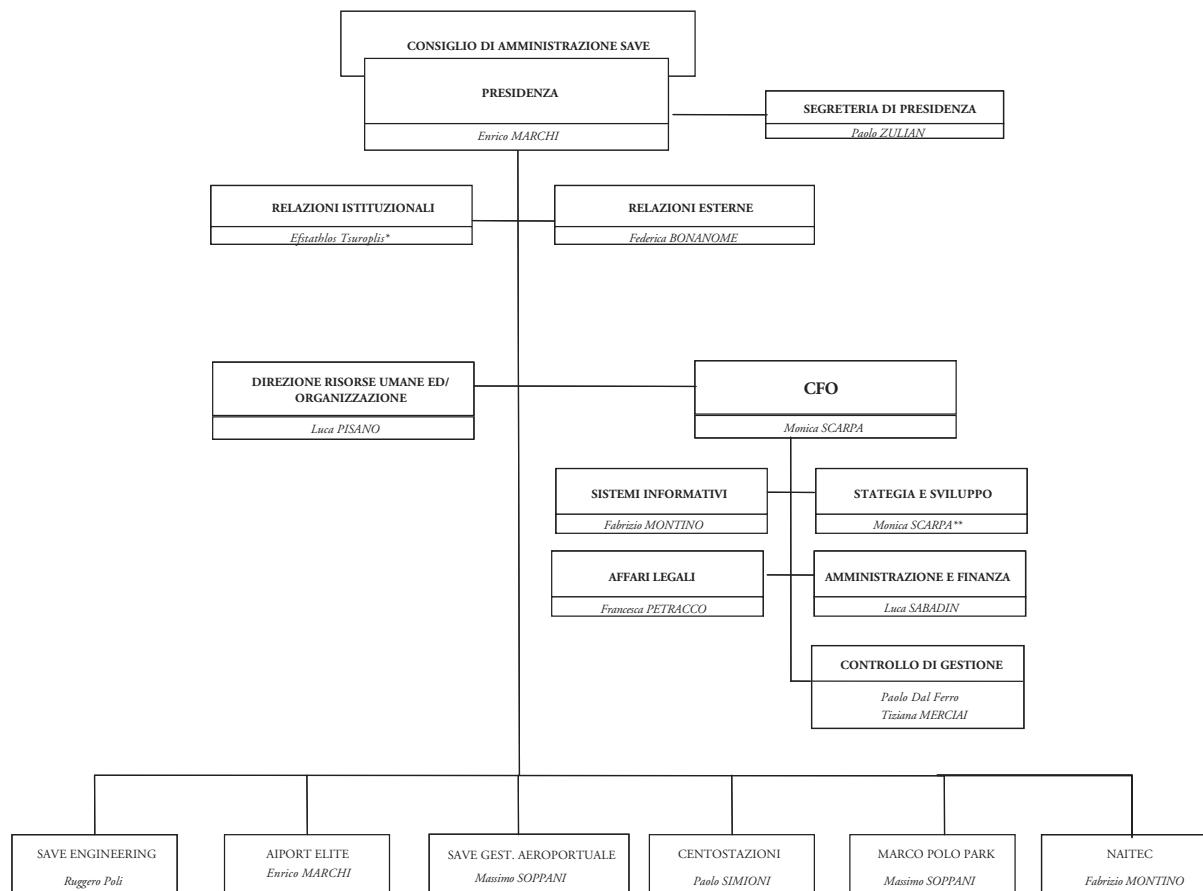
Paolo Simioni, nasce a Valdobbiadene (TV) il 19 dicembre 1960. Laureato in Ingegneria Civile Edile, dal 2000 al 2002 ricopre la carica di Amministratore Delegato di SAVE Engineering. Ha coordinato la realizzazione delle opere e gestito l'apertura della nuova aerostazione dell'Aeroporto di Venezia. Nel giugno 2002 diventa Amministratore Delegato di Centostazioni. In precedenza ha maturato una significativa esperienza nel settore delle costruzioni iniziando l'attività nel 1986 presso la Intercantieri-Vittadello SpA, ricoprendo poi l'incarico di Direttore Operativo alla Buildex SpA dal 1995 al 1997, e diventando, nel 1997, Direttore Generale della Costruzioni Basso Cav. Angelo SpA e Amministratore Delegato della Sogecom srl, società di servizi nei settori dell'Engineering, Amministrazione e Finanza.

Massimo Soppani, nato a Mestre (VE) il 13/08/1959, laureato in Ingegneria Meccanica, ricopre il ruolo di Direttore Generale Aviation di Save da gennaio 2004 con la responsabilità del coordinamento della *Business Unit Aviation* che comprende, oltre all'aeroporto di Venezia, anche gli aeroporti di Treviso, Padova e Lido di Venezia. Le aree di responsabilità sono l'Area Tecnica, la Gestione Operativa e l'Area Commerciale e Marketing, oltre al coordinamento della Security Aeroportuale, degli Acquisti, la Qualità e il Servizio Sanitario. Alla data del Prospetto Informativo è Presidente di Save Security, nonché membro del Consiglio di Amministrazione di Marco Polo Park S.r.l. e di Aer Tre S.r.l. Ha iniziato la propria carriera professionale in SAVA Alluminio. In seguito è stato Direttore dell'impianto di laminazione di Fusina del gruppo Multinazionale statunitense ALCOA; Direttore di Divisione della Comital S.p.A. del Gruppo Saiag presso l'impianto produttivo di Bergamo, infine ha ricoperto l'incarico di Direttore Generale presso la società Becromal S.p.A..

Tsuroplis Efstatios, nato in Grecia a Salonicco il 5 settembre 1955, laureato in Medicina e Chirurgia. Nel maggio 2004 viene nominato consigliere di amministrazione della Nicelli S.p.A., società di gestione dell'aeroporto del Lido di Venezia e dal 1° settembre assume l'incarico di Responsabile della Relazioni Istituzionali di SAVE. In qualità di Direttore del Servizio Sanitario dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia ha creato un centro sanitario di frontiera. In precedenza, ha svolto la professione medica per l'Azienda U.L.S.S. 12 Veneziana. Nel 2001 è stato nominato consigliere del Sindaco di Venezia per i rapporti con gli enti e le istituzioni e per le tematiche sanitarie. Successivamente ha assunto la carica di Presidente dell'AMES SpA, società che gestisce le farmacie comunali, e di Consigliere di Amministrazione dell'Antica Scuola dei Battuti di Mestre, istituto per l'assistenza degli anziani. È stato inoltre coordinatore delle attività per il controllo del moto ondoso nella laguna di Venezia per il Commissario del Governo Delegato al Traffico Acqueo.

I.6.1.2. Organigramma funzionale con posizionamento dei responsabili chiave e numero di persone per ogni funzione

A partire da giugno 2003 l'organigramma funzionale di SAVE è quello rappresentato nella figura seguente, nella quale sono riportati anche i nominativi dei responsabili. Il seguente organigramma evidenzia il posizionamento funzionale dei responsabili chiave all'interno del Gruppo:



* Dal 1 settembre 2004

** *ad interim*

Figura 13

I.6.1.3. Numero dei dipendenti negli ultimi tre esercizi, ripartiti secondo le principali categorie

Alla data del 31 dicembre 2004, il Gruppo SAVE aveva n. 1.027 dipendenti. Nella seguente tabella viene riportato il numero dei dipendenti negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004, con indicazione delle categorie:

Totale gruppo Save Numero medio dipendenti	2002	2003	2004
Dirigenti	17	29	27
Quadri	37	55	70
Impiegati	355	490	566
Operai	232	309	364
Totale	641	883	1.027
Media Equivalenti Full time	662	852	949

Tabella 33

In particolare, nel corso del 2004 il Gruppo ha assunto dal 1° gennaio il Direttore Generale Aviation, dal 1° agosto il Direttore Security, 28 impiegati in massima parte presso Airport Elite, 42 addetti alla sicurezza aeroportuale, oltre a 45 unità in Centostazioni.

In Airport Elite, sono stati impiegati a tempo determinato mediamente 60 addetti, con punte di 80 nei mesi estivi, per far fronte ai picchi di attività/stagionalità.

Nel corso dell'ultimo triennio nessuna società del Gruppo SAVE ha fatto ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni.

Ogni società del Gruppo applica lo specifico Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di riferimento del proprio settore di attività.

Per la contrattazione così detta di “secondo livello”, sono stati sottoscritti accordi sindacali, con le OO.SS. di categoria, in coerenza all'accordo interconfederale del luglio '93.

Attraverso i suddetti accordi viene erogato un Premio di Produzione annuale calcolato su parametri numerici riferiti alla Produttività, Qualità e Redditività specifici per singola società del Gruppo.

Nonostante il tasso di sindacalizzazione nell'ambito aeroportuale sia sempre stato di importante entità, il dato relativo al Gruppo SAVE mostra una controtendenza, dal momento che il tasso di sindacalizzazione all'interno di SAVE è del 45% e all'interno del Gruppo è pari al 45%. In particolare, nel settore aeroportuale (SAVE) risultano non iscritti il 55% dei dipendenti, in Airport Elite il 63%, in SAVE Security il 51%.

Per il management, dirigenti e quadri, è previsto un piano di incentivazione individuale annuale legato ad obiettivi fino ad un massimo del 10-15% della retribuzione linda annua.

I.6.2. INVESTIMENTI

La seguente tabella mostra gli investimenti realizzati dall'Emittente negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004:

INVESTIMENTI (EURO / 000)	2002 Acquisizioni	2003 Acquisizioni	2004 Acquisizioni	TOTALE Acquisizioni
Immobilizzazioni Immateriali	81.071	3.662	906	85.639
Immobilizz.in corso e acconti Imm.Imm.	218	432	5.225	5.875
Totale immobilizzazioni Immateriali	81.289	4.094	6.131	91.514
Beni Grat. Devolvibili (lordo contributi)	6.958	18.482	3.727	29.167
Contributi su Beni Grat. Devilvibili				
Totale Beni Grat. Devolvibili	6.958	18.482	3.727	29.167
Lavori in corso di esecuzione beni GD	48.684	3.516	5.415	57.615
Contributi su Lavori in corso di esecuzione	(13.323)	(407)	(456)	(14.186)
Totale Lavori in corso Beni Grat. Devolvibili	35.361	3.109	4.959	43.429
Beni di proprietà	8.104	3.262	2.108	13.474
Lavori in corso di esecuzione Beni Proprietà	9.443		2.000	11.443
Totale Beni di Proprietà	17.547	3.262	4.108	24.917
Totale Immobilizzazioni	141.155	28.947	18.925	189.027

Tabella 34

I.6.2.1. Investimenti effettuati fino al 31 dicembre 2004

2002

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31 dicembre 2002 ad Euro 140,9 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 9,2 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 59,9 milioni e disinvestimenti netti per Euro 2,2 milioni.

In particolare, i beni gratuitamente devolvibili ammontano al 31 dicembre 2002 ad Euro 115,3 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 5,3 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 42,3 milioni e disinvestimenti netti per Euro 0,2 milioni.

Le immobilizzazioni in corso ed acconti, iscritte per Euro 16,9 milioni, riguardano principalmente il costo relativo alla costruzione del nuovo hangar per Euro 4,7 milioni, il costo per l’adeguamento della viabilità interna per Euro 2,3 milioni oltre ai costi legati al progetto di Frank O’Geary per la realizzazione del master plan aeroportuale per Euro 1,9 milioni.

I beni di proprietà ammontano al 31 dicembre 2002 ad Euro 25,6 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 3,9 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 17,6 milioni e disinvestimenti netti per Euro 2,0 milioni.

I principali investimenti dell’anno riguardano (importi al netto dei contributi):

- completamento nuova aerostazione dell’aeroporto Marco Polo per Euro 27 milioni circa;
- sistemazione delle aree commerciali per Euro 9,3 milioni circa;
- realizzazione ed adeguamento degli impianti tecnologici dei piazzali per gli aeromobili per Euro 6,2 milioni circa;
- realizzazione apparato controllo radiogeno bagagli da stiva per Euro 5,0 milioni;
- realizzazione impianto smistamento bagagli per Euro 4,6 milioni.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese Euro 14,4 milioni di cespiti oggetto di contratto di leasing, contabilizzati secondo il metodo finanziario, di cui Euro 1,5 milioni relativi ad impianti e macchinari, iscritti tra i beni di proprietà, ed Euro 12,9 milioni relativi al fabbricato parcheggio multipiano dell’aeroporto di Venezia.

2003

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31 dicembre 2003 ad Euro 140,5 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 13,6 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 24,9 milioni e disinvestimenti netti per Euro 1,5 milioni.

In particolare, i beni gratuitamente devolvibili ammontano al 31 dicembre 2003 ad Euro 116,8 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 8,7 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 21,6 milioni e disinvestimenti netti per Euro 1,2 milioni.

Le immobilizzazioni in corso ed acconti, iscritte per Euro 9,9 milioni, riguardano principalmente lo stanziamento per un maggior costo riconosciuto a Società appaltatrici a titolo di riserve per la costruzione della nuova aerostazione per Euro 2,8 milioni oltre ai costi legati al progetto di Frank O’Geary per la realizzazione del master plan aeroportuale per Euro 2,8 milioni.

I beni di proprietà ammontano al 31 dicembre 2003 ad Euro 23,7 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 4,9 milioni, investimenti per Euro 3,3 milioni e disinvestimenti netti per Euro 0,3 milioni.

Si riferiscono sostanzialmente ad investimenti di miglioramento incrementale dopo le consistenti capitalizzazioni dell'esercizio precedente legate all'apertura della nuova aerostazione.

I principali investimenti dell'anno riguardano (importi al netto dei contributi):

- ultimazione costruzione nuovo hangar per Euro 5,4 milioni circa;
- completamento ed adeguamento viabilità interna per Euro 3,1 milioni circa;
- completamento piazzali e strade Treviso per Euro 1,7 milioni;
- completamento sistemazione piazzali lato sud per Euro 1,4 milioni circa;
- acquisizione di macchinari per il de-icing degli aeromobili per Euro 0,4 milioni.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese Euro 14,4 milioni di cespiti oggetto di contratto di leasing, contabilizzati secondo il metodo finanziario, di cui Euro 1,5 milioni relativi ad impianti e macchinari, iscritti tra i beni di proprietà, ed Euro 12,9 milioni relativi al fabbricato parcheggio multipiano dell'aeroporto di Venezia.

In relazione al contenzioso con il Comune e la Provincia di Venezia avente ad oggetto l'ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili indicati nel bilancio di SAVE al 31 dicembre 2003 si veda il Paragrafo I.6.4.1 della Sezione Prima, Capitolo I.

2004

Nel corso del 2004 si è proseguito nell'attività di programmazione degli investimenti, che porteranno al completamento del nuovo sistema aeroportuale di Venezia in accordo con le previsioni del *Master Plan*.

Nel 2004 sono iniziati i lavori propedeutici alla consegna dell'appalto per l'ampliamento della darsena attuale, il cui contratto è stato stipulato a maggio.

Al fine di migliorare ulteriormente l'efficienza operativa e il livello di servizio delle strutture aeroportuali è stato dato effettivo avvio ad una serie di nuove opere, proseguendo nell'iter autorizzativo presso ENAC e gli altri Enti competenti.

Esteriormente al sedime aeroportuale di Venezia, è in corso l'appalto per la realizzazione delle opere relative alla Nuova Aerostazione dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso.

È continuato il programma pluriennale di investimenti per la valorizzazione commerciale, l'adeguamento normativo e funzionale e la manutenzione straordinaria dei complessi immobiliari delle stazioni a più alto contenuto commerciale.

Sono stati realizzati investimenti per la progettazione esecutiva di nuove stazioni da parte di Centostazioni S.p.A.. Sono state avviate le progettazioni per l'ammodernamento di ulteriori stazioni mentre per altre le progettazioni sono in fase di definizione.

Sono stati consegnati lavori ed aperti nuovi cantieri relativi a stazioni in riorganizzazione distribuite sull'intero territorio nazionale.

Per quanto riguarda gli appalti ultimati negli anni precedenti, è stato firmato l'accordo transattivo con l'impresa A.B.C. S.p.A. per la definizione del contenzioso in essere per l'appalto delle opere relative al II° Stralcio dei Piazzali Aeromobili dell'aerostazione di Venezia.

È stato firmato l'accordo transattivo con l'impresa Grassetto S.p.A. per l'appalto Hangar Aeromobili.

Nel corso del mese di luglio 2004 è stato, altresì, sottoscritto l'atto transattivo con l'ATI GLF/ABB, per gli appalti Nuova Aerostazione Passeggeri e Aree Commerciali, al fine della definizione delle riserve iscrit-

te, dei crediti contrattuali, delle maggiori opere, delle penali e delle detrazioni per minor valore delle opere stesse. La situazione semestrale ne rileva l’effetto economico per maggiori ammortamenti relativi alle riserve e maggiori opere riconosciute dal committente all’appaltatore come d’uso nella realizzazione di manufatti così complessi e tecnologici quali l’Aerostazione.

I beni di proprietà evidenziano nell’esercizio incrementi per Euro 4,1 milioni. Si riferiscono sostanzialmente ad investimenti di miglioramento incrementale dopo le consistenti capitalizzazioni degli scorsi esercizi legate all’apertura della nuova aerostazione di Venezia.

La Capogruppo evidenzia nell’anno investimenti lordi in beni di proprietà per complessivi Euro 2,8 milioni. In particolare sono stati acquistati macchinari per il potenziamento dei varchi di controllo passeggeri, e per Euro 1,8 milioni è stato corrisposto un acconto per futuro acquisto di terreni adiacenti al sedime aeroportuale.

Sono stati acquistati beni per Euro 0,8 milioni per avviare le nuove attività presso le stazioni di Pescara e Genova e migliorare le attività di Catania oltre a sviluppare i progetti per le prossime aperture della business unit *Food & Beverage e Retail*.

Gli ammortamenti dell’esercizio dei beni di proprietà sono pari a Euro 5,1 milioni.

Relativamente ai beni gratuitamente devolvibili, sono stati eseguiti investimenti lordi per Euro 8,7 milioni.

In particolare Euro 5,9 milioni di investimenti sono stati realizzati da parte della Capogruppo ove le voci più significative si riferiscono per circa Euro 2,2 milioni alla conclusione dell’appalto relativo alla costruzione della Nuova aerostazione passeggeri (oggetto di transazione indicata in relazione sulla gestione), per Euro 0,6 milioni per l’appalto ampliamento della darsena aeroportuale e per Euro 0,6 all’ampliamento dei parcheggi nel sedime.

Aer Tre ha effettuato investimenti pari a Euro 3,2 milioni dei quali Euro 2,9 milioni relativi ai lavori in corso di esecuzione per la realizzazione della nuova aerostazione di Treviso.

Gli ammortamenti dell’esercizio dei beni gratuitamente devolvibili sono pari a Euro 8,9 milioni.

In relazione alle immobilizzazioni materiali in regime di concessione, la Società ha considerato già dal bilancio 2002 la scadenza della concessione al 2041 ai fini della determinazione degli ammortamenti e della quantificazione del fondo beni gratuitamente devolvibili.

Tale approccio comporta, al 31 dicembre 2004 rispetto ad una quantificazione considerando la scadenza al 2027, un minor fondo ammortamento di circa Euro 0,99 milioni ed un maggior fondo beni gratuitamente devolvibili di circa Euro 0,46 milioni, mentre al 31 dicembre 2003 questi effetti erano sostanzialmente uguali.

Prudenzialmente tale differenza, al netto del relativo effetto fiscale, pari ad Euro 0,2 milioni, è stata accantonata in un apposito fondo rischi e oneri futuri nel passivo di Stato Patrimoniale (circa Euro 0,33 milioni).

I.6.2.2. Investimenti futuri

Il piano industriale dell’Emittente approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2005, elaborato anche sulla base del Master Plan, prevede un volume di investimento nel periodo 2005 – 2014 pari complessivamente ad Euro 145,6 milioni.

In particolare, i principali investimenti, al lordo dei contributi, sono relativi a:

- Euro 13 milioni sono relativi al “People Mover” (passaggio pedonale assistito coperto che collegherà la darsena dell’aeroporto con il parcheggio multipiano e l’aerostazione);

- Euro 11 milioni sono relativi all'ampliamento dei parcheggi del Marco Polo Park;
- Euro 10 milioni sono relativi all'opera "Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza";
- Euro 15,9 milioni per la costruzione della nuova aerostazione di Treviso, al lordo dei contributi sopra citati;
- Euro 2,2 milioni sono relativi all'opera c.d. "Darsena" da realizzarsi sul sedime aeroportuale di Venezia;
- Euro 47 milioni per realizzazione migliorie su beni di terzi "Stazioni" in carico a Centostazioni per la riqualificazione e miglioramento delle 103 medie stazioni. Detti investimenti sono stati recepiti in misura pari alla quota posseduta dal Gruppo;
- Euro 17 milioni per investimenti non operativi relativi all'acquisto di terreni limitrofi all'aeroporto di Venezia da destinare a terza pista, quando ciò sarà necessario. In questo caso tali beni verranno ceduti allo Stato e andranno a far parte dei beni gratuitamente devolvibili.

Per ulteriori informazioni si veda anche il Paragrafo V.1.1 della Sezione Prima, Capitolo V.

I.6.3. POLITICA DI RICERCA E SVILUPPO

Il Gruppo SAVE ha sempre prestato una particolare attenzione all'attività di ingegneria e sviluppo, incentrata sull'individuazione e sulla realizzazione di soluzioni avanzate, finalizzate al soddisfacimento delle esigenze dei viaggiatori.

A tale riguardo, tra i principali progetti rientrano:

- Programmazione del futuro assetto dell'area aeroportuale di Venezia-Tessera in conformità alla pianificazione generale degli investimenti in base alla quale è stata accolta da parte di ENAC la richiesta di estensione della concessione al 2041.
- Sviluppo servizi informatici di gestione.

I.6.4. PROCEDIMENTI GIUDIZIARI E ARBITRALI RILEVANTI

Alla data del Prospetto Informativo, il Gruppo SAVE è parte di procedimenti giudiziari civili (inclusi quelli di natura giuslavoristica) e amministrativi.

Il Gruppo SAVE ha appostato nel proprio bilancio un fondo per rischi e oneri destinato a coprire le perdite di esistenza certa o probabile che potrebbero derivare dalle vertenze giudiziarie in corso. Al 31 dicembre 2004, l'importo di tale fondo è pari a Euro 1.436 miliaia .

In ogni caso, l'Emittente non ritiene che le eventuali passività correlate all'esito negativo delle vertenze giudiziarie in corso eccedenti il fondo possano avere un impatto rilevante sulla situazione finanziaria consolidata o sui risultati operativi o sull'attività del Gruppo SAVE, anche in virtù della circostanza che i rischi connessi a danni derivanti dalle attività condotte dallo stesso sono coperti da idonee polizze assicurative.

Di seguito si riportano i dati relativi ai procedimenti in essere che, per l'importo o l'oggetto delle pretese avanzate nei confronti del Gruppo SAVE, si ritiene opportuno segnalare.

Si veda anche la voce Altri Fondi, Paragrafo IV.6.3, Capitolo IV, Sezione I.

I.6.4.1. Giudizi Civili

I.6.4.1.1. *Impugnazione della delibera di approvazione del bilancio dell’Emittente relativo all’esercizio 2003*

(A) *Descrizione del contenzioso*

Con due distinti atti notificati rispettivamente in data 16 giugno 2004 e in data 16 luglio 2004 la Provincia di Venezia (socio di SAVE con una partecipazione del 19,276%) e il Comune di Venezia (socio di SAVE con una partecipazione del 19,505%) hanno impugnato davanti al Tribunale civile di Venezia la deliberazione del 3 maggio 2004 con la quale l’Assemblea dei soci di SAVE ha approvato il bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003, chiedendo che detta deliberazione:

- (i) sia dichiarata nulla o annullata in quanto il bilancio da essa approvato sarebbe stato predisposto in violazione dei criteri di redazione del bilancio e precisamente: (a) violazione dei principi in materia di valutazione dei crediti verso clienti (in particolare il bilancio non fornirebbe indicazioni sui criteri seguiti nella svalutazione dei crediti vantati da SAVE nei confronti dei propri clienti SAV, Volare Airlines S.p.A. e Alpi Eagles S.p.A., e prevedrebbe un fondo svalutazione crediti insufficiente – peraltro senza che Comune e Provincia abbiano indicato l’importo a loro giudizio corretto – in quanto non terrebbe conto della criticità dei menzionati crediti e dei rischi connessi con la causa pendente tra SAVE e SAV (in relazione alla quale, è stato sottoscritto tra le parti un accordo transattivo in data 26 ottobre 2004) e per il 70% sarebbe volto unicamente a rettificare il valore nominale della sola posizione debitoria di Alpi Eagles S.p.A. al fine di tener conto della rinuncia fatta da SAVE, nei primi mesi del 2004, ad una quota, pari a Euro 2 milioni, del credito vantato nei confronti della stessa, complessivamente pari a Euro 4,711 milioni); (b) violazione dei principi in materia di ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili (circa i beni gratuitamente devolvibili si veda il Paragrafo I.2.16 del presente Capitolo; in particolare tale ammortamento sarebbe stato distribuito su un arco temporale superiore a quello di durata della relativa concessione – vale a dire fino al 2041, anziché fino al 2027 – sebbene alla data di redazione del bilancio in questione la delibera n. 18/2002 con cui l’ENAC ha attribuito al proprio direttore generale i poteri per la stipula dell’atto relativo all’estensione della concessione fino al 22 marzo 2041 fosse ancora al vaglio del Dipartimento dell’Aviazione Civile presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli altri Enti competenti); (c) violazione delle norme in materia di rappresentazione di passività potenziali (in particolare il bilancio non terrebbe conto, né fornirebbe alcuna informazione al riguardo, della domanda riconvenzionale promossa da SAV contro SAVE in quanto il bilancio in questione non terrebbe conto, né fornirebbe alcuna informazione, circa una domanda riconvenzionale promossa da SAV nell’ambito di un giudizio intentato da SAVE contro SAV stessa (per maggiori dettagli si veda anche la Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.5); (d) violazione dei principi di valutazione dei crediti e debiti in valuta estera, peraltro Comune e Provincia non hanno quantificato come avrebbero dovuto essere indicate le voci di bilancio interessate; (e) violazione dei principi di valutazione delle società controllate e collegate per l’asserita mancanza delle motivazioni in base alle quali le partecipazioni in tali società siano state iscritte in bilancio a un valore superiore (di Euro 422.000,00) a quello derivante dall’applicazione del metodo del patrimonio netto; (f) violazione dei principi di informativa nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa; peraltro tale contestazione non riguarda la qualificazione di poste di bilancio, ma un’asserita carenza di informativa.
- (ii) sia annullata perché assunta con il voto determinante di soci in conflitto di interesse in quanto:
 - (a) il socio Veneto Sviluppo S.p.A. (titolare, alla data di approvazione delle delibere impugnate, del 19,973% di SAVE) sarebbe titolare di una partecipazione in Alpi Eagles S.p.A. (debitrice di SAVE) pari al 3,18% del capitale sociale della stessa ed ha come Presidente il medesimo soggetto che riveste la carica di Presidente in Alpi Eagles S.p.A., Paolo Sinigaglia; inoltre, secondo quanto cecepito dal solo Comune:
 - (b) il socio Urvait Service S.r.l. (titolare, alla data di approvazione delle delibere impugnate, del 11,220% di SAVE) ha come Presidente il medesimo soggetto che riveste la carica di Presidente

nell'Emittente, Enrico Marchi, il quale, sebbene indirettamente, sarebbe altresì socio sia della medesima Urvait Service S.r.l., e sarebbe socio anche di Volare S.p.A. (debitrice di SAVE) e ha delegato a rappresentarla nell'assemblea che ha assunto la delibera impugnata Andrea De Vido;

- (c) il socio Nordest Avio S.p.A. (titolare, alla data di approvazione delle delibere impugnate, del 22,439% di SAVE), sebbene indirettamente, sarebbe partecipato sia da Enrico Marchi (Presidente dell'Emittente e di Urvait Service S.r.l.) sia da Paolo Sinigaglia (Presidente di Veneto Sviluppo S.p.A. e di Alpi Eagles) sia da Andrea De Vido (rappresentante di Urvait Service S.r.l. nell'assemblea che ha assunto la deliberazione impugnata);
- (d) la delibera impugnata è stata assunta con il voto favorevole dei soci detentori, alla data di approvazione delle delibere impugnate, del 58,919% del capitale sociale di SAVE; oltre a Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l. e Nordest Avio S.p.A. (complessivamente titolari, alla stessa data, del 52,786% di SAVE), hanno votato a favore San Paolo IMI, la Camera di Commercio di Venezia, il Comune di Treviso e APV Holding S.p.A. (congiuntamente titolari del 6,133% di SAVE); il Comune e la Provincia (titolari del 38,146% di SAVE) hanno votato contro. Il voto dei soci Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l. e Nordest Avio S.p.A. sarebbe stato pertanto determinante ai fini dell'approvazione della deliberazione impugnata.

L'Emittente ha depositato in data 23 settembre 2004 la propria comparsa di costituzione e risposta con la quale ha contestato tutti i motivi di impugnazione, in quanto infondati, e, in particolare, ha:

- (i) eccepito in via preliminare l'inammissibilità dell'impugnazione proposta dalla Provincia di Venezia non avendo quest'ultima adempiuto l'onere a proprio carico previsto all'art. 2378, co. 2 c.c. di dimostrarsi possessore al tempo dell'impugnazione del numero di azioni previste dall'art. 2377, co. 3 c.c.;
- (ii) richiesto nel merito il rigetto delle domande attoree sulla base delle considerazioni di seguito sommariamente riassunte:
 - (a) congruità dell'incremento del fondo svalutazione crediti effettuato nel 2003 in considerazione della natura tipicamente valutativa della stima dei crediti oggetto di lamentela, della reale entità dell'incremento dei crediti verso clienti e della modesta utilizzazione nel 2003 del fondo svalutazione crediti;
 - (b) consolidata posizione di dottrina e giurisprudenza sui limiti di sindacabilità della valutazione di bilancio dei crediti;
 - (c) infondatezza della violazione dei principi in materia di ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili in quanto la censura riguarderebbe in ipotesi solo i beni la cui residua vita utile in base alle tabelle ministeriali ecceda la durata della concessione (i.e., soltanto la pista ed i suoi accessori, nonché gli incrementi del 2003 relativamente ai beni gratuitamente devolvibili che vengono ammortizzati al 4%), e la scelta di considerare il 2041 quale prevedibile data di scadenza della concessione si fonda su atti e fatti meritevoli di attenzione (delibera dell'ENAC n. 18/2002 del 21 giugno 2002 e atti istruttori con ENAC ed i Ministeri competenti in relazione al nuovo accordo di programma che fanno costante riferimento al 2041 come data di scadenza della concessione);
 - (d) infondatezza delle censure in merito alla informativa contenuta nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, che riportano invece le necessarie informazioni per valutare le poste oggetto di impugnativa;
 - (e) inesistenza dell'asserito conflitto di interessi, dal momento che l'approvazione del bilancio non implica un'approvazione degli atti di gestione che hanno determinato la situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'Emittente e che il voto del socio in supposto conflitto di interessi non è stato determinante ai fini dell'approvazione della deliberazione;
 - (f) infondatezza delle altre censure sollevate dal Comune e dalla Provincia di Venezia.

Alla data del Prospetto Informativo, i giudizi instaurati dal Comune e dalla Provincia di Venezia con gli atti di cui sopra sono stati riuniti ed è stata disposta Consulenza Tecnica d’Ufficio al fine di stabilire “*se il bilancio della SAVE S.p.A. relativo all’esercizio chiuso al 31.12.2003 ed approvato dall’assemblea il 3.5.2004 risponde ai precetti di verità e chiarezza dettati dall’art. 2423 c.c.*” . Più precisamente, all’udienza tenutasi davanti al Collegio il 21 aprile 2005, il Tribunale di Venezia ha nominato un consulente tecnico d’ufficio ed ha fissato l’udienza per il giorno 24 maggio 2005 per la comparizione del consulente stesso, affinchè presti giuramento, e delle parti, per l’eventuale nomina dei consulenti di parte, delegando il Presidente Istruttore ad assumere ogni provvedimento necessario per l’esecuzione delle indagini peritali, nonché per la fissazione, successivamente all’esperimento delle stesse, della successiva udienza di discussione collegiale. È ragionevole ritenere (pur non potendosi avere alcuna certezza in proposito) che la sentenza di merito di primo grado sia pronunciata non prima della fine del mese di ottobre 2005 e che il passaggio in giudicato di una eventuale sentenza di accoglimento dell’impugnazione possa avvenire (nell’ipotesi di tre gradi di giudizio) non prima di 2 anni.

La Provincia di Venezia ha altresì notificato a SAVE, in data 7 luglio 2004, un ricorso per la denuncia di gravi irregolarità nella gestione dell’Emittente ai sensi dell’art. 2409 c.c., invocando gli stessi argomenti fatti valere nel giudizio di impugnativa del bilancio 2003. A seguito della rinuncia al giudizio da parte della Provincia di Venezia all’udienza del 15 luglio 2004, il Tribunale di Venezia ha dichiarato l’estrinzione del procedimento.

(B) Simulazione degli effetti sul bilancio 2003 dell’Emittente delle eccezioni sollevate da Comune e Provincia di Venezia

Essendo pendente il giudizio sopra descritto, è necessario segnalare che, pur sussistendo fondati motivi di diritto a sostegno della posizione di SAVE, non è possibile escludere l’eventualità che l’autorità giudiziaria possa ritenere invalida la delibera dell’assemblea ordinaria di SAVE del 3 maggio 2004.

La Società, al solo scopo di fornire un quadro informativo all’investitore e senza voler indicare gli eventuali effetti giuridici sui bilanci dell’Emittente successi al 2003 di una ipotetica sentenza di annullamento del bilancio dell’Emittente al 31 dicembre 2003, ha effettuato una simulazione al fine di verificare quali avrebbero potuto essere gli effetti sul risultato economico complessivo dell’Emittente risultanti dal bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003, assumendo la fondatezza delle eccezioni sollevate da Comune e Provincia di Venezia, quantomeno con riferimento a quelle voci di bilancio per le quali Comune e Provincia hanno quantificato come avrebbero dovuto essere indicate.

Da tale verifica è emerso che ove l’ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili fosse stato effettuato assumendo che la scadenza della concessione fosse il 22 marzo 2027, come eccepito dal Comune e dalla Provincia di Venezia, anziché il 22 marzo 2041, come assunto dalla Società alla data di redazione del bilancio, secondo l’Emittente non vi sarebbero stati significativi effetti negativi sul risultato economico complessivo risultante dal bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 (si veda la Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo IV.6.3).

Al contrario, non è stato possibile simulare una rettifica delle poste relative a: (a) valutazione dei crediti verso clienti; (b) passività potenziali; (d) crediti e debiti in valuta estera; (e) valutazione delle società controllate e collegate, in quanto, in alcuni casi, il Comune e la Provincia di Venezia non hanno indicato come avrebbero dovuto essere indicate le voci di bilancio interessate, e, in altri casi, le contestazioni addotte non riguardano la quantificazione delle poste di bilancio, ma la qualità dell’informativa riportata in bilancio. In ogni modo, si segnala che ove si fosse proceduto ad una rettifica di tutte o parte di dette voci vi sarebbero stati effetti negativi, anche significativi, sul risultato economico complessivo dell’Emittente risultante dal bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003. A questo proposito, con riferimento ai crediti verso clienti si precisa, comunque, che: (i) per quanto riguarda il credito vantato dall’Emittente nei confronti del Gruppo Volare (che in data 30 novembre 2004 è stato ammesso alla procedura di amministrazione straordinaria ex artt. 1 e 2 del D.L. n. 347/2003) e scaduto alla data di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2003, complessivamente pari a circa Euro 4,5 milioni, ove tale credito fosse stato svalutato interamente, l’utile netto registrato nell’esercizio interessato sarebbe stato inferiore di un importo pari a circa Euro 3 milioni, tenendo conto di un’aliquota fiscale teori-

ca pari al 33%; si segnala peraltro che il Gruppo Volare non è parte correlata all'Emittente né ad altre società del Gruppo SAVE; (ii) con riferimento ai crediti vantati nei confronti delle altre compagnie aeree e degli handlers, alla data del Prospetto Informativo, tali soggetti stanno pagando i loro debiti (per maggiori informazioni si veda il Paragrafo I.2.5 del presente Capitolo); con riferimento a tali crediti, si segnala inoltre che in data 27 ottobre 2004 SAVE ha sottoscritto con SAV una transazione in base alla quale SAV, tra l'altro, si è impegnata a corrispondere a SAVE il credito verso quest'ultima, scaduto a tale data, pari ad Euro 4,943 milioni; tale credito, alla data del prospetto informativo, è stato pagato per euro 2,472 milioni in conformità alla tempistica concordata tra le parti (per maggiori dettagli si veda anche il Paragrafo I.2.5 del presente Capitolo).

Si segnala che nell'assemblea degli azionisti dell'Emittente dell'11 aprile 2004 la Provincia ed il Comune di Venezia hanno espresso voto contrario all'approvazione del bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2004.

I.6.4.1.2. Impugnazione della delibera di approvazione della domanda di ammissione alla quotazione e di aumento del capitale sociale dell'Emittente al servizio dell'Offerta Globale

(A) Descrizione del contenzioso

Con due distinti atti notificati rispettivamente in data 7 settembre 2004 e in data 15 settembre 2004, il Comune e la Provincia di Venezia hanno impugnato le deliberazioni dell'assemblea dei soci dell'Emittente del 3 agosto 2004 che, tra l'altro, hanno approvato la domanda di ammissione alla quotazione e l'aumento del capitale sociale dell'Emittente al servizio dell'Offerta Globale, facendo seguito al voto contrario espresso in sede di approvazione della predetta delibera, affermando che le stesse sarebbero viziose in quanto:

- (i) non sarebbero stati rispettati i termini previsti all'art. 2441 c.c. in materia di diritto di opzione e dall'art. 2437-ter c.c. in materia di criteri di determinazione del valore delle azioni;
- (ii) la deliberazione di aumento del capitale sociale senza opzione sarebbe annullabile per eccesso di potere;
- (iii) non sarebbero state rispettate le norme, di natura pubblicistica, circa le dismissioni delle partecipazioni di maggioranza in società a capitale misto;
- (iv) non sarebbero stati individuati i motivi per i quali la quotazione risponde all'interesse sociale di Save;
- (v) la deliberazione di approvazione della domanda di ammissione alla quotazione sarebbe:
 - (a) annullabile in quanto i partecipanti all'assemblea avrebbero asseritamente votato a favore della quotazione sul falso presupposto che il bilancio dell'Emittente al 31 dicembre 2003 fosse in utile, e
 - (b) nulla per impossibilità dell'oggetto, in quanto SAVE non avrebbe i requisiti per essere ammessa a quotazione, poiché – a causa dell'impugnazione del bilancio al 31 dicembre 2003 – la società di revisione non avrebbe potuto fondatamente formulare il giudizio relativo al bilancio richiesto dalle norme per l'accesso alla quotazione sui mercati regolamentati;
- (vi) il voto di Veneto Sviluppo S.p.A. (società controllata dalla Regione Veneto) sarebbe invalido in quanto espresso in violazione della legge 24 dicembre 1986, n. 938 che avrebbe istituito un "sindacato *ex lege*" tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Regione Veneto (che controlla Veneto Sviluppo S.p.A.) e conseguentemente imporrebbe a tali enti di esercitare i diritti derivanti dalla partecipazione nella SAVE conformemente alle decisioni assunte dagli stessi enti a maggioranza (per maggiori informazioni si veda il Paragrafo 3.3.3 del Capitolo III, Sezione Prima) in forza di un sindacato *ex lege*.

Successivamente, con due distinti ricorsi depositati rispettivamente in data 17 settembre 2004 e 20 settembre 2004, il Comune e la Provincia di Venezia hanno, altresì, richiesto la sospensiva ex artt. 2378

c.c. e 700 c.p.c. delle delibere assunte dall’assemblea dei soci dell’Emittente in data 3 agosto 2004 richiamando le stesse ragioni addotte a sostegno delle suddette domande di nullità e di annullamento e prospettando il grave pregiudizio a cui i ricorrenti sarebbero assolutamente esposti qualora le deliberazioni impugnate fossero eseguite, in conseguenza della diminuzione percentuale delle rispettive partecipazioni nell’Emittente e della conseguente perdita di valore dei pacchetti azionari.

SAVE si è difesa nei predetti procedimenti contestando tutte le domande del Comune e della Provincia di Venezia eccependo, tra l’altro:

- (i) che la deliberazione di aumento del capitale sociale senza opzione non sarebbe annullabile per eccesso di potere in quanto non è sostenibile che la quotazione in borsa di SAVE non avrebbe “altra finalità” che quella di realizzare un “abuso” ai danni dei soci Comune e Provincia di Venezia perché, tra l’altro (a) la circostanza che la quotazione in borsa risponde all’interesse sociale di SAVE è stata più volte riconosciuta dagli stessi Comune e Provincia nel corso di varie assemblee a partire dal 1997, circostanza questa che risulta dai verbali assembleari; (b) l’aumento di capitale con esclusione del diritto di opzione comporta una diluizione della partecipazione uguale, in proporzione, per tutti i soci, diluizione che sarebbe stata identica nel caso di vendita paritetica di azioni da parte di tutti i soci;
- (ii) l’inapplicabilità all’operazione oggetto del Prospetto Informativo delle norme di natura pubblistica, e in particolare quelle di cui al D.M. n. 521/1997, invocate da Comune e Provincia, circa le dismissioni delle partecipazioni di maggioranza in società a capitale misto in quanto espressamente riferiti alla costituzione di nuove società aeroportuali per la gestione degli “aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato” (art. 10, comma 13, L. n. 537/93) e degli “aeroporti attualmente gestiti, anche in parte dallo Stato o da altri soggetti in regime di precariato” (art. 1 D.M. n. 521/97), norme queste non applicabili all’Aeroporto di Venezia in quanto lo stesso non è mai stato gestito “anche in parte dallo Stato” e nemmeno da “altri soggetti in regime di precariato” e SAVE è stata costituita nel 1987, vale a dire ben prima dell’entrata in vigore della L. n. 537/93 e del D.M. n. 521/97, in base ad una legge che ha affidato alla stessa la gestione totale di detto aeroporto;
- (iii) la quotazione della società è di per sé un motivo idoneo a giustificare l’esclusione del diritto di opzione;
- (iv) Comune e Provincia non avrebbero la legittimazione a far valere un asserito vizio del consenso dei partecipanti all’assemblea che hanno votato a favore della quotazione sul falso presupposto che il bilancio dell’Emittente al 31 dicembre 2003 fosse in utile, in quanto le delibere societarie possono essere impugnate per vizi del consenso solo da quei soci che abbiano concorso, con il loro voto favorevole, all’adozione della delibera e il cui consenso si assuma essere stato viziato. Né l’oggetto di tale delibera è impossibile in quanto che l’oggetto della deliberazioni approvate da SAVE in data 3 agosto 2004 è la presentazione a Borsa Italiana e a Consob delle domande, rispettivamente, di ammissione a quotazione e di nulla osta alla pubblicazione del Prospetto Informativo. Tale oggetto non solo è possibile, ma è stato attuato. Inoltre, il bilancio di SAVE dell’esercizio 2003, al pari dei bilanci precedenti, è stato positivamente certificato in data 21 aprile 2004 dalla Società di Revisione;
- (v) non si vi è alcuna norma, né alcuna interpretazione dell’art. 1 della L. 398/86 che possa configurare un dovere di Comune e Provincia di Venezia e della Regione Veneto di decidere insieme o di manifestare una posizione unitaria nell’Assemblea dell’Emittente.

Nella propria comparsa di costituzione SAVE ha altresì chiesto la condanna di Comune e Provincia di Venezia al risarcimento dei danni.

Il Tribunale di Venezia – con un primo provvedimento motivato del 13 ottobre 2004 e, a seguito di reclamo, con un ulteriore provvedimento motivato del 16 novembre 2004 – ha respinto per due volte in sede cautelare la richiesta di sospensione di efficacia delle delibere, ritenendo infondati tutti i motivi di impugnazione.

In particolare, il Tribunale di Venezia ha ritenuto che (i) SAVE ha rispettato tutti i termini previsti dall'art. 2441 c.c. in materia di diritto di opzione e dall'art. 2437-ter c.c. in materia di criteri di determinazione del valore delle azioni; (ii) non sussiste né violazione né elusione delle norme sulle dismissioni delle partecipazioni di maggioranza in società partecipate da Enti Pubblici, in quanto tali norme non sono applicabili all'operazione di quotazione deliberata dall'assemblea ordinaria e straordinaria di SAVE del 3 agosto 2004; (iii) non sussiste eccesso di potere delle deliberazioni finalizzate alla quotazione, in quanto *“il Comune e la Provincia di Venezia da tempo hanno manifestato fin dal 1998 nell'assemblea l'opportunità della quotazione”* e, inoltre, tali Enti Pubblici non hanno la maggioranza di SAVE; (iv) l'esclusione del diritto di opzione *“trova la sua ovvia giustificazione nell'operazione volta ad ottenere la quotazione della società, con l'inerente necessità di creare il c.d. flottante”*; (v) la questione della (asserita) falsità sostanziale del bilancio al 31.12.2003 *“non ha rilevanza sotto il profilo del vizio di consenso di soci che hanno deliberato favorevolmente, essendo costoro gli unici soggetti legittimati a far valere gli eventuali vizi”* né *“preclude la possibilità di realizzare l'oggetto delle deliberazioni”* impugnate; (vi) il voto di Veneto Sviluppo è stato espresso validamente, in quanto non sussiste alcun *“sindacato ex lege”* e, in particolare, *“non vi è alcun indice normativo che imponga di desumere dalla introduzione del principio della pariteticità il principio, di diversa e ben altra portata, della necessaria uniformità di voto dei tre Enti (Ndr: Comune, Provincia e Regione Veneto: quest'ultima controlla Veneto Sviluppo) (vii) infine *“l'interesse prospettato dai ricorrenti (Ndr: Comune e Provincia di Venezia) per ottenere la sospensiva (Ndr: delle delibere impugnate), sostanzialmente riferito alla riduzione della partecipazione sociale in percentuale, come per tutti gli altri soci, in considerazione della attuale posizione di minoranza nella compagnie sociale dei ricorrenti medesimi, non è valutabile come prevalente rispetto all'indubbio interesse della società a portare a termine l'operazione di quotazione in borsa”*.*

Alla data del Prospetto Informativo i procedimenti promossi dal Comune e dalla Provincia di Venezia con gli atti di cui sopra sono stati riuniti e l'udienza di discussione collegiale di fronte al giudice del merito è stata fissata per il giorno 23 giugno 2005; è ragionevole ritenere (pur non potendosi avere alcuna certezza in proposito) che, nel caso in cui non siano disposti ulteriori incumbenti istruttori, la sentenza di merito di primo grado sia pronunciata non prima della fine del mese di giugno 2005 e che il passaggio in giudicato di una eventuale sentenza di accoglimento dell'impugnazione possa avvenire (nell'ipotesi di tre gradi di giudizio) non prima del 2007.

(B) Effetti dell'eventuale accertamento della invalidità della delibera dell'assemblea di SAVE del 3 agosto 2004 di aumento del capitale sociale dell'Emittente al servizio dell'Offerta Globale

Essendo pendenti i giudizi sopra descritti, è necessario segnalare che, pur sussistendo fondati motivi di diritto a sostegno della posizione di SAVE, non è possibile escludere che l'autorità giudiziaria possa ritenere invalida la delibera dell'assemblea straordinaria di SAVE del 3 agosto 2004 di aumento del capitale sociale.

Nel caso in cui la delibera di aumento del capitale sociale dell'Emittente al servizio dell'Offerta Globale fosse ritenuta invalida dall'autorità giudiziaria, l'Emittente ritiene, benché non vi siano precedenti in dottrina e in giurisprudenza che abbiano affrontato espressamente il problema e non vi possa essere certezza in proposito, che troverebbe applicazione l'art. 2379-ter c.c., il quale stabilisce che, *“nelle società che fanno ricorso al mercato del capitale di rischio, l'invalidità della deliberazione di aumento di capitale non può essere pronunciata dopo che a norma dell'art. 2444 c.c. sia stata iscritta nel registro delle imprese l'attestazione che l'aumento è stato anche parzialmente eseguito [...] Resta salvo il diritto al risarcimento del danno eventualmente spettante ai soci e ai terzi”*.

L'Emittente ritiene che, pur in assenza di interpretazioni dottrinali e giurisprudenziali e in assenza di certezza in proposito, in tal caso: (i) non potrebbe essere pronunciata nel merito l'invalidità della delibera di aumento di capitale di SAVE del 3 agosto 2004, qualora il giudizio di merito si concluda dopo l'esecuzione dell'aumento di capitale (e il compimento delle formalità previste dall'art. 2444 c.c.) e l'inizio della negoziazione delle azioni dell'Emittente sul MTA; (ii) resterebbe in ogni caso salvo il diritto

al risarcimento del danno eventualmente spettante al Comune e alla Provincia di Venezia, come previsto allo stesso art. 2379-ter, co. 3 c.c.; nella fattispecie, il Comune e la Provincia di Venezia hanno chiesto in giudizio il risarcimento di tale danno (chiedendo la quantificazione in separato giudizio) e, pertanto, potrebbe sussistere il rischio che SAVE sia condannata al pagamento di un risarcimento non quantificabile alla data del Prospetto. L’Emittente si è difesa in giudizio replicando che l’esecuzione dell’incremento di capitale con esclusione del diritto di opzione deliberato dall’assemblea dei soci del 3 agosto 2004 non potrà causare alcun danno al Comune e alla Provincia di Venezia, in quanto il Comune e la Provincia sono soci di minoranza di SAVE, e tali rimarranno anche dopo l’esecuzione dell’incremento di capitale, il quale determinerà una “diluizione” di tutti i soci nella medesima proporzione.

(C) Effetti dell’eventuale accoglimento, nel merito, dell’impugnativa della delibera dell’assemblea di SAVE del 3 agosto 2004 di presentazione della domanda di ammissione a quotazione

Essendo pendenti i giudizi sopra descritti, è necessario segnalare che, pur sussistendo a giudizio dell’Emittente fondati motivi di diritto a sostegno della posizione di SAVE, non è possibile escludere che l’autorità giudiziaria possa ritenere invalida la delibera dell’assemblea di SAVE del 3 agosto 2004 di presentazione della domanda di ammissione a quotazione.

Nella specie, l’eventuale accoglimento dell’impugnativa in oggetto – e il suo passaggio in giudicato – in un momento successivo all’avvenuta quotazione della Società, potrebbero comportare una sopravvenuta “limitazione” dei poteri di gestione degli amministratori di SAVE che hanno presentato alla Borsa Italiana la domanda di ammissione a quotazione, a causa della sopravvenuta invalidità della delibera assembleare che li ha autorizzati a presentare tale domanda.

Qualora tale eventualità si verificasse, l’Emittente ritiene, sulla base dell’opinione di una parte della dottrina e in assenza di precedenti giurisprudenziali, che troverebbe applicazione l’art. 2384 c.c., il quale dispone che *“il potere di rappresentanza attribuito agli amministratori dallo statuto o dalla deliberazione di nomina è generale”* e che *“le limitazioni ai poteri degli amministratori che risultano dallo statuto o da una decisione degli organi competenti non sono opponibili ai terzi, anche se pubblicate, salvo che si provi che questi abbiano agito a danno della società”*.

In applicazione dell’art. 2384, co. 2 c.c., la eventuale sopravvenuta “limitazione” ai poteri degli amministratori di SAVE non sarebbe opponibile dall’Emittente a Borsa Italiana S.p.A., salvo che si provi che questa abbia agito a danno di SAVE medesima: in questa situazione, pur non potendosi avere certezza in proposito, l’Emittente ritiene che – a seguito dell’eventuale accoglimento dell’impugnativa in oggetto e del suo passaggio in giudicato – la domanda di ammissione a quotazione presentata dagli amministratori di SAVE manterebbe efficacia vincolante per l’Emittente stessa.

Si segnala che in dottrina non esiste uniformità di opinioni circa l’applicabilità del menzionato art. 2384 c.c. alle eventuali sopravvenute limitazioni dei poteri degli amministratori: in particolare, secondo una parte della dottrina, gli effetti dell’atto compiuto da un amministratore in forza di poteri attribuiti con una delibera assembleare successivamente dichiarata invalida sarebbero disciplinati dall’art. 2377, comma 7, c.c..

In applicazione di questa norma, a seguito dell’eventuale accoglimento dell’impugnativa in oggetto e del suo passaggio in giudicato: (i) gli amministratori di SAVE dovrebbero *“prendere i conseguenti provvedimenti sotto la propria responsabilità”*; (ii) *“in ogni caso, sono salvi i diritti acquistati in buona fede dai terzi in base ad atti compiuti in esecuzione della deliberazione”*.

Non si può escludere che, qualora l’impugnativa in oggetto sia accolta con sentenza passata in giudicato e sia ritenuto applicabile alla fattispecie l’art. 2377, comma 7, c.c., gli amministratori di SAVE debbano assumere i “provvedimenti” conseguenti all’eventuale invalidità della delibera; non è possibile individuare a priori quali “provvedimenti” dovrebbero essere assunti in tal caso dagli amministratori di SAVE ai sensi dell’art. 2377, comma 7, c.c..

I.6.4.1.3. Aer Tre/ Eurofly S.p.A. / Aeronautica Militare Italiana 51° stormo / ENAC/ Assicurazioni Generali S.p.A.

EuroFly S.p.A. (“**EuroFly**”) ha convenuto in giudizio Aer Tre e l’Aeronautica Militare Italiana per sentire condannare, in via solidale, al risarcimento dei danni – ammontanti a Euro 2.500.000 – subiti, in data 6 agosto 2002, da un aeromobile della flotta Eurofly durante le manovre di posizionamento per il decollo dall’Aeroporto Sant’Angelo di Treviso, a causa del distacco di alcuni frammenti di materiale bituminoso dalla pista che sarebbero finiti sulla coda dell’aeromobile.

Più precisamente, Eurofly ha sostenuto la responsabilità di Aer Tre, per i danni occorsi al proprio aeromobile, eccepido che detta società: (i) non avrebbe posizionato adeguatamente la segnaletica di confine tra la pavimentazione rigida della pista aeroportuale (adibita alle manovre di decollo) e la pavimentazione flessibile (inidonea al transito degli aeromobili) dove sarebbe avvenuto il sinistro; (ii) non avrebbe curato adeguatamente la manutenzione della pavimentazione flessibile, che avrebbe dovuto comunque sopportare le manovre dell’aeromobile senza rischi di danni per lo stesso; (iii) sarebbe contrattualmente responsabile dei danni per la violazione degli obblighi previsti nel contratto per l’utilizzazione dell’Aeroporto di Treviso stipulato con le compagnie aeree.

Aer Tre si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto delle pretese di risarcimento avanzate nei propri confronti da Eurofly, eccepido la mancanza della propria legittimazione passiva rispetto alle pretese avanzate da Eurofly in quanto “gestore parziale” dell’Aeroporto Sant’angelo di Treviso, vale dire soggetto non incaricato della gestione e della manutenzione delle infrastrutture di volo, che rimangono di esclusiva competenza dell’Aeronautica Militare Italiana e, in ogni caso, nel merito ha rilevato: (i) che il sinistro sarebbe stato causato dalla condotta colposa del pilota dell’aeromobile, in quanto, tra l’altro, il confine tra pavimentazione rigida e pavimentazione flessibile è chiaramente visibile (così come riconosciuto anche dall’ENAC nella comunicazione del 11 giugno 2003 all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo); (ii) di aver effettuato, a seguito di specifica commissione e approvazione da parte dell’ENAC, i lavori inerenti il rifacimento della segnaletica orizzontale, lavori che sono stati eseguiti (come risulta dal Verbale di consegna provvisoria) seguendo le procedure concordate tra Aeronautica Militare Italiana e ENAC e sono stati preventivamente approvati dall’ENAC; (iii) di non essere responsabile dei danni riportati dall’aeromobile neanche in forza di obblighi contrattuali nei confronti delle compagnie aeree, in quanto non avrebbe obblighi contrattuali di manutenzione delle infrastrutture nei confronti di queste ultime ed il canone che percepirebbe dalle stesse, ivi inclusa EuroFly, si riferirebbe all’attività di *handling* prestata da Aer Tre, ai diritti di imbarco e sbarco passeggeri e merci, ai diritti di decollo e atterraggio; (iv) l’ammontare del danno subito dall’aeromobile di EuroFly sarebbe comunque inferiore a quanto asserito da quest’ultima.

Inoltre, Aer Tre, per l’ipotesi in cui non fosse riconosciuta l’esclusiva responsabilità del pilota, ha chiesto di essere tenuta manlevata e indenne dall’ENAC e dall’Aeronautica Militare Italiana, dagli eventuali esborsi di denaro che dovesse sostenere in conseguenza dell’accoglimento della domande di Eurofly nei propri confronti, nonché dalle Assicurazioni Generali S.p.A. (compagnia che assicura Aer Tre per i rischi derivanti dalla responsabilità civile aeroportuale) che, a tal fine, ha convenuto nel giudizio in questione.

I.6.4.1.4. *Contenzioso SAVE/Eurochange S.r.l.*

Con atto di citazione notificato in data 31 maggio 2002 Eurochange ha citato in giudizio SAVE, Airport Elite e un funzionario di quest’ultima, chiedendo (i) che fosse accertata e dichiarata la conclusione *inter partes* di un contratto di subconcessione avente ad oggetto la fornitura da parte di Eurochange di servizi di *business service* e di cambia valute all’interno dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia (i “Servizi”), come da proposta che sarebbe stata formulata il 20 febbraio 2002 da Eurochange; (ii) la condanna dei convenuti a porre in essere tutte le misure, i provvedimenti e le attività necessarie all’attivazione dei predetti servizi; (iii) in subordine che fosse pronunciata sentenza ex art. 2932 c.c.; (iv) in via ulteriormente subordinata, che fosse accertata e dichiarata, ex art. 1337 c.c., la responsabilità precontrattuale di Airport

Elite e SAVE, con condanna delle stesse, in solido tra loro, al risarcimento del danno subito dalla Eurochange, pari a Euro 477.368,00, quanto al lucro cessante, e Euro 1.000.000, a titolo di danno all’immagine; (v) in ulteriore subordine, che fosse dichiarata la responsabilità del funzionario di Airport Elite, con condanna dello stesso al risarcimento del danno subito da Eurochange nella misura sopraindicata. In particolare Eurochange ha sostenuto che (i) a seguito di trattativa avviata nell’autunno 2001, Eurochange avrebbe formalizzato ad Airport Elite una proposta per la fornitura dei Servizi; (ii) in data 25 marzo 2002 il predetto funzionario avrebbe comunicato a Eurochange l’accettazione della proposta da parte di SAVE; (iii) con lettera del 19 aprile 2002 Airport Elite avrebbe comunicato che a causa di un disguido la subconcessione non poteva essere rilasciata; (iv) a seguito delle contestazioni di Eurochange, in data 16.5.2002 Airport Elite e SAVE avrebbero eccepito che le stesse avevano dovuto riaprire la procedura per l’assegnazione della subconcessione a causa dell’omesso esame di un’altra proposta tempestivamente ricevuta, che SAVE non aveva autorizzato la comunicazione del 25 marzo 2002 e che il funzionario con cui aveva avuto contatti Eurochange non aveva la capacità di rappresentarla; (v) in data 23.5.2002 Eurochange avrebbe notificato a Airport Elite e SAVE un atto di intimazione ex art. 1206 c.c..

SAVE e Airport Elite si sono costituite eccependo il difetto di giurisdizione del giudice adito il favore del giudice amministrativo e nel merito contestando la domanda e chiedendone il rigetto.

Eurochange, nel corso del giudizio, ha proposto ricorso ex art. 700 c.p.c. volto a (i) sospendere l’efficacia di ogni delibera di SAVE avente ad oggetto l’affidamento in subconcessione dei Servizi alla società Travelex Italia S.r.l., aggiudicataria del relativo appalto, e/o a qualsiasi altro soggetto e (ii) inibire a SAVE e Airport Elite di porre in essere atti che consentissero a qualunque soggetto diverso da Eurochange di fornire i Servizi. Tale ricorso non è stato accolto.

Con sentenza dell’8.7.2003, depositata in cancelleria in data 8.10.2004, il Tribunale di Venezia ha dichiarato la carenza di giurisdizione dell’autorità giudiziaria ordinaria in favore del giudice amministrativo.

Alla data del Prospetto Informativo pende il giudizio di appello proposto da Eurochange davanti alla Corte di Appello di Venezia. La prossima udienza è fissata per il 7 luglio 2008.

I.6.4.1.5. Altri giudizi

In aggiunta ai giudizi sopra descritti, si segnalano i sequestri promossi da SAVE nei confronti di Magnus LD, SL ZERMATT LD e GATX-CL AIR LTD, in relazione ai quali si rinvia al Paragrafo I.2.5 del presente Capitolo.

I.6.4.2. Giudizi amministrativi e in materia ambientale

I.6.4.2.1. Impugnativa da parte di Provincia e Comune di Venezia delle delibere dell’assemblea di SAVE del 3 agosto 2004 e atti connessi

(A) Descrizione del contenzioso

Con atto notificato in data 29 ottobre 2004, la Provincia di Venezia ha proposto ricorso davanti al TAR del Veneto contro SAVE, Veneto Sviluppo S.p.A., Regione Veneto, Nordest Avio S.p.A., Urvait Service S.r.l., San Paolo IMI S.p.A., APV Holding S.p.A., Comune di Treviso, Provincia di Treviso, CCIAA di Venezia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell’economia e delle finanze, Governo della Repubblica Italiana, Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché il Comune di Venezia, chiedendo, in sintesi:

- (i) l’annullamento, previa sospensione in via incidentale e cautelare, di tutti gli atti e comportamenti della presunta procedura di privatizzazione di SAVE, con particolare ma non esclusivo riferimento:
 - (a) alle deliberazioni assunte dall’assemblea ordinaria e straordinaria di SAVE in data 3 agosto 2004 (che, tra l’altro, ha assunto la delibera di approvazione della domanda di ammissione alla quotazione e di aumento del capitale sociale dell’Emittente al servizio dell’Offerta Globale), e

- (b) alla convenzione sottoscritta tra SAVE e l'ENAC in data 19 luglio 2001 (cfr. Paragrafo I.1.1 di questo Capitolo) ed al decreto interministeriale 20 marzo 1987 n. 128/14 (che ha affidato in concessione a SAVE la gestione totale dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia per trent'anni a decorrere dal 22 marzo 1987; cfr. Paragrafo I.2.13.1.1 di questo Capitolo per ulteriori informazioni)
- (ii) l'accertamento del presunto obbligo gravante su SAVE, e del conseguente diritto dei soci pubblici fondatori dell'Aeroporto di Venezia (tra cui la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia e la Regione Veneto) di mantenere una partecipazione azionaria paritaria al capitale sociale dell'Emittente, nonché dell'ipotizzato obbligo di conformarsi alla normativa vigente in occasione delle procedure di privatizzazione e nella scelta dei soci privati con riferimento alla procedura di quotazione di SAVE ed alla conseguente alienazione di partecipazioni azionarie dell'Emittente;
- (iii) la condanna alla esecuzione in forma specifica degli obblighi di cui alla precedente lettera (ii) previo annullamento degli atti di cui alla precedente lettera (i), o, in alternativa, al risarcimento del danno subito dalla Provincia di Venezia.

Con atto notificato in data 10 novembre 2004 il Comune di Venezia ha proposto ricorso davanti al TAR Veneto contro SAVE, Regione Veneto, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e Veneto Sviluppo S.p.A., chiedendo, in sintesi, l'annullamento previa misura cautelare: (a) delle delibere dell'assemblea di SAVE del 3 agosto 2004; (b) della deliberazione del Consiglio di Amministrazione di Veneto Sviluppo S.p.A. del 2 agosto 2004 relativa al voto da esprimere nell'assemblea di SAVE del 3 agosto 2004; (c) della stima di liquidazione delle azioni SAVE effettuata dal Consiglio dell'Emittente in data 19 luglio 2004 ai sensi dell'art. 2437-ter c.c.; (d) della relazione degli amministratori di SAVE redatta ai sensi dell'art. 2441, comma 6, c.c. ai fini dell'aumento di capitale al servizio dell'Offerta Globale; (e) delle relazioni e dei pareri del Collegio Sindacale di SAVE redatti ai sensi delle citate norme; (f) di ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale.

Nei giudizi di cui sopra Comune e Provincia hanno asserito, tra l'altro, che la legge 24 dicembre 1986, n. 938 avrebbe istituito un "sindacato *ex lege*" tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Regione Veneto (che controlla Veneto Sviluppo S.p.A.) che imporrebbe a tali enti di esercitare i diritti derivanti dalla partecipazione nella SAVE conformemente alle decisioni assunte dagli stessi a maggioranza in forza di un sindacato *ex lege*.

Veneto Sviluppo si è costituita in giudizio e si è difesa contestando tutte la ragioni addotte dal Comune e dalla Provincia di Venezia.

Il TAR Veneto, con provvedimenti del 24 novembre 2004, ha respinto in sede cautelare le richieste di sospensione di efficacia delle delibere, ritenendo insussistente la giurisdizione amministrativa. Il Consiglio di Stato, con provvedimento del 1 marzo 2005, ha respinto le impugnazioni delle decisioni cautelari di cui sopra, confermando l'insussistenza della giurisdizione amministrativa.

Alla data del Prospetto Informativo, sono pendenti davanti al TAR Veneto i procedimenti di merito. È ragionevole ritenere che detti procedimenti si concludano non prima del 2006.

(B) Effetti dell'eventuale accoglimento, nel merito, dei giudizi davanti al TAR promossi da Comune e Provincia di Venezia

Essendo pendenti i giudizi sopra descritti, è necessario segnalare che, pur sussistendo a giudizio dell'Emittente fondati motivi di diritto a sostegno della posizione di SAVE, non è possibile escludere che l'autorità giudiziaria amministrativa possa annullare le delibere dell'assemblea straordinaria di SAVE del 3 agosto 2004 di aumento del capitale sociale al servizio dell'Offerta Globale e di presentazione della domanda di ammissione a quotazione.

L’Emittente, avuto riguardo al parere di un consulente legale all’uopo incaricato ed alla circostanza che la giurisdizione del giudice amministrativo in relazione alle domande della Provincia e del Comune di Venezia è stata negata in sede cautelare sia dal TAR Veneto che dal Consiglio di Stato, ritiene che sia remoto il rischio di annullamento da parte del giudice amministrativo delle deliberazioni dell’assemblea straordinaria di SAVE del 3 agosto 2004 di aumento del capitale sociale al servizio dell’Offerta Globale e di presentazione della domanda di ammissione a quotazione.

Nel caso in cui tale rischio dovesse verificarsi, l’Emittente ritiene che gli effetti della sentenza del giudice amministrativo di annullamento delle deliberazioni dell’assemblea di SAVE non si estenderebbero automaticamente agli atti compiuti da SAVE in attuazione di tali deliberazioni. La questione è ancora molto incerta, sia in quanto non esistono precedenti di giurisprudenza e di dottrina che abbiano affrontato il problema specifico, sia in quanto, in generale, il problema degli effetti dell’annullamento dell’atto amministrativo sugli atti di diritto privato compiuti in attuazione dell’atto amministrativo annullato ha ricevuto in giurisprudenza soluzioni diverse. Tuttavia, l’orientamento più accreditato (con riferimento al tema dei rapporti fra aggiudicazione e contratto di appalto) è quello secondo il quale debba essere effettuata una valutazione comparativa fra l’interesse di chi ha richiesto l’annullamento e l’interesse pubblico al mantenimento degli effetti del contratto, preservando anche l’interesse dei terzi che abbiano confidato sulla validità del provvedimento amministrativo e sul contratto successivo (nel caso di specie, andrebbe preservato, a questa stregua, l’interesse dei terzi che abbiano acquistato azioni Save in borsa).

I.6.4.2.2. Ricorso del Comune di Venezia presso il TAR Veneto contro Regione Veneto, Veneto Sviluppo S.p.A. e Marco Polo Holding S.r.l.

(A) Descrizione del contenzioso

In data 7 febbraio 2005 il Comune di Venezia ha promosso un ulteriore giudizio davanti al TAR Veneto contro la Regione Veneto, Veneto Sviluppo S.p.A. e Marco Polo Holding S.r.l. (società costituita in data 18 novembre 2004 che detiene una partecipazione nel capitale sociale dell’Emittente pari al 53,926% a seguito del conferimento nella medesima società delle partecipazioni in SAVE detenute da Nordest Avio, Veneto Sviluppo e Urvait Service; per ulteriori informazioni si vedano i Paragrafi III.1 e III.4 del Capitolo Terzo, Sezione Prima). L’Emittente non è parte di questo giudizio.

Il giudizio ha ad oggetto, in sintesi, l’annullamento dei provvedimenti relativi alla costituzione della società Marco Polo Holding S.r.l. e il conferimento nella stessa delle azioni SAVE possedute da Veneto Sviluppo S.p.A.. In tale giudizio il Comune ha affermato, tra l’altro, che la legge 24 dicembre 1986, n. 938 avrebbe istituito un “sindacato *ex lege*” tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Regione Veneto (che controlla Veneto Sviluppo S.p.A.) che imporrebbe a tali enti di esercitare i diritti derivanti dalla partecipazione nella SAVE (inclusa la dismissione di tali partecipazioni) conformemente alle decisioni assunte dagli stessi enti a maggioranza in forza di un sindacato *ex lege*.

Allo stato nel giudizio non è stata presentata istanza cautelare volta a sospendere l’efficacia degli atti impugnati. Veneto Sviluppo si è costituita nel giudizio ed è ragionevole ritenere (pur non potendosi avere alcuna certezza in proposito) che la sentenza di merito del TAR sia pronunciata non prima del 2007.

(B) Effetti dell’eventuale accoglimento, nel merito, dei giudizi davanti al TAR promosso da Comune di Venezia

Nel caso in cui le domande del Comune di Venezia dovessero essere accolte e, quindi, il conferimento delle azioni di SAVE in Marco Polo Holding S.r.l. da parte di Veneto Sviluppo S.p.A. dovesse essere annullato, potrebbe accadere che Marco Polo Holding sia obbligata a restituire a Veneto Sviluppo S.p.A. le azioni di SAVE ricevute in sede di conferimento, con la conseguenza che la percentuale di azioni di SAVE posseduta da Marco Polo Holding S.r.l. scenderebbe dal 53,93% al 34,42% e Veneto Sviluppo S.p.A. ritornerebbe proprietaria del 19% circa di SAVE.

I.6.4.2.3. SAVE / Ministero per le infrastrutture ed i trasporti / ENAC

Con ricorso depositato in data 5 novembre 2004, SAVE ha proposto ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale (“TAR”) del Lazio contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’ENAC per:

- (i) l’annullamento della nota del 20 settembre 2004 con cui il predetto Ministero ha negato la possibilità di ampliamento sino al 2041 della concessione di gestione aeroportuale relativa all’Aeroporto Marco Polo di Venezia, e
- (ii) l'accertamento del diritto di SAVE alla estensione della durata dell'affidamento in concessione sino al 22 marzo 2041.

In seguito alla stipula dell’Atto Aggiuntivo, la Società, in data 22 aprile 2005, ha presentato istanza presso il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio con la quale, dato atto dell’intervenuta sostanziale soddisfazione della pretesa azionata dalla stessa, ha chiesto che venga dichiarata la cessazione della materia del contendere con riferimento al ricorso depositato dall’Emittente stessa in data 5 novembre 2004.

I.6.4.2.4. SAVE/ Ministero dell'economia e delle finanze/Ministero per le infrastrutture ed i trasporti / Ministero per la difesa/ ENAV / Assaeroporti

Con il ricorso notificato il 12 novembre 2001 e depositato il successivo 30 novembre, SAVE ha proposto ricorso contro il Ministero dell’economia e delle finanze, il Ministero per le infrastrutture ed i trasporti e il Ministero per la difesa e nei confronti dell’ENAV nonché dell’Assaeroporti per l’annullamento del decreto del Ministero delle finanze del 14 novembre 2000, che ha disposto il trasferimento all’ENAV della proprietà degli impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) presente presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia, e delle strutture ad essi connessi (quali l’edificio e l’area torre di controllo; la porzione edificio ed area uffici ENAV della palazzina SAVE; manufatto ed area stazione meteo; ecc.) in quanto lesivo del proprio interesse connesso alla conservazione della temporanea proprietà dei menzionati impianti.

Con sentenza n. 1313 del 19 febbraio 2003 il TAR ha respinto il ricorso presentato da SAVE. Alla data del Prospetto Informativo pende il giudizio di opposizione alla menzionata sentenza davanti al Consiglio di Stato e sono in corso trattative per la conclusione bonaria della vertenza.

I.6.4.2.5. Ricorso per l’annullamento del DPR n. 496 dell’11 dicembre 1997 recante norme per la riduzione dell’inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili

Con il ricorso notificato il 26 marzo 1998, SAVE ha proposto ricorso contro il Presidente della Repubblica; la Presidenza del Consiglio dei Ministri; il Ministero dell’Ambiente e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; notiziandone l’Alitalia, la SEA (Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.) e la AdR (Aeroporti di Roma S.p.A.) per l’annullamento, previa sospensione, del decreto del Presidente della Repubblica, 11 dicembre 1997, n. 496, recante norme per la riduzione dell’inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili, in quanto in contrasto con l’art. 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447 (legge quadro sull’inquinamento acustico) sul piano formale, sia sul piano sostanziale e, in particolare, nella parte in cui (art. 5) vieta i movimenti aerei su tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6 locali, ad esclusione di quelli effettuati nelle circoscrizioni degli aeroporti intercontinentali di Roma, Fiumicino e Milano – Malpensa, in contrasto con le disposizioni della legge 447/95, con quelle del decreto 31 ottobre 1997 e con l’art. 3 della Costituzione.

Con sentenza n. 535 del 4 maggio 1999, il TAR Veneto ha accolto parzialmente il ricorso proposto dall’Emittente, affermando l’illegittimità del sopra citato art. 5 del regolamento emanato con il DPR 11 dicembre 1997, n. 496, per violazione del principio della gerarchia delle fonti, in quanto ha introdotto il divieto di volo notturno, sebbene detto divieto non sia previsto da alcuna disposizione della leg-

ge quadro sull’inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447, ai sensi della quale il menzionato regolamento è stato emanato.

Alla data del Prospetto Informativo pende davanti al Consiglio di Stato il ricorso in appello proposto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la riforma della suddetta sentenza del TAR per il Veneto (RG n. 7603/99). SAVE si è costituita chiedendone il rigetto.

Nelle more del giudizio di cui sopra è stato pubblicato sulla G.U. del 17 dicembre 1999 il DPR 9 novembre 1999, n. 476 che ha modificato il precedente DPR n. 496/97 riproducendo tuttavia il divieto di voli notturni dalle ore 23 alle ore 6. Per tale motivo, SAVE ha proposto nuovamente ricorso al TAR per il Veneto, in data 3 febbraio 2000, RG n. 422/00. Con ordinanza n. 343 del 1 marzo 2000 il Giudice Amministrativo ha accolto la domanda cautelare di SAVE e ha ordinato la sospensione dell’efficacia del DPR n. 476/99.

Nel frattempo, le Amministrazioni interessate hanno proposto ricorso per regolamento di competenza al Consiglio di Stato, RG n. 4688/00 e 4669/00 argomentando che il DPR n. 476/99, avendo efficacia su tutto il territorio nazionale, doveva essere impugnato innanzi al TAR Lazio.

Il Consiglio di Stato con decisione n. 6011/00 ha accolto l’istanza di regolamento di competenza, dichiarando la competenza del TAR Lazio.

SAVE, in data 27 novembre 2000, ha chiesto la riassunzione del giudizio innanzi al TAR Lazio.

I suddetti contenziosi sono sostanzialmente analoghi al giudizio sopra meglio descritto, conclusosi positivamente per SAVE in primo grado con la sentenza del TAR per il Veneto n. 535 del 4 maggio 1999 e alla data del Prospetto Informativo non hanno ancora ottenuto definizione da parte dell’adita Giustizia Amministrativa.

I.6.4.3. Polizze assicurative

Il Gruppo SAVE ha in essere coperture assicurative relative alla responsabilità civile derivante dai danni provocati nell’esercizio delle proprie attività, ivi incluso l’inquinamento, nonché coperture assicurative per gli infortuni dei dipendenti per il caso di morte ed invalidità.

Inoltre, il Gruppo ha in essere coperture assicurative per i danni che possono derivare ai beni presenti nel sedime degli aeroporti concessi in gestione allo stesso o a terzi, derivanti, tra l’altro, anche da fattori ambientali, incidenti aerei, atti di terrorismo, conflitti armati, guerre civili ed atti di ribellione.

L’Emittente ritiene che tali coperture assicurative siano idonee a coprire i rischi connessi con l’attività esercitata dal gruppo SAVE.

Peraltro, non si può escludere che in futuro il verificarsi di alcuni dei suddetti eventi possa causare danni tali da non essere interamente coperti da dette polizze.

Inoltre, non si può escludere che, in generale, il verificarsi dei menzionati eventi possa comportare un aumento dei costi che il Gruppo SAVE deve sostenere per reperire sul mercato le suddette coperture assicurative.

I.6.5. POSIZIONE FISCALE

I.6.5.1. Esercizi definiti ai fini fiscali

Ai sensi dell’art. 43 del D.P.R. n. 600/1973 in materia di imposte sui redditi ed all’art. 57 del D.P.R. n. 633/1972 in materia di IVA, le società sono soggette ad ordinario accertamento entro il 31 dicembre del quarto anno successivo a quello in cui è stata presentata la dichiarazione annuale (fino al 31 dicembre 1998, tale termine, ai fini delle imposte sui redditi, corrispondeva al quinto anno successivo a quel-

lo in cui era stata presentata la dichiarazione annuale). Con riferimento alle annualità fino al 2002, tale termine è stato, tuttavia, prorogato di due anni dall'art. 10 della legge n. 289/2002 (c.d. "Legge Finanziaria per l'anno 2003") per le società che non si sono avvalse delle disposizioni di cui agli artt. 8 e 9 della medesima legge n. 289/2002 – relative rispettivamente all'integrativa semplice e al condono tombale (che consentivano la definizione o la integrazione degli imponibili per i periodi d'imposta suscettibili di accertamento da parte dell'Amministrazione finanziaria).

Ne consegue che, per le società con esercizio coincidente con l'anno solare:

- in caso di mancata presentazione di una domanda di sanatoria, sono ancora soggette ad accertamento le annualità dal 1997 ai fini delle imposte sui redditi, e dal 1998 ai fini I.V.A., fino al 2004, oltre a quella in corso;
- in caso di presentazione di una domanda di sanatoria di cui ai citati artt. 8 e 9 della legge 289/2002, sono ancora soggette ad ordinario accertamento le annualità dal 2000 al 2004, oltre a quella in corso;
- tuttavia, in caso di presentazione di istanza di condono tombale, risulteranno definite, e quindi sottratte all'ordinario accertamento nei termini previsti dalla relativa normativa, le annualità oggetto di definizione.

Tutto ciò premesso, con riferimento a SAVE ed alle società italiane incluse nell'area di consolidamento si osserva quanto segue:

Imposte dirette e IVA

- Le società Save Engineering S.p.A. e Aer Tre S.p.A. hanno aderito al condono tombale di cui al citato art. 9 della legge n. 289/2002 ai fini delle imposte sui redditi e dell'IVA relativamente agli esercizi dal 1997 al 2002. Le società Save Security S.r.l. e Centostazioni S.p.A. hanno aderito al condono tombale ai fini delle imposte sui redditi e dell'IVA per i soli periodi 2001 e 2002 essendo state costituite nel corso dell'anno 2001. Pertanto, con riferimento a tali società, per gli anni oggetto di condono tombale è preclusa l'ordinaria attività di accertamento da parte degli uffici; restano, tuttavia, salvi gli effetti della liquidazione delle imposte e del controllo formale di cui agli artt. 36-bis e 36-ter del D.P.R. n. 600/1973, nonché quelli derivanti dal controllo delle dichiarazioni IVA ex art. 54-bis del D.P.R. n. 633/1972. Rimangono, invece, soggetti agli ordinari poteri di accertamento il periodo d'imposta 2003, 2004 e quello in corso 2005.
- La società Archimede 1 S.p.A., costituita il 20 novembre 2001 e con primo periodo di imposta chiuso al 30 giugno 2002, ha aderito al condono tombale per il solo anno solare 2001 e per la sola IVA. Ne consegue che, per le imposte sui redditi sono ordinariamente accertabili tutti i periodi di imposta e per l'IVA sono ordinariamente accertabili i periodi di imposta 2002, 2003, 2004 e quello in corso 2005.
- La società Archimede 2 S.r.l., costituita in data 8 novembre 2002 e con primo periodo di imposta chiuso al 31 dicembre 2003 non ha aderito ad alcun condono ai fini IVA relativamente al 2002. Ne consegue che sono ordinariamente accertabili tutti i periodi di imposta sia ai fini IVA che delle imposte sui redditi.
- Tutte le altre società italiane incluse nell'area di consolidamento (compresa SAVE) hanno aderito alla c.d. integrativa semplice di cui all'art. 8 della citata legge n. 289/2002. Di conseguenza, per queste società non si applica l'estensione dei termini di accertamento di cui si è detto sopra; tuttavia, restano soggette agli ordinari termini di accertamento per le annualità dal 2000 al 2004, oltre naturalmente a quella in corso.

Sostituti di imposta

Né SAVE né le altre società di cui sopra hanno aderito ad alcuna forma di sanatoria a questi fini. Pertanto, i termini di accertamento in relazione alla posizione delle diverse società quali sostituti di imposta risultano prorogati di due anni, per cui l’ultimo esercizio definito risulta essere il 1996, fatta eccezione, come evidente, per le società costituite nel corso dell’anno 2000 (*i.e.* Airport Elite S.r.l. e N-Aitec S.r.l.), nel 2001 (*i.e.*, Archimede 1 S.p.A., SAVE Security S.r.l. e Centostazioni S.p.A.) e nel 2002 (*i.e.* Archimede 2 S.r.l.).

I.6.5.2. Contenzioso fiscale

- Relativamente a SAVE, risulta attualmente in essere un unico contenzioso, instaurato dinanzi alla Commissione Tributaria Centrale, nei confronti dell’Agenzia delle Entrate di Venezia (già Ufficio IVA) per il rimborso di interessi su crediti d’imposta IVA, di importo pari a circa Euro 77.500, relativi agli anni 1988 e 1989. Trattandosi, tuttavia, di una posizione attiva per SAVE, da tale contenzioso non derivano passività fiscali potenziali.
- Con riferimento alle società controllate, non esistono – alla data del Prospetto Informativo – contenzioni fiscali in essere né sono in corso verifiche, ispezioni, controlli o accertamenti di carattere tributario presso le medesime società.

I.6.5.3. Perdite riportabili a nuovo ai fini fiscali

Alla data del 31 dicembre 2003 (ovvero al 30 giugno 2003 per Archimede 1 S.p.A.) le società italiane del gruppo SAVE rientranti nell’area di consolidamento che presentano perdite riportabili a nuovo ex art. 84 del D.P.R. n. 917/1986 sono le seguenti:

Società	Importo	Anno di formazione	Limite temporale all’utilizzo
N-Aitec S.r.l.	€ 171.537	2002 e 2003	illimitatamente
Archimede 1 S.p.A.	€ 1.959.384	30.06.2002 e 30.6.2003	illimitatamente
Save Engineering S.p.A.	284.940	2003	quinto periodo di imposta successivo a quello chiuso al 31 dicembre 2003

Tabella 35

I.6.5.4. Esenzioni e/o agevolazioni fiscali di cui hanno usufruito SAVE e le sue controllate nell’ultimo triennio

Nell’ultimo triennio (periodo dal 2001 al 2003):

- SAVE ha beneficiato della riduzione dell’aliquota IRPEG al 19%, per il periodo d’imposta 2001 per effetto dell’applicazione della c.d. “*Dual Income Tax*” (DIT) ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. n. 466/1997. Il beneficio ottenuto è riferito, complessivamente, ad un ammontare di reddito assoggettato a tassazione con aliquota ridotta pari a 2,452 milioni di Euro;
- SAVE ha beneficiato per l’anno 2002 dell’agevolazione prevista dalla c.d. “*Tremonti-bis* investimenti” ai sensi e per gli effetti della legge n. 383/2001, per un importo complessivo pari a Euro 16,594 milioni;
- SAVE ha beneficiato della rivalutazione agevolata dei beni di cui alla legge n. 342/2000;
- le società N-Aitec S.r.l., Airport Elite S.r.l., Marco Polo Park S.r.l., SAVE Security S.r.l., Aer Tre S.p.A. e Centostazioni S.p.A. hanno beneficiato della detassazione dei redditi reinvestiti per effetto della

c.d. "agevolazione Tremonti-*bis* investimenti" ai sensi e per gli effetti della legge n. 383/2001, per un ammontare complessivamente pari a Euro 2,075 milioni. Inoltre la società Aer Tre S.p.A. ha beneficiato per il periodo d'imposta 2001, dell'applicazione della legge n. 133/1999 (c.d. "legge Visco") per un ammontare pari a Euro 0,469 milioni. Infine le società Save Engineering S.p.A. e Aer Tre S.p.A. hanno beneficiato dell'applicazione della c.d. "Dual Income Tax" (DIT) ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. n. 466/1997 su un ammontare di reddito agevolato complessivamente pari a Euro 0,301 milioni.

Si segnala che con riferimento all'agevolazione "Tremonti-*bis*" di cui ha goduto SAVE per l'esercizio 2002 erano sorti dei dubbi applicativi in merito alla determinazione del periodo d'imposta nel corso del quale gli investimenti agevolati dovessero considerarsi "ultimati", in base alle specifiche previsioni contenute in detta legge. A questo proposito, la Società ha richiesto a due autorevoli studiosi della materia due distinti pareri che hanno entrambi confermato la corretta interpretazione della norma in esame da parte della Società. Non si può ovviamente escludere che l'amministrazione finanziaria, in sede di verifica della determinazione del risultato imponibile effettuata dalla Società, contesti la correttezza del comportamento al quale ci si è attenuti.

I.7. Informazioni sul gruppo facente capo all'Emittente

Il seguente organigramma illustra la struttura del Gruppo di cui SAVE è alla guida alla data del Prospetto Informativo, con la suddivisione per aree di *business* e l'indicazione dell'area di consolidamento.

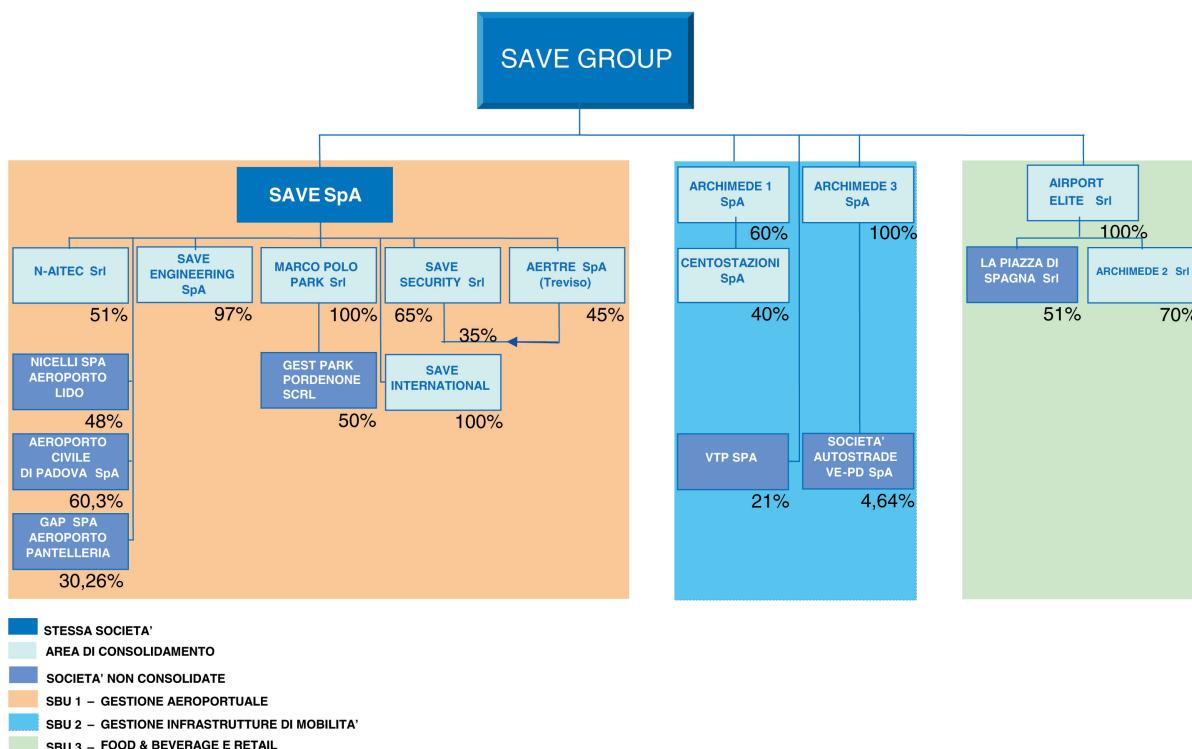


Figura 14

Si segnala che Marco Polo Park, socio di Gest Park Pordenone al 50%, ha autorizzato l'avvio delle procedure di liquidazione della stessa.

Si riporta di seguito una breve descrizione delle società del Gruppo SAVE e delle principali società partecipate dal Gruppo SAVE alla data del Prospetto Informativo.

AIRPORT ELITE S.r.l. Si rinvia ai Paragrafi I.1.2 e I.2..1.3 del presente Capitolo.

MARCO POLO PARK S.r.l.. La Marco Polo Park è stata costituita nel 1990 da SAVE, con il 49% e Autostrade Venezia S.p.A., con il 51%. Dalla sua costituzione gestisce i parcheggi presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia (si veda il Paragrafo I.2.1.1.b del presente Capitolo). Nel 1995 SAVE ne ha acquistato l’intero capitale sociale a fronte del pagamento di un corrispettivo pari a Lire 896.966.000 (Euro 463.240 circa) (si veda il Paragrafo I.2.1.1.b del presente Capitolo).

AERTRE S.p.A. – Aeroporto di Treviso. Si rinvia ai Paragrafi I.1.2 e I.2.1.1.a del presente Capitolo.

ARCHIMEDE 1 S.p.A.. Partecipata da SAVE al 60%, è stata costituita alla fine del 2001 dall’Emittente insieme a Manutenco Facility Management S.p.A., con il 21%, Bipielle Investimenti S.p.A., con il 15%, Pulitori e Affini S.p.A., con il 4%, unicamente allo scopo di prendere parte alla procedura bandita da FS per la selezione di uno o più *partner* privati ai quali aggiudicare il 40% del capitale sociale di Centostazioni, al fine di dare congiuntamente esecuzione al progetto di riqualificazione e sviluppo delle centotre medie stazioni distribuite, su tutto il territorio italiano, affidate alla gestione della medesima Centostazioni.

CENTOSTAZIONI S.p.A.. Si rinvia ai Paragrafi I.1.2 e I.2.1.2 del presente Capitolo.

SAVE SECURITY S.r.l.. Società il cui capitale sociale è detenuto al 65% da SAVE ed al 35% da Aer Tre e che è stata costituita dall’Emittente nel marzo 2001 per esercitare l’attività di *security* all’interno del sedime aeroportuale di Venezia Tessera. Dal 2004 opera anche presso lo scalo aeroportuale di Treviso (si veda il Paragrafo I.2.1.1.s del presente Capitolo).

SAVE ENGINEERING S.p.A.. È stata costituita nel 1990 come società a responsabilità limitata con la denominazione di Aerim da SAVE, Aeroveneta S.r.l., Aliservice S.r.l. e Polo Service S.r.l.. Nel 1997 è stata trasformata in società per azioni con la denominazione di SAVE Engineering S.P.A.. Ha sede legale in Venezia capitale sociale di Euro 520.000. Alla data del Prospetto informativo è controllata con il 97% dall’Emittente e svolge l’attività di progettazione e coordinamento dei lavori relativi alla realizzazione di grandi opere aeroportuali e, più in generale, di nuove infrastrutture (si veda il Paragrafo I.2.1.1.c del presente Capitolo).

N-AITEC S.r.l.. Nord Est Airport I.T. S.r.l. (“**N-AITEC**”) è stata costituita nell’ottobre del 2000 con la denominazione “Sviluppo 26 S.r.l.” nell’ambito di una riorganizzazione della società Giada S.r.l., dalla quale ha acquistato il *software* di gestione aeroportuale e il relativo ramo di azienda (si veda il Paragrafo I.2.1.1.d del presente Capitolo).

SAVE ne ha acquisito il 51% nel gennaio 2001 (si veda il Paragrafo I.2.1.1.d del presente Capitolo).

SAVE INTERNATIONAL S.A.. SAVE International, partecipata per il 99,8% da SAVE e per il 0,2% dalla Airport Elite, è stata costituita da dette società nel 2001 allo scopo di ottimizzare la crescita del Gruppo SAVE anche al di fuori dei confini nazionali. Alla data del Prospetto Informativo detiene, attraverso una fiduciaria, numero 118.683 azioni di Aerodrom Ljubljana d.d. Brnik-Aerodrom, la società che gestisce l’aeroporto di Lubiana.

NICELLI S.p.A.. Società costituita nel 1998, con sede legale in Venezia Lido, capitale sociale di Euro 774.000,00, di cui SAVE detiene il 48%, gestisce l’aeroporto “G. Nicelli” del Lido di Venezia. L’aeroporto è attualmente in fase di ristrutturazione e riqualificazione. In particolare, SAVE ENGINEERING S.p.A. sta svolgendo i lavori di manutenzione straordinaria e conservativa dell’aerostazione ed i lavori di adeguamento, ammodernamento e riqualifica della pista di volo, della bretella e dei parcheggi Aeromobili.

AEROPORTO CIVILE DI PADOVA S.p.A.. Società costituita nel 1969, con sede legale in Padova capitale sociale di Euro 821.215,00, di cui SAVE detiene il 60,3%, gestisce l'Aeroporto di Padova che è utilizzato principalmente per voli privati, di carattere sanitario e sociale e per attività formative per l'istruzione secondaria.

G.A.P. S.p.A. – Aeroporto Pantelleria. Società costituita nel 1997, con sede legale in Pantelleria capitale sociale di Euro 386.250,00, di cui SAVE detiene il 30,26%, presta i servizi di handling presso l'Aeroporto dell'isola di Pantelleria che è collegato con l'aeroporto di Venezia da voli diretti di linea durante la stagione estiva.

VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI S.p.A.. Società costituita nel 1997, con sede legale in Venezia capitale sociale di Euro 3.120.000,00, di cui SAVE detiene il 21%, gestisce e promuove l'attività passeggeri del Porto di Venezia.

ARCHIMEDE 2 S.r.l.. Società costituita nel 2002, con sede legale in Catania capitale sociale di Euro 400.000,00, indirettamente controllata da SAVE, attraverso Airport Elite che ne detiene il 70%, gestisce alcune attività commerciali presso l'aeroporto di Catania (si veda il Paragrafo I.2.1.3 del presente Capitolo).

LA PIAZZA DI SPAGNA S.r.l.. Società, con sede legale in Fiumicino capitale sociale di Euro 100.000,00, indirettamente controllata da SAVE, attraverso Airport Elite S.r.l che ne detiene il 51% (il restante 49% è posseduto da Aeroporti di Roma), costituita nel dicembre 2003 per subentrare nella gestione di 22 punti vendita *Food & Beverage* situati negli aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino (si veda il Paragrafo I.2.1.3 del presente Capitolo).

ARCHIMEDE 3 S.r.l.. Società costituita nel 1986 con la denominazione di ISA Roma S.r.l., con sede legale in Venezia capitale sociale di Euro 50.000,00, di cui SAVE ha acquisito al 100% nel corso del 2004 al fine di poter cogliere le evoluzioni future del settore dei trasporti autostradali.

SOCIETÀ AUTOSTRADE VENEZIA PADOVA S.p.A.. Società costituita nel 1928, con sede legale in Marghera capitale sociale di Euro 20.925.000,00, di cui Archimede 3 detiene il 4,64%, gestisce il tratto autostradale Venezia – Padova.

II. INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ORGANI SOCIALI

II.1. Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione della Società, nominato dall’Assemblea Ordinaria dei soci tenutasi in data 15 aprile 2003 e in carica per tre esercizi sociali fino all’approvazione del bilancio relativo all’esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2005, è composto dai seguenti undici membri (si veda il Paragrafo 6.11.2 Capitolo VI, Sezione Prima):

Carica	Nome e cognome	Luogo e data di nascita
Presidente	Enrico Marchi	Sernaglia della Battaglia (TV) - 06/04/1956
Amministratore	Luca Bonaiti ^(**)	Padova - 14/12/1959
Amministratore	Amerigo Borrini ^(*)	Trieste - 06/08/1948
Amministratore	Giorgio Calzavara	Venezia - 21/05/1955
Amministratore	Laura Fincato	Vicenza - 12/07/1950
Amministratore	Maurizio Olivetti	Venezia - 21/02/1941
Amministratore	Oliviero Edoardo Pessi ^(**)	Padova - 07/05/1964
Amministratore	Roberto Sacchi ^(*)	Brescia - 27/05/1953
Amministratore	Amalia Sartori	Valdastico (Vi) - 02/08/1947
Amministratore	Loris Tosi	Venezia - 29/01/1957
Amministratore	Luca Zaia	Conegliano (Tv) - 27/03/1968

(*) Nominati dall’Assemblea Ordinaria in data 3 maggio 2004 a seguito delle dimissioni dei consiglieri Arturo Bastianello e Giuseppe Stefanel.

(**) Amministratori indipendenti ai sensi del Codice di Autodisciplina per le società quotate.

Tabella 36

I Consiglieri sono domiciliati, ai fini della loro carica, presso la sede legale di SAVE.

Di seguito si forniscono dei brevi curricula vitae degli Amministratori in carica:

Enrico Marchi, 49 anni, laureato in Economia Aziendale all’Università Luigi Bocconi di Milano ha iniziato la propria attività professionale nel campo della consulenza e del *merchant banking* co-fondando insieme al Dott. Andrea De Vido la Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. oggi partecipata indirettamente con il 44% circa ed il 42% circa da Enrico Marchi e Andrea De Vido, rispettivamente, e con il 10% dalle Assicurazioni Generali. Presidente del Consiglio d’Amministrazione di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., è stato Consigliere di Amministrazione in varie società industriali e di servizi ed ha ricoperto cariche all’interno di Pubbliche Amministrazioni. Dal 1 giugno 2000 è Presidente del Consiglio d’Amministrazione di SAVE, dopo esserne stato consigliere per tre anni e vice Presidente per un anno. Alla data del Prospetto Informativo è altresì Presidente di Airport Elite S.r.l., Archimede 1 S.p.A. e Save Engineering, nonché membro del Consiglio di Amministrazione di Marco Polo Holding S.r.l., di Centostazioni, di Aer Tre e Amministratore Unico di Archimede 3 S.r.l.

Luca Bonaiti, 44 anni, laureato in Ingegneria è Amministratore Delegato dell’azienda di famiglia la Bonaiti S.p.A. operante nel settore meccanico della produzione di trafiletti di ferro zincati e nella viteria speciale stampata per i settori dei veicoli, degli elettrodomestici e dell’edilizia. Da giugno 2002 è Presidente di Unindustria Padova e dal 15 aprile 2003 è Consigliere di Amministrazione di SAVE.

Amerigo Borrini, 55 anni, laureato in Economia e Commercio ha iniziato la propria attività nel 1967 nelle Assicurazioni Generali S.p.A. dove ha assunto diversi incarichi di responsabilità e dal 2002 ricopre il ruolo di Direttore del servizio Finanza. Consigliere d'Amministrazione di Autostrade S.p.A. e di Banca Generali oltre che di diverse società del gruppo Generali, è stato nominato Consigliere di Amministrazione di SAVE il 3 maggio 2004; ricopre inoltre la Carica di consigliere di Amministrazione in diverse altre società tra cui Agorà Investimenti S.p.A. e Marco Polo Holding S.r.l..

Giorgio Calzavara, 49 anni, laureato in giurisprudenza dal 1998 è dirigente dell'Autorità Portuale di Venezia. Dal 1997 è Amministratore di SAVE.

Laura Fincato, 54 anni, laureata in Filosofia ha ricoperto cariche di responsabilità in ambito istituzionale ed in particolare è stata membro del Parlamento Italiano dal 1983 al 1994 ricoprendo tra l'altro la carica di Sottosegretario del Ministro dell'Educazione (1989-1992) e del Ministro degli Esteri (1993-1994), consulente per il Presidente del Consiglio dei Ministri per la promozione e lo sviluppo dell'Italia all'estero dal 1995 al 2002. Attualmente, è consulente per le relazioni istituzionali con le autorità Europee per la Vodafone. E' entrata a far parte del Consiglio di Amministrazione di SAVE dal 2001. Alla data del Prospetto Informativo, è altresì membro del Consiglio di Amministrazione di Archimede 1.

Maurizio Olivetti, 63 anni, laureato in giurisprudenza, svolge la libera professione di avvocato dal 1969. Dal 1997 fa parte del Consiglio di Amministrazione di SAVE. Alla data del Prospetto Informativo è membro del Consiglio di Amministrazione di Airport Elite.

Oliviero Edoardo Pessi, 40 anni, laureato in giurisprudenza, svolge la libera professione di avvocato dal 1991. Ha prestato la propria attività professionale per importanti studi legali sul territorio nazionale, è consigliere di amministrazione di SAVE dal 15 aprile 2003.

Roberto Sacchi, 51 anni, professore ordinario di Diritto Commerciale della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Milano, svolge la libera professione con particolare specializzazione in diritto societario. Autore di numerose pubblicazioni fa parte del Consiglio di Amministrazione di SAVE dal 3 maggio 2004.

Amalia Sartori, 57 anni, laureata in lettere ha ricoperto cariche di responsabilità in ambito istituzionale ed in particolare dal 1985 al 1990 è stata Assessore alla Viabilità e Trasporti per la Regione Veneto e ha ricoperto la carica di Presidente del Consiglio d'Amministrazione dell'Emittente all'epoca della costituzione della stessa. E' membro del Parlamento Europeo ed è tornata a far parte del Consiglio di Amministrazione di SAVE dal 15 aprile 2003.

Loris Tosi, 47 anni, professore ordinario di Diritto Tributario della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università Ca' Foscari di Venezia, svolge la libera professione di avvocato tributarista. Fa parte del Consiglio di Amministrazione di SAVE dal gennaio 2003.

Luca Zaia, 36 anni, laureato in Scienze della Produzione Animale, è eletto nel 1993 nelle file della Lega Nord Liga Veneta Consigliere Comunale di Godega di Sant'Urbano; nel 1995 diviene Consigliere provinciale e Assessore all'Agricoltura; è Presidente della Provincia di Treviso dal 1998. Fa parte del Consiglio di Amministrazione di SAVE dal 2000.

L'Assemblea Straordinaria dei soci dell'Emittente, tenutasi in data 3 agosto 2004, ha approvato lo statuto sociale che entrerà in vigore alla data di inizio delle negoziazioni delle Azioni sul MTA (lo "Statuto") per adeguarne le previsioni alla normativa vigente per le società con azioni quotate di cui al D.Lgs. 24 febbraio 1998 n. 58 e successive modifiche (si veda il Paragrafo 6.8 del Capitolo VI, Sezione Prima). Lo statuto sociale vigente era stato in precedenza già stato modificato per adeguarne le previsioni alla normativa introdotta dai D.Lgs. 17 gennaio 2003 nn. 5 e 6 e successive modifiche (di seguito, la "Riforma Vietti") dall'Assemblea Straordinaria dei soci dell'Emittente tenutasi in data 26 maggio 2004.

Lo Statuto, tra l’altro, prevede che la gestione della Società spetti esclusivamente agli Amministratori, i quali compiono le operazioni necessarie per l’attuazione dell’oggetto sociale. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione, oltre ad esercitare i poteri che gli sono attribuiti dalla legge, è competente a deliberare sulle seguenti materie che non possono essere delegate a uno o più amministratori:

- (i) acquisto, alienazione e permuta di beni immobili;
- (ii) accensione di mutui;
- (iii) concessione di fideiussioni di valore superiore ad Euro 150.000,00;
- (iv) apertura e/o chiusura di sedi secondarie;
- (v) assunzioni di finanziamenti a breve termine presso istituti di credito ordinario, anche allo scoperto concordandone le relative condizioni;
- (vi) acquisto, cessione e trasferimento, anche mediante licenza, di diritti industriali: marchi, brevetti, invenzioni, disegni, progetti e modelli di fabbrica e di qualità;
- (vii) stipula di transazioni e definizione di controversie con arbitri anche amichevoli compositori;
- (viii) acquisto e vendita di beni mobili per un valore superiore ad Euro 150.000,00 per singolo bene.

Ai sensi del suddetto Statuto, inoltre, il Consiglio di Amministrazione può delegare, nei limiti di cui all’art. 2381 c.c., proprie attribuzioni ad un comitato esecutivo e/o a uno o più dei suoi componenti, determinandone il contenuto, i limiti e le eventuali modalità di esercizio della delega e nomina, di volta in volta, su proposta del Presidente, un Segretario, anche estraneo alla Società. La rappresentanza legale della Società di fronte a terzi e in giudizio, nonché l’uso della firma sociale spettano sia al Presidente, sia a chi ricopre l’incarico di Amministratore Delegato nel limite delle deleghe e, in caso di assenza o impedimento del primo, al Vice Presidente ove nominato.

Alla data del Prospetto Informativo, non è stato nominato un Comitato Esecutivo.

Con delibera in data 8 maggio 2003 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l’attribuzione al Presidente dei poteri di ordinaria amministrazione, da esercitarsi con firma libera e per tutto il periodo di validità della carica, per rappresentare legalmente la Società in ogni sede e di fronte a chiunque, ad esclusione di quelli che rimangono di esclusiva pertinenza del Consiglio d’Amministrazione stesso riportati sopra. Tra i poteri conferiti al Presidente con la suddetta delibera vengono qui di seguito elencati, a titolo esemplificativo e non tassativo, i seguenti:

- a) firmare la corrispondenza;
- b) acquistare e vendere beni mobili sino ad un valore di Euro 150.000 per ogni singolo bene;
- c) acquistare e vendere automezzi, svolgendo tutte le necessarie pratiche presso il Pubblico Registro Automobilistico ed ogni altro competente ufficio;
- d) affittare uffici, magazzini od altri immobili per esigenze sociali;
- e) compiere ogni e qualsiasi formalità ipotecaria di fronte alla conservatoria dei Registri immobiliari;
- f) disporre ed esigere pagamenti, ivi comprese la stipula e la rescissione dei relativi contratti;
- g) emettere, girare, scontare, incassare assegni bancari, pagherò cambiari, tratte, vaglia ed altri titoli di credito;
- h) effettuare depositi e prelievi bancari nei limiti dei fidi concessi e compiere ogni operazione bancaria, effettuare depositi e prelievi in conti correnti postali e procedere ad ogni operazione relativa;

- i) costituire e ritirare depositi cauzionali presso Ministeri, gli Uffici del debito pubblico, della Cassa depositi e prestiti, le intendenze di finanza, gli Uffici doganali, i Comuni e le Province, le Regioni e ogni altro Ufficio, Enti Governativi o privati, rilasciando valide quietanze e discarichi;
- j) riscuotere e cedere crediti anche in garanzia a banche e privati, rilasciando le relative quietanze in acconto o saldo;
- k) compiere tutte le operazioni inerenti alle cassette di sicurezza costituite o da costituire presso Istituti di credito;
- l) pagare e concordare tasse, imposte e contributi accettando e respingendo accertamenti, rimborsi, con compimento di tutti gli atti opportuni al più esatto accertamento fiscale;
- m) addivenire ad emissioni e liquidazioni di conti e fatture;
- n) agire per la tutela degli interessi della Società avanti ai comitati direttivi degli agenti di cambio e avanti a collegi peritali;
- o) sovrintendere alla tenuta di libri sociali, alle annotazioni su di essi di tutte le necessarie registrazioni ed al loro controllo;
- p) vendere, permutare, sia in Italia che all'estero, anche con contratti continuativi, servizi e prestazioni, forniti dalla Società, fissando prezzi, termini, condizioni, concedendo abbuoni e sconti, e firmare i relativi contratti sino a Euro 150.000;
- q) concorrere ad appalti, aste, licitazioni presso aziende private e presso Enti Pubblici Governativi, Regionali o Locali, presso ogni altra Pubblica Amministrazione;
- r) stipulare contratti con Società o Istituti di assicurazione, firmando le relative polizze, con facoltà di svolgere qualsiasi pratica relativa a liquidazioni di danni o indennità sino a Euro 150.000;
- s) dare e ricevere commissioni, agenzie, rappresentanze anche in esclusiva, parziali e territoriali;
- t) stipulare contratti di deposito, spedizioni anche aeromarittime, convenendo patti e condizioni;
- u) fare concessioni, modificazione o completamenti di accordi di assistenza amministrativa o finanziaria o di assistenza tecnica;
- v) nominare e revocare avvocati, procuratori, consulenti tecnici, professionisti in genere;
- w) assumere e licenziare operai, impiegati, determinandone le retribuzioni;
- x) partecipare a trattative sindacali e stipulare contratti anche aziendali nei limiti stabiliti dal Consiglio di Amministrazione;
- y) definire programmi di attività e modificazione di essi;
- z) ritirare pacchi, lettere anche raccomandate ed assicurate presso gli uffici postali, presso le Ferrovie dello Stato, le compagnie e ditte di trasporto e dogana, ritirando merci ed inoltrando ricorsi di danno ed esigendo eventuali indennizzi;
- aa) compiere ogni altra attività di ordinaria amministrazione non prevista nei punti precedenti.

Modalità di nomina del Consiglio di Amministrazione

Lo Statuto prevede che la Società sia amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri non inferiore a 11 e non superiore a 13. L'Assemblea ne determina il numero entro i predetti limiti. I membri del Consiglio di Amministrazione sono rieleggibili e, salvo diversa deliberazione dell'Assemblea, durano in carica tre esercizi.

I Consiglieri di nomina assembleare sono eletti secondo il meccanismo del voto di lista. In particolare gli amministratori sono nominati dall’assemblea sulla base di liste presentate da soci che, da soli od unitamente ad altri soci, possiedano complessivamente almeno il 2,5% delle azioni aventi diritto di voto nell’assemblea ordinaria. Dalla lista che ottiene la maggioranza dei voti vengono tratti 10 amministratori nel caso in cui gli amministratori da eleggere siano 11 o 12, ovvero 11 amministratori nel caso in cui gli amministratori da eleggere siano 13. Dalla lista seconda classificata saranno tratti 1 amministratore nel caso in cui gli amministratori da eleggere siano 11, ovvero 2 amministratori nel caso in cui gli amministratori da eleggere siano 12 o 13.

Il Consiglio di Amministrazione si costituisce validamente con la presenza della maggioranza dei suoi membri e delibera con la maggioranza assoluta dei voti dei presenti. In caso di parità, prevale il voto di chi presiede.

Per ulteriori dettagli circa lo Statuto approvato dall’Assemblea Straordinaria tenutasi in data 3 agosto 2004 si fa rinvio al testo riportato in Appendice sub 13.1.4.

Per le informazioni concernenti la conformità del suddetto Statuto al Codice di Autodisciplina delle società quotate, si veda il Paragrafo VI.8, Capitolo VI, Sezione Prima.

II.2. Collegio sindacale

Ai sensi dell’art. 21 dello statuto sociale, come modificato dall’Assemblea Straordinaria della Società in data 26 maggio 2004, il Collegio Sindacale è composto da cinque sindaci effettivi e due supplenti di cui due sindaci effettivi nominati rispettivamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (o il diverso ministero che ne dovesse in futuro assumere le funzioni) e dal Ministero dell’economia e delle finanze (o il diverso ministero che ne dovesse in futuro assumere le funzioni); questa clausola dello statuto di SAVE richiama il contenuto dell’articolo 11 del D.M. 521/1997 ed è stata inserita sia in quanto la Convenzione, così come integrata in data 23 marzo 2005, convenzione che SAVE ha stipulato in adempimento dell’art. 17, comma 2, del D.M. 521/1997, contiene un esplicito riferimento alle disposizioni di cui all’art. 11 del D.M. 521/1997 in materia di collegi sindacali, sia, inoltre, in quanto analogo potere di nomina “di diritto” di due sindaci, dei quali uno con funzioni di Presidente, da parte dei Ministeri competenti ai sensi di legge è sempre stato prevista, in ossequio alla tradizione, nello statuto di SAVE, così come in quello di altri gestori “totali” (si veda, ad esempio, lo statuto della SEA S.p.A. di Milano). I restanti tre sindaci effettivi e i due sindaci supplenti sono nominati dall’Assemblea Ordinaria degli azionisti dell’Emittente sulla base di liste composte di due sezioni (una per i candidati alla carica di sindaco effettivo ed una per i candidati alla carica di sindaco supplente) presentate dai soci che, da soli o congiuntamente ad altri, siano complessivamente titolari di azioni con diritto di voto rappresentanti almeno il 2,5% del capitale sociale. Dalla lista che ha ottenuto il maggior numero dei voti vengono tratti 2 sindaci effettivi ed 1 sindaco supplente, mentre il quinto sindaco effettivo e il secondo sindaco supplente sono tratti dalla lista seconda classificata.

Il sindaco nominato dal Ministero dell’economia e delle finanze (o il diverso ministero che ne dovesse in futuro assumere le funzioni) assume, ai sensi dell’art. 21 dello statuto sociale, la funzione di Presidente del Collegio Sindacale.

Ferme restando le situazioni di ineleggibilità previste dalla legge, non possono essere nominati sindaci, e se eletti decadono dall’incarico, coloro che ricoprono la carica di sindaco effettivo in tre o più società emittenti titoli quotati nei mercati regolamentati.

Il Collegio Sindacale, nominato dall’Assemblea Ordinaria della Società in data 15 aprile 2003 per tre esercizi, in carica sino all’approvazione del bilancio di esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2005, è così composto:

Carica	Nome e cognome	Luogo e data di nascita	Domicilio
Presidente	Giuseppe Diana ^(*)	Monteforte Cilento (SA) 03/08/62	Via Garibaldi, 121 - 02100 Rieti
Sindaco effettivo	Luca Arnaboldi ^(**)	Milano 13/05/1961	Via Principe Amedeo, 3 - Milano
Sindaco effettivo	Antonio D'ancona	Pantelleria (TP) 12/12/1930	S. Croce 745 - 30135 Venezia
Sindaco effettivo	Lino De Luca	Vittorio Veneto (TV) 29/08/1946	Via Alfieri, 1 - Conegliano (TV)
Sindaco effettivo	Guido Penso	Conegliano (TV) 31/10/1941	Pass. Corner Piscopia, 10 - Padova
Sindaco supplente	Ruggero Go	Monselice (PD) 09/04/1947	C.so Stati Uniti, 50 - Padova
Sindaco supplente	Valerio Simonato	Venezia 03/10/1952	Galleria Leon Bianco 1/3 - S. Dona' di Piave (VE)

(*) Sindaco nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

(**) Nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 19 giugno 2003.

Tabella 37

II.3. Principali dirigenti

I principali Dirigenti della Società e del Gruppo SAVE sono indicati nella tabella che segue:

Nome e cognome	Carica	Luogo e data di nascita	Anzianità di servizio (*)	Società
Camillo Bozzolo	Direttore Commerciale e Marketing Aviation	Lima (Perù) 13/07/1966	02/09/2002	SAVE
Luca Pisano	Direttore Risorse Umane e Organizzazione	Chieri (TO) 01/10/1963	01/01/2001	SAVE
Monica Scarpa	Chief Financial Officer	Venezia 26/04/1963	02/05/2001	SAVE
Paolo Simioni	Amministratore Delegato	Valdobbiadene (TV) 19/12/1960	04/09/2000	Centostazioni
Massimo Soppani	Direttore Gestione Aeroportuale	Venezia 13/08/1959	19/01/2004	SAVE
Efstathios Tsuropolis	Resp. Relazioni Istituzionali	Salonicco (Grecia) 05/09/1955	01/09/2004	SAVE

(*) Presso le rispettive società indicate nella tabella.

Tabella 38

I *curricula vitae* dei principali Dirigenti sono descritti nel Paragrafo I.6.1.1 del Capitolo I, Sezione Prima.

II.4. Principali attività svolte dai componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale al di fuori della Società aventi rilevanza per la società stessa

Le seguenti tabelle mostrano le principali attività svolte al di fuori del Gruppo SAVE dai componenti il Consiglio di Amministrazione e dai membri del Collegio Sindacale.

a) Consiglio di Amministrazione:

Nome e cognome	Attività	Società
Enrico Marchi	Presidente Consiglio di Amministrazione	Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.
	Consigliere	Marco Polo Holding S.r.l.
	Presidente e Consigliere	Urvait Service S.r.l.
	Consigliere	Agorà Investimenti S.p.A.
Amerigo Borrini	Direttore Servizio Finanza	Assicurazioni Generali S.p.A.
	Consigliere	Autotrade S.p.A.
	Consigliere	Marco Polo Holding S.r.l.
	Consigliere	Banca Generali Trieste
	Consigliere	Generali (Schweiz) Holding
	Consigliere	Migdal, Tel Aviv
	Consigliere	Premuda S.p.A.
	Consigliere	21 Investimenti S.p.A.
	Consigliere	Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.
	Consigliere	Agorà Investimenti S.p.A.
Luca Zaia	Presidente	Provincia di Treviso

Tabella 39

b) Collegio Sindacale:

Nome e cognome	Attività	Società
Giuseppe Diana	Direttore	Direzione Provinciale del Lavoro di Rieti

Tabella 40

II.5. Compensi erogati di SAVE e/o dalle società da essa direttamente e indirettamente controllate ai componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale

Di seguito sono riportati i compensi destinati dall'Emittente e dal Gruppo SAVE ai propri Amministratori ed ai propri Sindaci in carica al 31 dicembre 2004, a qualunque titolo e sotto qualsiasi forma, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004:

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nome e cognome	Carica	Compensi (€)	
		Emittente	Gruppo SAVE
Enrico Marchi	Presidente	228.056,52	285.959,41(**)
Luca Bonaiti	Consigliere	30.662,75	
Amerigo Borrini	Consigliere	14.470,57	
Giorgio Calzavara	Consigliere	30.609,53	
Laura Fincato	Consigliere	26.921,48	
Maurizio Olivetti	Consigliere	31.054,74	43.294,74(**)
Oliviero Edoardo Pessi	Consigliere	30.595,74	
Roberto Sacchi	Consigliere	16.595,98	
Amalia Sartori	Consigliere	10.070,12	
Loris Tosi	Consigliere	9.812,52	
Luca Zaia	Consigliere	31.795,82	

COLLEGIO SINDACALE

Nome e cognome	Carica	Compensi (€)	
		Emittente	Gruppo SAVE
Giuseppe Diana	Presidente	46.790,39	
Luca Arnaboldi	Sindaco Effettivo	3.561,01	
Antonio D'Ancona	Sindaco Effettivo	30.189,98	
Lino De Luca	Sindaco Effettivo	34.747,37	56.126,65(**)
Guido Penso	Sindaco Effettivo	28.446,19	

(*) Dati in Euro

(**) Importi comprensivi del compenso corrisposto dall'Emittente

Tabella 41

II.6. Azioni di SAVE o di società da essa controllate detenute direttamente o indirettamente dai componenti il Consiglio di amministrazione e il Collegio Sindacale (e dai loro coniugi non legalmente separati o figli minori)

Salvo che con riguardo al Presidente dell'Emittente, Enrico Marchi, i componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale ed i loro coniugi non legalmente separati e figli minori non detenevano alla fine del precedente esercizio, né detengono alla data del Prospetto Informativo, né direttamente né indirettamente, strumenti finanziari dell'Emittente o delle società dalla stessa controllate, ivi incluse eventuali stock option, né a tali soggetti sono state conferite opzioni sui medesimi strumenti finanziari.

Il Presidente dell'Emittente, alla data del Prospetto Informativo, detiene indirettamente circa il 44% di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.; più precisamente: (a) il Dr. Enrico Marchi e il Dr. Andrea De Vido detengono rispettivamente circa il 44% e il 42% di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.

attraverso: (i) Marchi G. & C. S.r.l. (società che detiene il 20,40% di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. ed il cui capitale sociale è detenuto al 95% dal Dr. Enrico Marchi e ad allo 0,5% da un familiare del Dr. Marchi); (ii) Abbacus – Commerciale Finanziaria S.p.A. (società che detiene il 47% di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. ed il cui capitale sociale è a propria volta detenuto, attraverso una fiduciaria, da Fintlux S.A. con una partecipazione del 99,80%; Fintlux S.A. detiene a propria volta il 2,20% di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. ed è controllata da Pecharmant Holding S.A. con una partecipazione pari al 97,92% circa del capitale sociale (le restanti partecipazioni in Fintlux S.A. fanno capo a Marchi G. & C. S.r.l. e Medcentro S.p.A., ciascuna con l’1,05% circa); il capitale sociale di Pecharmant Holding S.A. è a propria volta detenuto, attraverso intestazioni fiduciarie, dal Dr. Marchi, con una partecipazione pari al 49,6%; il restante capitale sociale è detenuto per il 49,6%, dal Dr. De Vido, per lo 0,4% da un familiare del Dr. Marchi e per lo 0,4% da un familiare del Dr. De Vido); (iii) David S.p.A. (società che detiene il 20,40% di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. ed il cui capitale sociale è detenuto al 21,98% da Medcentro S.p.A. ed al 39,22% dal Dr. De Vido; quest’ultimo detiene direttamente una partecipazione nel capitale sociale di Medcentro S.p.A. pari all’1%, mentre la restante partecipazione è detenuta, attraverso una fiduciaria, dal Dr. De Vido, per il 97%, e da un familiare del Dr. De Vido, per il 2%). (b) Il restante 10% del capitale sociale di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. è detenuto dalle Assicurazioni Generali S.p.A..

Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. a sua volta detiene:

- (i) indirettamente, il 100% di Urvait Service S.p.A., che alla data del Prospetto Informativo detiene il 21,276% di Marco Polo Holding S.r.l., che a propria volta detiene il 53,926% di SAVE, nonché
- (ii) indirettamente il 42,857% della società denominata Agorà Investimenti S.p.A. la quale detiene il 100% di Nord Est Avio S.p.A., che alla data del Prospetto Informativo detiene il 42,554% Marco Polo Holding S.r.l., che a propria volta detiene il 53,926% di SAVE.

II.7. Interessi di componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale dell’Emittente in operazioni straordinarie effettuate dal Gruppo

Nessuno dei componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e dei Dirigenti dell’Emittente ha avuto o ha, alla data del Prospetto Informativo, interessi in operazioni straordinarie, per il loro carattere e le loro condizioni, effettuate dalla Società, o dalle società dalla stessa controllate, durante l’ultimo esercizio o nell’esercizio in corso ovvero in operazioni straordinarie effettuate nel corso di precedenti.

II.8. Interessi dei dirigenti dell’Emittente rispetto a SAVE e al Gruppo SAVE

Alla data del Prospetto Informativo non risultano specifici interessi dei dirigenti di SAVE nella Società o nelle società da essa controllate.

II.9. Prestiti e garanzie concessi da SAVE o da società controllate ai componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale

Alla data del Prospetto Informativo, non sussistono prestiti o garanzie concessi dalla Società o dalle società dalla stessa controllate a favore di amministratori, sindaci o del direttore generale della Società o di principali dirigenti.

III. INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ASSETTI PROPRIETARI

III.1. Azionisti che detengono partecipazioni superiori o uguali al 2% del capitale sociale

La seguente tabella indica i soci dell'Emittente che, alla data del Prospetto Informativo, possiedono titoli rappresentativi del capitale sociale della Società con diritto di voto in misura superiore o uguale al 2%.

Azionisti	N. Azioni	% Capitale Sociale
Marco Polo Holding S.r.l.	10.785.204	53,926%
Comune di Venezia	3.901.031	19,505%
Provincia di Venezia	3.855.215	19,276%
San Paolo IMI S.p.A.	600.000	3,000%
Camera di Comercio di Venezia	400.000	2,000%
Altri	458.550	2,293%
Totali	20.000.000	100,00%

(*) A seguito dell'Offerta Globale, avuto riguardo alla ripartizione minima tra il pubblico delle azioni richiesta dal Regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A., la partecipazione di Marco Polo Holding nell'Emittente scenderà al di sotto del 50% del capitale sociale della Società.

Tabella 42

Nei due anni precedenti alla data del Prospetto Informativo non vi è stato alcun soggetto che ha esercitato il controllo sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58.

Si segnalano di seguito i cambiamenti intervenuti nell'assetto proprietario dell'Emittente nell'anno in corso alla data del deposito del Prospetto Informativo:

- APV Holding ha ceduto, in data 23 febbraio 2004, una partecipazione nel capitale sociale dell'Emittente pari al 10% ai seguenti soggetti a fronte di un corrispettivo pari a Euro 15,5 per azione e complessivamente pari a Euro 31.010.000,00: (i) a Veneto Sviluppo il 2,073% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 6.428.373,00; (ii) alla Provincia di Venezia il 2,073% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 6.428.373,00; (iii) al Comune di Venezia il 2,073% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 6.428.373,00; (iv) alla Provincia di Treviso lo 0,122% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 378.322,00; (v) a Nordest Avio il 2,439% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo pari di 7.563.339,00; (vi) a Urvait Service l'1,220% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 3.783.220,00;
- il Comune di Padova ha ceduto ai seguenti soggetti l'intera partecipazione da esso detenuta nel capitale sociale dell'Emittente (pari al 1,000%) a fronte di un corrispettivo pari a Euro 14 per azione e complessivamente pari a Euro 2.800.000,00: (i) in data 19 aprile 2004, a APV Holding lo 0,133% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 372.400,00; (ii) in data 5 maggio 2004, a Veneto Sviluppo S.p.A. lo 0,227% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 635.600,00; (iii) in data 6 maggio 2004, alla Provincia di Treviso lo 0,013% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 36.400,00; (iv) in data 6 maggio 2004, a Nordest Avio S.p.A. lo 0,267% del capitale sociale dell'Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 3.783.220,00;

vo di Euro 747.600,00; (v) in data 6 maggio 2004, a Urvait Service S.r.l. lo 0,133% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 372.400,00; (vi) in data 11 maggio 2004, al Comune di Venezia lo 0,227% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 635.600,00;

- la Provincia di Padova ha ceduto, in data 15 settembre 2004, l’intera partecipazione da esso detenuta nel capitale sociale dell’Emittente (pari al 1,000%) a fronte di un corrispettivo pari a euro 14,5 per azione e complessivamente pari a Euro 2.950.000: (i) a Nordest Avio S.p.A. lo 0,242% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 713.900,00; (ii) a Veneto Sviluppo S.p.A. lo 0,205% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 604.750,00; (iii) al Comune di Venezia lo 0,205% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 604.750,00; (iv) alla Provincia di Venezia lo 0,203% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 598.850,00; (v) ad Urvait Service S.r.l. lo 0,121% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 356.950,00; (vi) alla Provincia di Treviso lo 0,012% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 35.400,00; (vii) al Comune di Treviso lo 0,011% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 32.450,00; (viii) ad APV Holding lo 0,001% del capitale sociale dell’Emittente a fronte di un corrispettivo di Euro 2.950,00;
- i soci Nordest Avio S.p.A., Veneto Sviluppo S.p.A. e Urvait Service S.r.l. hanno conferito, in data 18 novembre 2004, le loro partecipazioni nel capitale sociale dell’Emittente nella società Marco Polo Holding S.r.l., che detiene pertanto una partecipazione nel capitale sociale dell’Emittente pari al 53,926%; Nord Est Avio S.p.A. detiene il 42,554% del capitale sociale di Marco Polo Holding S.r.l., mentre Veneto Sviluppo S.p.A. e Urvait Service S.r.l. detengono rispettivamente il 36,170% e il 21,276%.

Alla data del Prospetto Informativo Urvait Service S.r.l. è indirettamente controllata da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. a sua volta indirettamente detenuta dal Dr. Enrico Marchi e dal Dr. Andrea De Vido (si veda anche il Paragrafo II.6, Capitolo II, Sezione Prima). Più precisamente, a tale data, il 100% di Urvait Service S.r.l. è detenuto da Iniziative Turistiche Alto Adriatico S.p.A. (56,08%), Villa Stucky S.p.A. (43,30%) ed altri soci (Hotel Cipriani S.r.l., Prà Delle Torri Altanea S.p.A. e Venezia Services S.r.l.) per la percentuale residua; il 99,95% di Iniziative Turistiche Alto Adriatico S.p.A. è detenuto da Villa Stucky S.p.A., il cui capitale sociale è a sua volta detenuto al 100% da Progetto 23 S.r.l., a propria volta interamente controllata da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.; quest’ultima è detenuta per il 44% circa, indirettamente, dal Dr. Enrico Marchi e per il 42% circa, indirettamente, dal Dr. Andrea De Vido, nonché per il restante 10 % dalle Assicurazioni Generali S.p.A. (si veda anche il Paragrafo II.6, Capitolo II, Sezione Prima).

Alla medesima data, il 100% di Nord Est Avio S.p.A. è detenuto da Agorà Investimenti S.p.A. la quale a sua volta è detenuta per il 42,857% da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., per il 42,857% è detenuta da Assicurazioni Generali S.p.A. e per il restante 14,286% da Titano S.r.l.. Quest’ultima a sua volta, è detenuta per il circa il 33% da Silver Business Company L.t.d., per circa il 17,2% da Pittarello Holding S.p.A., per circa il 14,3% a Sugi Limited (società facente capo al Sig. Paolo Sinigaglia), per circa il 11,7% da FIRI S.p.A., per circa il 6,7% da SIFIN S.p.A., per circa il 7,9% da Alì S.p.A.; per circa il 6% da HOLDIPAR S.p.A., per circa il 3,2% da VI – FIN S.p.A..

III.2. Persone fisiche e giuridiche che esercitano il controllo della Società

Alla data del Prospetto Informativo l’Emittente è direttamente controllato, ai sensi dell’art. 93 del D.Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998, da Marco Polo Holding S.r.l., società di diritto italiano con sede in Via delle Industrie 19/D, Venezia, che detiene una partecipazione nel capitale sociale di SAVE pari al 53,926%;

il capitale sociale di Marco Polo Holding S.r.l., pari ad Euro 120.000,00, è detenuto da Nordest Avio S.p.A. (con una partecipazione pari al 42,554%), Veneto Sviluppo S.p.A. (con una partecipazione pari al 36,170%) e Urvait Service S.r.l. (con una partecipazione pari al 21,276%).

Alla data del Prospetto Informativo, il 100% di Urvait Service S.r.l. è detenuto da Iniziative Turistiche Alto Adriatico S.p.A. (56,08%), Villa Stucky S.p.A. (43,30%) ed altri soci (Hotel Cipriani S.r.l., Prà Delle Torri Altanea S.p.A. e Venezia Services S.r.l.) per la percentuale residua; il 99,95% di Iniziative Turistiche Alto Adriatico S.p.A. è detenuto da Villa Stucky S.p.A., il cui capitale sociale è a sua volta detenuto al 100% da Progetto 23 S.r.l., a propria volta interamente controllata da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.; quest'ultima è detenuta per il 44% circa, indirettamente, dal Dr. Enrico Marchi e, per il 42% circa, indirettamente, dal Dr. Andrea De Vido, nonché per il restante 10% dalle Assicurazioni Generali S.p.A.

Alla medesima data, il 100% di Nord Est Avio S.p.A. è detenuto da Agorà Investimenti S.p.A., la quale a sua volta è detenuta per il 42,857% da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., per il 42,857% da Assicurazioni Generali S.p.A. e per il restante 14,286% da Titano S.r.l.. Quest'ultima a sua volta, è detenuta per il circa il 33% da Silver Business Company L.t.d., per circa il 17,2% da Pittarello Holding S.p.A., per circa il 14,3% a Sugi Limited (società facente capo al Sig. Paolo Sinigaglia), per circa l'11,7% da FIRI S.p.A., per circa il 6,7% da SIFIN S.p.A., per circa il 7,9% da Alì S.p.A., per circa il 6% da HOLDIPAR S.p.A., e per circa il 3,2% da VI – FIN S.p.A.. Per quanto a conoscenza dell'Emittente nessuno dei soci che controllano le società che hanno partecipazioni in Titano S.r.l. hanno rapporti commerciali con l'Emittente stessa o altre società del Gruppo SAVE.

III.3. Pattuizioni tra soci in merito all'esercizio dei diritti inerenti agli strumenti finanziari rappresentativi del capitale, al trasferimento dei medesimi e all'esercizio del diritto di voto

III.3.1. PATTO PARASOCIALE TRA NORD EST AVIO S.P.A., VENETO SVILUPPO S.P.A., URVAIT SERVICE S.R.L., FINANZIARIA INTERNAZIONALE HOLDING S.P.A. E ASSICURAZIONI GENERALI S.P.A.

In data 20 novembre 2004, Nord Est Avio S.p.A., Veneto Sviluppo S.p.A. e Urvait Service S.r.l., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. (i “**Contraenti**”) hanno stipulato una scrittura privata (il “**Patto Parasociale**”) contenente, tra l'altro, pattuizioni riguardanti:

- (i) l'organizzazione di Marco Polo Holding S.r.l. (“**Marco Polo Holding**”), società costituita dagli stessi Contraenti, proprietaria di una partecipazione nel capitale sociale di SAVE pari al 53,926%, ed il cui capitale sociale è a propria volta posseduto da Nordest Avio S.p.A. (con una partecipazione pari al 42,554%), Veneto Sviluppo S.p.A. (con una partecipazione pari al 36,170%) e Urvait Service S.r.l. (con una partecipazione pari al 21,276%);
- (ii) l'organizzazione dell'Emittente;
- (iii) limitazioni al trasferimento di quote di Marco Polo Holding e all'acquisto di azioni dell'Emittente;
- (iv) opzioni di vendita di quote di Marco Polo Holding;
- (v) la scissione parziale non proporzionale di Marco Polo Holding.

Il Patto Parasociale ha una durata variabile individuata come la più breve tra le seguenti due: (i) tre anni a far data dall'ammissione a quotazione delle azioni di SAVE; ovvero, qualora la quotazione non intervenisse, (ii) cinque anni dalla data di sottoscrizione del Patto Parasociale stesso (i.e., dal 20 novembre 2004). È previsto un impegno dei Contraenti a di valutare l'opportunità di rinnovare il Patto Parasociale prima della scadenza dello stesso.

Si riportano di seguito i contenuti delle pattuizioni maggiormente rilevanti in relazione ai suddetti punti da (i) a (v).

Alla data del Prospetto Informativo, non ci sono soggetti che individualmente controllano Marco Polo Holding ai sensi dell’art. 93 del D.lgs. n. 58/1998.

III.3.1.1. Pattuizioni relative all’organizzazione di Marco Polo Holding

Con riferimento alle pattuizioni relative all’organizzazione di Marco Polo Holding i Contraenti hanno tra l’altro concordato che:

- (a) l’amministrazione di Marco Polo Holding⁽³⁹⁾ sia affidata ad un consiglio di amministrazione composto di sette consiglieri, di cui tre designati da Nord Est Avio S.p.A., due designati da Veneto Sviluppo S.p.A. e due designati da Urvait Service S.r.l., e che venga nominato quale presidente del consiglio di amministrazione uno dei consiglieri designati da Nord Est Avio S.p.A. o Urvait Service S.r.l., nonché quale vice-presidente uno dei consiglieri designati da Veneto Sviluppo S.p.A.;
- (b) le seguenti materie siano di esclusiva competenza del consiglio di amministrazione di Marco Polo Holding (in relazione alle materie di cui ai successivi punti da (1) a (4) è richiesta la presenza ed il voto favorevole di almeno sei consiglieri su sette):
 - (1) decisioni in merito all’indirizzo di voto da comunicare ai membri del consiglio di amministrazione di SAVE in relazione a proposte da presentare all’assemblea straordinaria di SAVE (sono espressamente escluse le delibere relative alla ammissione a quotazione di SAVE);
 - (2) decisioni in merito all’indirizzo di voto da esprimere in ogni assemblea straordinaria di SAVE da parte del soggetto delegato ad intervenire in assemblea;
 - (3) ricorso a fonti esterne di finanziamento e definizione di relativi termini e condizioni;
 - (4) qualunque operazione non afferente alla gestione della partecipazione in SAVE detenuta da Marco Polo Holding;
 - (5) le decisioni da adottarsi successivamente alla ammissione a quotazione di SAVE in relazione:
 - (A) all’acquisto o alla alienazione, anche in più soluzioni, di azioni SAVE complessivamente non superiori al 2% del capitale sociale dell’Emittente; ovvero
 - (B) alle modalità di realizzazione della scissione di cui al Paragrafo III.3.1.5 che segue;
- (c) il *quorum* costitutivo e deliberativo dell’assemblea dei soci di Marco Polo Holding sia pari al 75% del capitale sociale, ad eccezione delle delibere di approvazione del bilancio d’esercizio e di nomina degli amministratori (per le quali è sufficiente la maggioranza del capitale sociale);
- (d) sia espressamente riservata alla competenza dell’assemblea dei soci di Marco Polo Holding ogni decisione circa il trasferimento di tutte o parte delle azioni dell’Emittente detenute dalla stessa Marco Polo Holding (ad eccezione di quanto previsto al punto (B)(5)(a) che precede);
- (e) in caso di scioglimento di Nord Est Avio S.p.A. e Agorà Investimenti S.p.A. (società detenuta al 42,857% da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., al 42,857% da Assicurazioni Generali S.p.A. ed al 14,286% da Titano S.r.l., e che controlla a sua volta il 100% di Nord Est Avio S.p.A.):
 - (i) le percentuali di partecipazione al capitale di Marco Polo Holding da parte di Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., Assicurazioni Generali S.p.A. e Titano S.r.l. debbano essere ricomprese all’interno di intervalli di valori diversi in base al verificarsi o meno di determinati eventi (acquisto da parte di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. dell’intera partecipazione di Titano S.r.l. in

³⁹ Società costituita dagli stessi Contraenti proprietaria di una partecipazione nel capitale sociale di SAVE pari al 53,926% ed il cui capitale sociale è a propria volta posseduto da Nordest Avio S.p.A. (con una partecipazione pari al 42,554%), Veneto Sviluppo S.p.A. (con una partecipazione pari al 36,170%) e Urvait Service S.r.l. (con una partecipazione pari al 21,276%).

Agorà Investimenti S.p.A.⁽⁴⁰⁾; esercizio da parte di Veneto Sviluppo S.p.A. della Prima Opzione di Vendita, come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4);

- (ii) Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., Assicurazioni Generali S.p.A. ed Urvait Service S.r.l. facciano sì che i consiglieri designati da Nord Est Avio S.p.A. rassegnino le proprie dimissioni (tale impegno si estende anche ad un consigliere designato da Urvait Service S.r.l. nel caso in cui Titano S.r.l. partecipi al capitale sociale di Marco Polo Holding e tale partecipazione sia superiore ad una certa percentuale, distinta a seconda che Veneto Sviluppo S.p.A. abbia o meno esercitato la Prima Opzione di Vendita, come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4), e che, a seguito delle dimissioni dei predetti consiglieri, Veneto Sviluppo S.p.A., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., Assicurazioni Generali S.p.A. ed Urvait Service S.r.l. facciano sì che vengano cooptati dal consiglio di amministrazione di Marco Polo Holding un consigliere designato da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., due da Assicurazioni Generali S.p.A., nonché un consigliere designato da Titano S.r.l., in sostituzione di quello originariamente designato da Urvait Service S.r.l., nella sola ipotesi in cui Titano S.r.l. partecipi al capitale sociale di Marco Polo Holding e tale partecipazione sia superiore ad una certa percentuale (distinta a seconda che Veneto Sviluppo S.p.A. abbia o meno esercitato la Prima Opzione di Vendita, come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4);
- (f) nel caso in cui Veneto Sviluppo S.p.A.:
 - (i) non abbia esercitato la Seconda Opzione di Vendita (come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4), e
 - (ii) Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l., Nord Est Avio S.p.A., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. non abbiano raggiunto un accordo circa il rinnovo del Patto Parasociale,

Veneto Sviluppo S.p.A., Nord Est Avio S.p.A. e Urvait Service S.r.l. (ivi incluse Assicurazioni Generali S.p.A. e Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., se del caso) facciano sì che tutti i consiglieri di amministrazione da essi designati rassegnino le proprie dimissioni entro la data di scadenza del Patto Parasociale (v. sopra *sub* Paragrafo III.3.1).

III.3.1.2. Pattuizioni relative all’organizzazione dell’Emittente

Con riferimento alle pattuizioni relative all’organizzazione dell’Emittente, il Patto Parasociale prevede tra l’altro che:

- (a) il consiglio di amministrazione dell’Emittente, anche successivamente alla ammissione a quotazione delle azioni della Società, sia composto fino alla scadenza della carica (salve eventuali dimissioni, decadenze o revoche) dagli attuali undici consiglieri⁽⁴¹⁾, di cui due sono espressione di Nord Est Avio S.p.A., due sono espressione di Veneto Sviluppo S.p.A. e uno è espressione di Urvait Service S.r.l.. È, inoltre, prevista la possibilità di elevare a tredici il numero dei consiglieri da parte dell’assemblea della Società attraverso la nomina di due consiglieri designati dalla Provincia di Venezia;
- (b) il voto spettante alla partecipazione detenuta da Marco Polo Holding nel capitale sociale dell’Emittente debba essere esercitato in modo tale che
 - (i) il Comune e la Provincia di Venezia (anche successivamente alla data in cui questi ultimi abbiano cessato di essere azionisti dell’Emittente) abbiano ciascuno un rappresentante nel consiglio di amministrazione della Società;

⁴⁰ Società detenuta al 42,857% da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., al 42,857% da Assicurazioni Generali S.p.A. ed al 14,286% da Titano S.r.l., e che controlla a sua volta il 100% di Nord Est Avio S.p.A.

⁴¹ Enrico Marchi, Amerigo Borrini, Luca Bonaiti, Giorgio Calzavara, Laura Fincato, Maurizio Olivetti, Oliviero Edoardo Pessi, Amalia Sartori, Roberto Sacchi, Loris Tosi, Luca Zaia.

- (ii) la composizione del consiglio di amministrazione di SAVE sia tale che almeno due consiglieri siano espressione di Veneto Sviluppo S.p.A., tre consiglieri siano espressione di Nord Est Avio S.p.A. e due espressione di Urvait Service S.r.l.;
- (c) Veneto Sviluppo S.p.A., Nord Est Avio S.p.A. e Urvait Service S.r.l. si impegnino a far sì che:
 - (i) il presidente del consiglio di amministrazione dell’Emissario venga scelto tra i consiglieri designati da Nord Est Avio S.p.A., mentre il vice-presidente, con poteri di rappresentanza vicaria, venga scelto tra i consiglieri designati da Veneto Sviluppo S.p.A.;
 - (ii) ove il consiglio di amministrazione di SAVE nomini un comitato esecutivo, almeno uno dei consiglieri designati da Veneto Sviluppo S.p.A. sia chiamato a farne parte;
- (d) i consiglieri designati da Veneto Sviluppo S.p.A., Nord Est Avio S.p.A. e Urvait Service S.r.l. esprimano il proprio voto nel consiglio di amministrazione dell’Emissario secondo un indirizzo comune attenendosi all’indirizzo di voto deciso dal consiglio di amministrazione di Marco Polo Holding;
- (e) in caso di scioglimento di Nord Est Avio S.p.A. e Agorà Investimenti S.p.A.:
 - (i) i consiglieri designati da Nord Est Avio S.p.A. nel consiglio di amministrazione dell’Emissario vengano sostituiti da un consigliere designato da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e due consiglieri designati da Assicurazioni Generali S.p.A. (ovvero, sempre in aggiunta al consigliere espressione di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., da un consigliere designati da Assicurazioni Generali S.p.A. ed uno designato da Titano S.r.l. nella sola ipotesi in cui Titano S.r.l. partecipi al capitale sociale di Marco Polo Holding e tale partecipazione sia superiore ad una certa percentuale, distinta a seconda che Veneto Sviluppo S.p.A. abbia o meno esercitato la Prima Opzione di Vendita, come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4);
 - (ii) Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. facciano sì che il presidente del consiglio di amministrazione dell’Emissario venga scelto tra i consiglieri designati da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e che il vice-presidente, con poteri di rappresentanza vicaria, venga scelto tra i consiglieri designati da Veneto Sviluppo S.p.A.;
 - (iii) la composizione del consiglio di amministrazione dell’Emissario sia tale per cui almeno due consiglieri siano espressione di Veneto Sviluppo S.p.A., tre siano espressione di Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Urvait Service S.r.l. (congiuntamente), e due siano espressione di Assicurazioni Generali S.p.A. (ovvero un consigliere espressione di Assicurazioni Generali S.p.A. ed uno espressione di Titano S.r.l. nella sola ipotesi in cui quest’ultima partecipi al capitale sociale di Marco Polo Holding e tale partecipazione sia superiore ad una certa percentuale, distinta a seconda che Veneto Sviluppo S.p.A. abbia o meno esercitato la Prima Opzione di Vendita, come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4);
- (f) nel caso in cui Veneto Sviluppo S.p.A. (i) non abbia esercitato la Seconda Opzione di Vendita (come di seguito definita al Paragrafo III.3.1.4), e (ii) Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l., Nord Est Avio S.p.A., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. non abbiano raggiunto un accordo circa il rinnovo del Patto Parasociale, Veneto Sviluppo S.p.A., Nord Est Avio S.p.A. e Urvait Service S.r.l. (ivi incluse Assicurazioni Generali S.p.A. e Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., se del caso) facciano sì che, entro la data di scadenza del Patto Parasociale (v. sopra *sub* Paragrafo III.3.1):
 - (i) tutti i consiglieri di amministrazione da essi designati rassegnino le proprie dimissioni; e
 - (ii) l’assemblea degli azionisti di SAVE adotti una deliberazione modificativa dello statuto sociale dell’Emissario che preveda la nomina da parte della Regione Veneto di uno dei componenti dell’organo amministrativo di SAVE; qualora ciò non fosse possibile, Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. si obbliga nei confronti di Veneto Sviluppo S.p.A. ad inserire un nominativo indicato da Veneto Sviluppo nella lista di candidati amministratori da essa presentata ai sensi dello statuto sociale dell’Emissario.

III.3.1.3. Pattuizioni relative alle limitazioni al trasferimento di quote di Marco Polo Holding e all'acquisto di azioni dell'Emittente

In relazione alle pattuizioni relative alle limitazioni al trasferimento di quote di Marco Polo Holding e all'acquisto di azioni dell'Emittente, il Patto Parasociale prevede l'obbligo di Veneto Sviluppo S.p.A., Nord Est Avio S.p.A. e Urvait Service S.r.l.:

- (a) a non trasferire a terzi o ad altri soci le quote di partecipazione da essi detenute in Marco Polo Holding (ad eccezione dell'alienazione della intera quota di partecipazione detenuta in Marco Polo Holding da Veneto Sviluppo S.p.A. per effetto dell'esercizio delle opzioni di vendita a quest'ultima spettanti, nonché del trasferimento a Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Assicurazioni Generali S.p.A. delle quote di partecipazione in Marco Polo Holding detenute da Nord Est Avio S.p.A. e Agorà Investimenti S.p.A. in caso di scioglimento di queste ultime due società); e
- (b) a non acquistare azioni dell'Emittente per tutta la durata del Patto Parasociale (anche attraverso le rispettive società controllate).

III.3.1.4. Pattuizioni relative ad opzioni di vendita di quote di partecipazione al capitale sociale di Marco Polo Holding

In relazione alle pattuizioni relative ad opzioni di vendita di quote di partecipazione al capitale sociale di Marco Polo Holding, il Patto Parasociale prevede, inter alia, che:

- (a) entro le 24 ore successive al termine del periodo di offerta pubblica di sottoscrizione delle azioni dell'Emittente, Veneto Sviluppo S.p.A. abbia diritto di vendere a Nord Est Avio S.p.A. e a Urvait Service S.r.l. una parte della propria quota di partecipazione in Marco Polo Holding pari al 9% (la **"Prima Opzione di Vendita"**); il prezzo di vendita della quota oggetto delle Prima Opzione di Vendita (da pagarsi pro-quota da parte di Nea e Urvait) verrà determinato attribuendo a SAVE la valorizzazione più elevata (in termini di *equity value*) tra Euro 480 milioni e quella ricavabile dal prezzo delle azioni SAVE fissato al termine dell'Offerta Pubblica;
- (b) entro un mese decorrente dall'inizio del trentacinquesimo mese successivo alla data di sottoscrizione del Patto Parasociale e nell'ipotesi in cui la quotazione delle azioni di SAVE sia intervenuta, Veneto Sviluppo S.p.A. abbia diritto di vendere a Assicurazioni Generali S.p.A., Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Urvait Service S.r.l. (o a terzi da questi indicati), in parti uguali tra loro, l'intera propria quota di partecipazione al capitale sociale di Marco Polo Holding (come eventualmente residuante a seguito dell'esercizio della Prima Opzione di Vendita) successivamente alla data in cui tutte le azioni dell'Emittente di proprietà di Marco Polo Holding siano state trasferite ai sensi di quanto previsto alla successiva lettera (c) (la **"Seconda Opzione di Vendita"**); in caso di inadempimento da parte di Urvait Service S.r.l. dell'obbligo di acquistare la propria quota di partecipazione, Veneto Sviluppo S.p.A. avrà diritto di cedere detta partecipazione a Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.; è previsto che il prezzo di vendita della partecipazione oggetto delle Seconda Opzione di Vendita debba essere determinato attribuendo a SAVE la valorizzazione più elevata (in termini di *equity value*) tra Euro 480 milioni e quella ricavabile dalla media del prezzo delle azioni SAVE nei 6 mesi precedenti l'esercizio della Seconda Opzione di Vendita, ovvero, nel caso in cui tale media non sia possibile, (i) sulla base della media del minor periodo di riferimento utilizzabile, o (ii) del valore di borsa delle azioni SAVE quale determinato al termine dell'Offerta Pubblica, a discrezione di Veneto Sviluppo e fermo in ogni caso il limite minimo di Euro 480 milioni;
- (c) a seguito dell'esercizio della Seconda Opzione di Vendita, Marco Polo Holding ceda la totalità delle azioni dell'Emittente di sua proprietà a Finanziaria Internazionale Holding S.p.A., Assicurazioni Generali S.p.A. e Urvait Service S.r.l., in parti uguali tra loro, ad un prezzo da determinarsi sulla base della media del valore unitario delle azioni SAVE nei sei mesi precedenti l'esercizio della Seconda Opzione di Vendita, ovvero, qualora ciò non sia possibile, sulla base del prezzo unitario delle azio-

ni SAVE determinato al termine dell’Offerta Pubblica (il prezzo così determinato include il corrispettivo dell’opzione).

III.3.1.5. Pattuizioni relative alla scissione parziale non proporzionale di Marco Polo Holding

Infine, con riguardo alle pattuizioni relative alla scissione parziale non proporzionale di Marco Polo Holding, il Patto Parasociale dispone, tra l’altro, che:

- (a) qualora sia intervenuta la quotazione dell’Emittente, Veneto Sviluppo S.p.A. non abbia esercitato nei termini la Seconda Opzione di Vendita e non sia stato raggiunto un accordo circa il rinnovo del Patto Parasociale anteriormente alla scadenza dello stesso, Assicurazioni Generali S.p.A. abbia facoltà di chiedere, entro un mese dalla scadenza del termine per l’esercizio della Seconda Opzione di Vendita di cui al Paragrafo III.3.1.4 che precede, che si proceda – secondo modalità indicate nel Patto Parasociale stesso – ad una scissione parziale non proporzionale di Marco Polo Holding per effetto della quale, *inter alia*: (i) Marco Polo Holding dovrà alienare sul mercato una percentuale di azioni SAVE da essa detenute tale per cui, a seguito della scissione, la partecipazione in SAVE di proprietà di Marco Polo Holding sia inferiore al 30% del capitale sociale dell’Emittente; e (ii) l’attivo e il passivo di Marco Polo Holding (così come risultante alla data di scadenza del Patto Parasociale) venga attribuito *pro-quota* ad Assicurazioni Generali S.p.A.;
- (b) ove Generali abbia manifestato l’intenzione di procedere alla scissione, Veneto Sviluppo S.p.A., Urvait Service S.r.l., Nord Est Avio S.p.A. e Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. facciano quanto necessario affinché, alla data di scadenza del Patto Parasociale: (i) il patrimonio di Marco Polo Holding sia costituito almeno da una partecipazione al capitale sociale dell’Emittente pari al 53,356% (ovvero alla inferiore percentuale risultante a seguito della ammissione a quotazione delle Azioni di SAVE); (ii) la quota parte della partecipazione al capitale sociale dell’Emittente di cui al punto (i) che precede da attribuire a Assicurazioni Generali S.p.A. in sede di scissione sia pari alla percentuale di partecipazione di Assicurazioni Generali S.p.A. al capitale sociale di Marco Polo Holding.
- (c) ove Assicurazioni Generali S.p.A. non abbia esercitato la facoltà indicata alla lettera (a) che precede, Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Urvait Service S.r.l. abbiano diritto di chiedere congiuntamente che si proceda – con modalità simili a quelle previste in caso di scissione su richiesta di Assicurazioni Generali S.p.A. – ad una scissione parziale non proporzionale di Marco Polo Holding per effetto della quale l’attivo e il passivo di quest’ultima venga attribuito *pro-quota* a Finanziaria Internazionale Holding S.p.A. e Urvait Service S.r.l.; la quota parte della partecipazione al capitale sociale dell’Emittente da attribuire *pro-quota* a Finanziaria Holding S.p.A. e Urvait Service S.r.l. in sede di scissione deve esser pari alla percentuale di partecipazione complessiva di queste ultime al capitale sociale di Marco Polo Holding.

Non ci sono soggetti che controllano Marco Polo Holding ai sensi dell’art. 93 del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58. A seguito dell’Offerta Globale, avuto riguardo alla ripartizione minima tra il pubblico delle azioni richiesta dal Regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A., la partecipazione di Marco Polo Holding nell’Emittente scenderà al di sotto del 50% del capitale sociale di quest’ultimo.

III.3.2. CONTENZIOSO RELATIVO ALLA PRESUNTA ESISTENZA DI ALTRI PATTI PARASOCIALI

III.3.2.1. Contenzioso promosso dal Provveditorato al Porto di Venezia

Una sentenza del Tribunale di Venezia del 15 luglio 2003 (4513/2000 RG depositata in cancelleria in data 8 settembre 2003) ha riconosciuto l’esistenza di un patto parasociale stipulato tra i soci fondatori dell’Emittente il 20 gennaio 1987, in data anteriore rispetto alla costituzione di SAVE, avvenuta il 25 febbraio 1987 (si veda il Paragrafo 1.1.1, Capitolo I, Sezione Prima); secondo la citata sentenza tale patto prevedrebbe che il Consiglio di Amministrazione dell’Emittente debba essere composto da Consiglieri designati dai soci nella seguente misura: due su designazione della Regione Veneto (si veda il Paragrafo III.1 del presente Capitolo); due della Provincia di Venezia (si veda il Paragrafo III.1 del presente Capitolo);

due del Comune di Venezia (si veda il Paragrafo III.1 del presente Capitolo); uno del Provveditorato al Porto di Venezia (al quale alla data del Prospetto Informativo è succeduta APV Holding; si veda il Paragrafo III.1 del presente Capitolo); uno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (che alla data del Prospetto Informativo non detiene alcuna partecipazione nel capitale sociale dell'Emittente), e tre dei soci privati (Air Service Serenissima S.r.l. ed Aeroveneta S.r.l. – che nel 1997, si sono poi fuse, dando luogo a Nord Est Avio S.p.A., la quale, alla data del Prospetto Informativo, detiene il 42,554% del capitale sociale di Marco Polo Holding S.r.l. – e Urvait Service S.r.l.; si veda il Paragrafo III.1 del presente Capitolo). Si segnala che, nel corso del procedimento, tutti i soci diversi dal Provveditorato al Porto di Venezia hanno affermato che il suddetto patto parasociale è inesistente e/o nullo e/o inefficace.

Alla data del Prospetto Informativo è pendente il procedimento di appello promosso dal parte di APV Holding contro la sentenza citata.

III.3.2.2. Contenzioso promosso dal Comune e dalla Provincia di Venezia

Il 29 luglio 2004, Comune e Provincia di Venezia hanno promosso una riunione presso la sede della Provincia di Venezia convocando Veneto Sviluppo S.p.A. (quest'ultima controllata dalla Regione Veneto) al fine di prendere posizione sulle proposte formulate dal Consiglio di Amministrazione di SAVE per l'assemblea del 3 agosto 2004. In particolare Comune e Provincia di Venezia hanno convocato detta riunione ritenendo che la legge 24 dicembre 1986 n. 938 avrebbe istituito un “sindacato *ex lege*” tra Provincia di Venezia, Comune di Venezia e Regione Veneto (che controlla Veneto Sviluppo), che imporrebbe a tali enti di esercitare i diritti derivanti dalla partecipazione detenute nella SAVE conformemente alle decisioni assunte dagli stessi enti a maggioranza in forza di un sindacato *ex lege*. Per Veneto Sviluppo S.p.A. è comparso un rappresentante che però ha lasciato la riunione in quanto privo di mandato. Nel corso di tale riunione Comune e Provincia di Venezia hanno deliberato che il Comune e la Provincia di Venezia, nonché la Regione Veneto avrebbero dovuto votare contro le proposte formulate dal Consiglio di Amministrazione di SAVE durante l'assemblea del 3 agosto 2004.

In occasione dell'assemblea dell'Emittente tenutasi in data 3 agosto 2004 (che tra l'altro ha approvato l'aumento di capitale al servizio dell'Offerta Globale e la presentazione della domanda di ammissione a quotazione) Comune e Provincia di Venezia, conformemente a quanto avrebbero deciso nel corso della sopracitata riunione in data 29 luglio 2004, hanno votato contro le proposte formulate dal Consiglio di Amministrazione di SAVE, mentre Veneto Sviluppo S.p.A. ha votato a favore; di conseguenza Comune e Provincia di Venezia hanno impugnato le delibere assunte durante detta assemblea sostenendo, tra l'altro, l'invalidità del voto di Veneto Sviluppo S.p.A. in quanto non conforme alla volontà espressa da Comune e Provincia di Venezia.

Il Tribunale Civile di Venezia, nell'ambito delle impugnative promosse da Comune e Provincia di Venezia, con provvedimenti del 13 ottobre 2004 e del 9 novembre 2004 ha ritenuto insussistente il presunto “sindacato *ex lege*” affermando che “*non vi è alcun indice normativo che imponga di desumere dalla introduzione del requisito della pariteticità il principio, di diversa e ben altra portata, della necessaria uniformità di voto dei tre enti (all'unanimità o, in difetto, a maggioranza) in forza di un sindacato ex lege*”. Si veda anche il Paragrafo 1.6.4., Capitolo I, Sezione Prima.

* * *

Salvo quanto indicato nel presente Paragrafo III.3, alla data del Prospetto Informativo, non esistono sindacati di voto o di blocco o altri patti, in qualsiasi forma stipulati, aventi ad oggetto l'esercizio del diritto di voto ovvero che istituiscono obblighi o facoltà di comunicazione per l'esercizio del medesimo, che pongono limiti al trasferimento delle relative azioni o di strumenti finanziari che attribuiscono diritti di acquisto o di sottoscrizione delle stesse, che prevedono l'acquisto delle azioni e dei predetti strumenti o che comunque hanno per oggetto o per effetto l'esercizio anche congiunto di un influenza dominante su SAVE.

IV. INFORMAZIONI RIGUARDANTI IL PATRIMONIO, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I RISULTATI ECONOMICI DEL GRUPPO SAVE

Premessa

Al fine di rappresentare la situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, vengono presentati, in questo Capitolo, dal Paragrafo IV.1 al Paragrafo IV.8 i bilanci consolidati, riclassificati secondo gli schemi di presentazione dell’analisi finanziaria, degli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

I prospetti dei bilanci consolidati riclassificati sono stati desunti dai bilanci consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

In particolare, lo stato patrimoniale consolidato presenta una classificazione finanziaria a capitale investito con evidenziazione delle fonti finanziarie di copertura del capitale immobilizzato e del capitale di esercizio al netto delle passività consolidate di carattere non finanziario, dove:

- (i) il capitale immobilizzato, che comprende le immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie, è destinato a trasformarsi in liquidità in un periodo superiore ai dodici mesi;
- (ii) il capitale di esercizio è determinato dal saldo tra le attività di esercizio, che includono i crediti (indistintamente dall’esercizio di esigibilità) e le altre attività dell’esercizio, e le passività di esercizio, che includono i debiti di natura non finanziaria (indistintamente dall’esercizio di esigibilità) e le altre passività dell’esercizio;
- (iii) le passività consolidate di carattere non finanziario comprendono i fondi per rischi ed oneri ed il fondo trattamento di fine rapporto;
- (iv) le fonti finanziarie di copertura comprendono il patrimonio netto, le disponibilità liquide e le passività di carattere finanziario.

Il conto economico consolidato presenta una classificazione dei costi per natura ed evidenzia il risultato operativo lordo, il risultato operativo, il risultato ante imposte ed il risultato netto del periodo.

Il criterio di riclassificazione adottato consente la riconducibilità delle voci a quelle dei bilanci consolidati del Gruppo e dai prospetti riclassificati emerge una rappresentazione della situazione economica e patrimoniale coerente con quella desumibile dai conti pubblicati.

Il bilancio consolidato è stato predisposto nel rispetto delle norme vigenti che ne regolano la predisposizione: i criteri di valutazione adottati sono conformi alle disposizioni del Codice Civile, integrati, ove necessario, sulla base di quanto disposto dai Principi Contabili elaborati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dall’Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.), che differiscono da quelli internazionali IAS – IFRS come descritto nel Paragrafo IV.8, questo Capitolo.

I bilanci consolidati del Gruppo degli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 sono stati assoggettati a revisione contabile dalla società di revisione Reconta Ernst & Young S.p.A.. Le relazioni della società di revisione sui bilanci consolidati dell’Emittente sopra menzionati sono indicate nell’Appendice XIII al Prospetto Informativo. Nell’Appendice XIII sono anche riportate le tabelle comparative, in migliaia di Euro, dei bilanci consolidati del Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

Nel presente Capitolo si omettono i dati non consolidati dell’Emittente, in quanto non apportano informazioni aggiuntive rilevanti. Le tabelle comparative dei bilanci di esercizio di SAVE, in migliaia di Euro, per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 sono riportate nell’Appendice XIII. Nell’Appendice XIII sono anche riportate le relazioni della società di revisione sui bilanci non consolidati dell’Emittente per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

I bilanci consolidati riclassificati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 sono presentati in migliaia di Euro. Le tabelle nel presente Capitolo sono presentate in migliaia di Euro, mentre i commenti nel testo sono espressi in milioni di Euro.

A completamento dell'informativa, nel presente Capitolo vengono forniti, sotto forma di tabella comparativa, i rendiconti finanziari consolidati per gli esercizi 2002, 2003 e 2004, il prospetto delle variazioni nelle voci di patrimonio netto consolidato per gli esercizi 2002, 2003 e 2004 ed il prospetto di raccordo tra il risultato d'esercizio ed il patrimonio netto della capogruppo e le medesime grandezze consolidate per gli esercizi 2002, 2003 e 2004 e le note illustrate.

IV.1. Stati patrimoniali consolidati riclassificati al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 e conti economici consolidati riclassificati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004

IV.1.1. STATI PATRIMONIALI CONSOLIDATI RICLASSIFICATI AL 31 DICEMBRE 2002, 2003 E 2004

STATO PATRIMONIALE (Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Immobilizzazioni immateriali	82.797	83.621	85.458
Immobilizzazioni materiali:			
– beni di proprietà	25.617	23.734	22.625
– beni gratuitamente devolvibili	115.304	116.777	115.838
Immobilizzazioni finanziarie:			
– partecipazioni	3.942	3.332	3.949
– altri crediti	2.338	2.277	2.592
Capitale immobilizzato (A)	229.998	229.741	230.462
<i>Attività di esercizio</i>	<i>59.105</i>	<i>68.747</i>	<i>75.967</i>
– Crediti verso Ministero Trasporti	12.221	5.753	5.488
– Crediti verso clienti	20.372	36.779	29.334
– Crediti verso controllate/collegate	11.818	107	371
– Altre attività di esercizio	14.694	26.108	40.774
<i>Passività di esercizio</i>	<i>(53.459)</i>	<i>(60.429)</i>	<i>(59.502)</i>
– Debiti verso fornitori	(38.699)	(39.351)	(30.443)
– Debiti verso controllate/collegate	(1.126)	(121)	(63)
– Debiti tributari e verso enti previdenziali	(5.453)	(6.452)	(7.363)
– Altre passività di esercizio	(8.181)	(14.505)	(21.633)
Capitale di esercizio (B)	5.646	8.318	16.465
<i>Fondi per rischi ed oneri</i>	<i>(6.867)</i>	<i>(7.914)</i>	<i>(12.442)</i>
– Per imposte differite	(2.151)	(1.878)	(5.052)
– Altri	(800)	(1.917)	(2.900)
– Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili	(3.916)	(4.119)	(4.490)
Fondi per rischi ed oneri (C)	(6.867)	(7.914)	(12.442)
Trattamento di fine rapporto (D)	(5.736)	(7.110)	(7.803)
Capitale investito netto (E) = (A) + (B) + (C) + (D)	223.041	223.035	226.682
Patrimonio netto di gruppo	68.621	69.145	68.464
Patrimonio netto di terzi	24.643	24.809	24.511
Patrimonio netto (F)	93.264	93.954	92.975
Indebitamento finanziario a breve termine	23.145	27.814	38.798
Indebitamento finanziario a medio lungo termine	122.687	116.038	102.634
Disponibilità liquide	(16.055)	(14.771)	(7.725)
Posizione finanziaria netta (G)	129.777	129.081	133.707
Mezzi propri e posizione finanziaria netta (H) = (F) + (G)	223.041	223.035	226.682
Impegni del gruppo a favore di terzi	24.573	90.076	113.543
Impegni di terzi a favore del gruppo	16.322	19.202	25.277
Conti d'ordine	40.895	109.278	138.820

Tabella 43

IV.1.2. CONTI ECONOMICI CONSOLIDATI RICLASSIFICATI PER GLI ESERCIZI CHIUSI AL 31 DICEMBRE 2002, 2003 E 2004

CONTO ECONOMICO (Migliaia di Euro)	2002	%	2003	%	2004	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	84.772	95,5%	125.708	94,0%	147.576	94,4%
Variazione lavori in corso su ordinazione			28		13	
Incrementi immobilizzazioni lavori interni	1.243	1,4%	1.000	0,7%	804	0,5%
Altri ricavi	2.777	3,1%	7.062	5,3%	7.862	5,0%
Valore della produzione	88.792	100,0%	133.798	100,0%	156.254	100,0%
Acquisti di materie prime, sussidarie, e merci al netto della variazione delle rimanenze	(9.893)	(11,1%)	(18.881)	(14,1%)	(23.797)	(15,2%)
Costi per servizi	(20.698)	(23,3%)	(32.617)	(24,4%)	(35.755)	(22,9%)
Costi per godimento beni di terzi	(7.525)	(8,5%)	(10.535)	(7,9%)	(11.604)	(7,4%)
Costi per il personale	(25.599)	(28,8%)	(31.140)	(23,3%)	(35.416)	(22,7%)
Oneri diversi di gestione	(1.081)	(1,2%)	(1.024)	(0,8%)	(1.869)	(1,2%)
Costi caratteristici	(64.796)	(73,0%)	(94.197)	(70,4%)	(108.440)	(69,4%)
Risultato operativo lordo	23.996	27,0%	39.601	29,6%	47.814	30,6%
Ammortamenti	(11.337)	(12,8%)	(17.265)	(12,9%)	(18.225)	(11,7%)
Accantonamenti e svalutazioni	(2.085)	(2,3%)	(4.467)	(3,3%)	(10.282)	(6,6%)
Risultato operativo	10.574	11,9%	17.869	13,4%	19.307	12,4%
Oneri finanziari netti	(3.502)	(3,9%)	(4.473)	(3,3%)	(4.157)	(2,7%)
Rettifiche di valore attività finanziarie	412	0,5%	(296)	(0,2%)	(66)	
Proventi straordinari	2.914	3,3%	289	0,2%	(810)	(0,5%)
Risultato ante imposte	10.398	11,7%	13.389	10,0%	14.272	9,1%
Imposte sul reddito di esercizio	(1.462)	(1,6%)	(4.804)	(3,6%)	(8.754)	(5,6%)
Risultato netto dell’esercizio	8.936	10,1%	8.585	6,4%	5.518	3,5%
Risultato di pertinenza di azionisti terzi	(30)	(0,0%)	113	0,1%	298	0,2%
Risultato netto del gruppo	8.906	10,0%	8.698	6,5%	5.816	3,7%

Tabella 44

IV.2. Rendiconti finanziari consolidati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004

RENDICONTO FINANZIARIO (Migliaia di Euro)	2002	2003	2004
FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITÀ OPERATIVA:			
Utile netto	8.905	8.698	5.816
<i>Rettifiche per raccordare l'utile netto alle disponibilità liquide generate (utilizzate) dalla gestione operativa:</i>			
Risultato di pertinenza di terzi	30	(113)	(298)
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali	12.174	17.254	18.073
Accantonamento al fondo TFR	1.314	1.561	1.730
Accantonamento al fondo rischi	328	1.307	3.133
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	837	2.410	7.301
Minusvalenze (plusvalenze) da alienazione cespiti	(2.920)	(400)	124
(Rivalutazione) svalutazione partecipazioni	(463)	296	66
Imposte differite	837	(1.214)	2.899
<i>Sub-totale</i>	21.042	29.799	38.844
<i>Variazione della attività e passività operative:</i>			
Pagamento TFR	(3.361)	(669)	(1.037)
Diminuzione (aumento) dei crediti	(5.092)	(17.834)	(13.537)
Diminuzione (aumento) delle altre attività operative	(6.297)	(3.742)	(2.622)
(Diminuzione) aumento dei debiti verso fornitori commerciali	(4.389)	(304)	(9.028)
(Diminuzione) aumento dei debiti tributari e previdenziali	(2.614)	998	912
(Diminuzione) aumento delle altre passività operative	(33)	7.483	5.633
Flussi di cassa generati da attività operativa (A)	(744)	15.731	19.165
FLUSSI DI CASSA PER ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO:			
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(73.189)	(15.120)	(12.597)
Contributi su immobilizzazioni materiali	34.927	7.215	721
Cessione di immobilizzazioni materiali	344	4.529	136
Acquisizione di immobilizzazioni immateriali	(3.053)	(4.445)	(5.922)
Variazione capitale imprese collegate			(582)
Cassa utilizzata per acquisizione Centostazioni S.p.A. al netto della cassa acquisita	(78.428)		
(Aumento) diminuzione immobilizzazioni finanziarie	(235)	375	(540)
(Aumento) diminuzione attività finanziarie non immobilizzate	400	418	239
Flussi di cassa utilizzati per attività di investimento (B)	(119.234)	(7.028)	(18.545)
FLUSSI DI CASSA PER ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO:			
Erogazione finanziamenti a medio-lungo termine	113.060		
Rimborso finanziamenti a medio-lungo termine		(5.283)	(6.016)
Variazione netta nei debiti verso altri finanziatori	(4.952)	(1.361)	(1.673)
Variazione netta nei debiti verso banche	6.212	4.664	5.269
(Aumento) diminuzione attività finanziarie non immobilizzate	(800)		
Aumento capitale di Archimede 1 versato da minoranze	22.500		
Dividendi pagati	(7.021)	(8.007)	(6.500)
Dividendi restituiti dai soci			1.254
Flussi di cassa da attività di finanziamento (C)	128.999	(9.987)	(7.666)
Increm. (decrem.) delle disponibilità liquide (D) = (A) + (B) + (C)	9.022	(1.284)	(7.046)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO (E)	7.033	16.055	14.771
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (F) = (D) + (E)	16.055	14.771	7.725

Tabella 45

IV.3. Prospetti delle variazioni nelle voci di patrimonio netto consolidato per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 e indici riepilogativi

(Migliaia di Euro)	Capitale Sociale	Riserva Legale	Riserva di rivalutaz.	Altre riserve	Riserva di consolid.	Totale Riserve	Utili (perdite) d'esercizio	Patrimonio Netto
Saldo 01 gennaio 2002	13.000	2.080	6.065	35.806	842	44.793	8.880	66.673
Destinazione risultato 2001		419		976	484	1.879	(1.879)	
Altri movimenti				43		43		43
Distribuzione dividendi							(7.000)	(7.000)
Risultato 2002							8.905	8.905
Saldo 31 dicembre 2002	13.000	2.499	6.065	36.825	1.326	46.715	8.906	68.621
Destinazione risultato 2002		101		311	494	906	(906)	
Altri movimenti					(174)	(174)		(174)
Distribuzione dividendi							(8.000)	(8.000)
Risultato 2003							8.698	8.698
Saldo 31 dicembre 2003	13.000	2.600	6.065	37.136	1.646	47.447	8.698	69.145
Destinazione risultato 2003				21	2.177	2.198	(2.198)	
Altri movimenti					3	3		3
Distribuzione dividendi							(6.500)	(6.500)
Risultato 2004							5.816	5.816
Saldo 31 dicembre 2004	13.000	2.600	6.065	37.157	3.826	49.648	5.816	68.464

Per dividendi distribuiti si intendono esclusivamente quelli distribuiti dalla capogruppo

Tabella 46

	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Indici di redditività:			
R.O.E.: Risultato netto / Patrimonio netto	13,0%	12,6%	8,5%
Indici di equilibrio finanziario:			
Leva finanziaria	139,2%	137,4%	143,8%
(Posizione finanziaria netta / Patrimonio netto incluso capitale di terzi)			
Oneri finanziari / Ebitda	17,9%	13,3%	9,9%
Posizione finanziaria netta / Ebitda	5,41	3,26	2,80
Indici di Quick ratio			
Quick ratio: Attività correnti / Passività correnti	85,8%	78,7%	76,0%
Indici di rotazione:			
Rotazione dei crediti commerciali (esclusi rapporti con gruppo FS*)	102	106	92
Rotazione dei debiti commerciali (esclusi rapporti con gruppo FS*)	140	199	149

* Dal calcolo degli indici di rotazione sono stati esclusi i rapporti con le consociate di Centostazioni appartenenti al gruppo FS

Tabella 47

Indici di redditività per business unit	Gestione aeroportuale		Gestione infrastrutture		Food & Beverage e Retail	
	31-12-2003	31-12-2004	31-12-2003	31-12-2004	31-12-2003	31-12-2004
R.O.S.: Ebit / Valore della produzione	20,0%	18,3%	(4,3%)	(1,7%)	4,4%	4,8%
R.O.C.E.: Ebit / Capitale investito netto	12,1%	12,4%	(1,0%)	(0,4%)	190,4%	142,6%

Tabella 48

IV.4. Analisi dell'andamento gestionale del gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 sotto il profilo economico, patrimoniale e finanziario

IV.4.1. INTRODUZIONE

Nel corso del triennio SAVE, inizialmente focalizzata solo sull'attività di gestione di aeroporti, ha sviluppato la propria strategia dotandosi di una struttura basata su tre aree di business:

- **Gestione Aeroportuale:** gestione e sviluppo degli aeroporti di cui il Gruppo SAVE è concessionario, movimentazione aeromobili, passeggeri e merci all'interno di tali aeroporti, affidamento in subconcessione di spazi destinati all'esercizio di attività commerciali presenti all'interno del sedime aeroportuale, gestione dei parcheggi, progettazione di opere infrastrutturali ed impianti meccanici ed elettrici collegati alla mobilità, sviluppo di *software* dedicati al settore ed altre attività minori.
- **Gestione di infrastrutture di mobilità:** gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati principalmente attraverso Centostazioni, società acquisita nel 2002 per una quota del 40%, e consolidata con il metodo proporzionale. Centostazioni gestisce in esclusiva, in virtù di un contratto con scadenza nel 2042, i complessi immobiliari di centotré medie stazioni ferroviarie italiane distribuite su tutto il territorio nazionale. Le attività principali sono *“Property Management”*, *“Facility Management”* ed *“Engineering”*.
- **Food & Beverage e Retail:** L'attività di *“Food & Beverage”* consiste nell'attività di ristorazione per i viaggiatori presso aeroporti, stazioni ferroviarie e porti, tramite differenti formule di ristoro. L'attività di *“Retail”* consiste nella gestione di negozi per i viaggiatori.

Nel triennio i più significativi cambiamenti sono stati:

- uscita dall'attività di *handling* presso l'aeroporto di Venezia dall'inizio del 2002. Tale attività presentava prospettive di redditività incerte a seguito della liberalizzazione della stessa, svolta fino al 2001 in regime di monopolio;
- inaugurazione a metà del 2002 della nuova aerostazione di Venezia e ampliamento dei piazzali di sosta per aeromobili;
- continuazione dello sviluppo, iniziato a partire dal 2001, dell'attività nei servizi che gestiscono il tempo libero e la capacità di spesa del passeggero nei tempi di attesa inizialmente in ambito aeroportuale, successivamente anche in porti e stazioni ferroviarie;
- ingresso, a partire dal 2002, grazie all'acquisizione di Centostazioni S.p.A. nell'attività di gestione di 103 medie stazioni ferroviarie, infrastrutture che hanno caratteristiche e flusso di passeggeri diversi dagli aeroporti;
- allargamento dello spettro di infrastrutture dove i servizi sono svolti, offrendo servizi di ristoro e *Retail* in subconcessione in nuovi aeroporti (Catania dal 2002; Olbia e Treviso dal 2003; Bari, presso la nuova aerostazione che verrà inaugurata nel corso del primo semestre del 2005), in stazioni marittime (Genova) e ferroviarie (Pescara e Cremona dal 2004, Milano-Lambrate da marzo 2005, nonché Milano-Rogoredo e Monza di prossima apertura prevista nel corso del 2005).

IV.4.2. ANALISI DELL’ANDAMENTO ECONOMICO

Di seguito sono esposti alcuni commenti relativi all’andamento economico del Gruppo SAVE nel triennio 2002-2004.

(Migliaia di Euro)	2002	%	2003	%	2004	%	Var. % 03-02	Var. % 04-03
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	84.772	95,5%	125.708	94,0%	147.576	94,4%	48,3%	17,4%
Valore della produzione	88.792	100,0%	133.798	100,0%	156.254	100,0%	50,7%	16,8%
Risultato operativo lordo (Ebitda)	23.996	27,0%	39.601	29,6%	47.814	30,6%	65,0%	20,7%
Risultato operativo (Ebit)	10.574	11,9%	17.869	13,4%	19.307	12,4%	69,0%	8,0%
Risultato ante imposte	10.398	11,7%	13.389	10,0%	14.272	9,1%	28,8%	6,6%
Risultato netto del gruppo	8.906	10,0%	8.698	6,5%	5.816	3,7%	(2,3%)	(33,1%)

Tabella 49

I dati consolidati del 2004 evidenziano in valore assoluto rispetto al 2002 un andamento crescente di ricavi, margini e risultato ante imposte ed una sostanziale stabilità del risultato netto di gruppo nel 2002 e 2003. Il venir meno di agevolazioni fiscali legati alla Legge cd. Tremonti-*bis* (Legge 18 ottobre 2001, n. 383) presenti negli esercizi precedenti, ha determinato, invece, un peggioramento del risultato netto di gruppo per l’esercizio 2004, che si attesta comunque a Euro 5,8 milioni.

Il risultato netto dell’esercizio 2004 è influenzato, inoltre, dai significativi accantonamenti per svalutazione crediti e fondi rischi ed oneri futuri per complessivi Euro 10,4 milioni, con un incremento di Euro 5,9 milioni rispetto all’esercizio precedente.

In particolare, gli accantonamenti per svalutazione crediti, anche relativi a clienti con procedure consualse in essere, ammontano a Euro 7,3 milioni. Al fine di garantire l’azzeramento dell’intero credito verso il Gruppo Volare a fronte della dichiarazione dello stato di insolvenza e della conseguente ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in crisi, è stato effettuato un accantonamento pari a Euro 6,9 milioni già ricompreso nell’importo sopra indicato.

Il generale miglioramento delle principali grandezze economiche indicate nella tabella n. 49, in valore assoluto, nel 2004 rispetto al 2003 ed al 2002 è la conseguenza:

- del consolidamento delle azioni commerciali e operative messe in atto che hanno determinato una forte crescita del numero dei passeggeri; ciò ha permesso un migliore assorbimento dei costi relativi alla nuova aerostazione di Venezia ed un incremento dei ricavi legati alla attività aeroportuale;
- dello sviluppo delle attività nel settore non aeroportuale. Le attività diverse da quelle di gestione aeroportuale, pur realizzando un margine operativo che si attesta in un intorno del 10%, sono caratterizzate da un capitale investito netto molto limitato con un elevato conseguente ritorno sull’investimento.

L’incidenza percentuale del risultato ante imposte rispetto al valore della produzione diminuisce nel corso del triennio in considerazione, pur in presenza di una crescita del risultato operativo (Ebit) che nel medesimo periodo quasi raddoppia in valore assoluto, passando da Euro 10,6 milioni del 2002 a 19,3 milioni del 2004.

L’incidenza percentuale del risultato operativo rispetto al valore della produzione evidenzia un incremento di efficienza operativa nel 2003 rispetto al 2002, passando dall’11,9% al 13,4% e determinato da un favorevole rapporto tra costi fissi e costi variabili.

La diminuzione del risultato operativo, che passa dal 13,4% del 2003 al 12,4% del 2004, è determinata dal maggior peso dei ricavi originati dalle *business unit* diverse rispetto alla gestione aeroportuale, le quali presentano un'inferiore redditività operativa lorda.

Tenendo conto dell'attuale modello di *business* del Gruppo SAVE, derivante dallo sviluppo delle nuove attività negli esercizi 2002, 2003 e 2004, si commenta l'evoluzione dei ricavi e del margine lordo per singole aree d'attività per detti esercizi.

I principali dati economici per area di attività sono i seguenti:

(Migliaia di Euro)	Gestione Aeroportuale			Gestione infrastrutture			Food & Beverage e Retail			Elisione tra segmenti			Totale		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Valore della produzione	69.235	85.814	96.309	6.526	18.174	21.451	16.233	34.453	43.919	(3.202)	(4.643)	(5.425)	88.792	133.798	156.254
Costi	46.258	50.626	54.576	6.274	16.480	19.118	15.466	31.733	40.171	(3.202)	(4.643)	(5.425)	64.796	94.196	108.440
Ebitda	22.977	35.188	41.733	252	1.694	2.333	767	2.720	3.748				23.996	39.602	47.814
Ebitda in % su val. prod.	33,2%	41,0%	43,3%	3,9%	9,3%	10,9%	4,7%	7,9%	8,5%				27,0%	29,6%	30,6%

Tabella 50

In particolare si evidenzia che l'Ebitda del 2004 rispetto al 2002 è quasi raddoppiato in valore assoluto passando da Euro 24,0 milioni a Euro 47,8 milioni ed in percentuale rispetto al valore della produzione è cresciuto passando dal 27,0% al 30,6%.

Le variazioni nei dati economici per aree di attività sono le seguenti:

2003 vs 2002

(Migliaia di Euro)	Gestione Aeroportuale		Gestione infrastrutture		Food & Beverage e Retail		Elisione tra segmenti		Totale	
	Var. 03-02 Importo	Var. 03-02 %	Var. 03-02 Importo	Var. 03-02 %	Var. 03-02 Importo	Var. 03-02 %	Var. 03-02 Importo	Var. 03-02 %	Var. 03-02 Importo	Var. 03-02 %
Var. valore produzione (A)	16.579	23,9%	11.648	178,5%	18.220	112,2%	(1.441)	45,0%	45.006	50,7%
Var. Ebitda (B)	12.211	53,1%	1.442	572,2%	1.953	254,6%			15.606	65,0%
(C) = (B)/(A)		73,7%		12,4%		10,7%				34,7%

Tabella 51

Si evidenzia il diverso effetto della crescita del valore della produzione sull'Ebitda di ciascuna area di attività in relazione alla diversa struttura di costi e al rapporto tra costi fissi e variabili.

In particolare nella tabella precedente si nota il diverso contributo in percentuale all'Ebitda di ciascuna attività per i ricavi incrementali.

L'incremento del valore della produzione del Gruppo nel 2003 rispetto al 2002, pari al 50,7%, ha determinato un incremento di Ebitda del 65,0% in valore relativo e di Euro 15,6 milioni in valore assoluto con un valore totale pari a Euro 39,6 milioni. L'Ebitda del Gruppo SAVE è cresciuto in valore percentuale dal 27,0% del 2002 al 29,6% nel 2003 con un incremento in tutte le aree di attività.

Nello specifico:

- la GESTIONE AEROPORTUALE, attività storica e consolidata con una struttura di costi tendenzialmente fissa dopo l’entrata a regime della nuova aerostazione di Venezia, ha determinato, per ogni variazione positiva del valore della produzione, una crescita del margine pari al 73,7% della crescita stessa. Nel 2003 l’Ebitda è pari al 41% del valore della produzione rispetto al 33,2% del 2002; la crescita del valore della produzione pari a Euro 16,6 milioni ha generato una variazione del margine operativo lordo pari a Euro 12,2 milioni. L’Ebitda è cresciuto più che proporzionalmente rispetto al valore della produzione evidenziando una rilevante leva operativa;
- la GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE, avviata nell’esercizio 2002 si è consolidata nell’esercizio 2003. Il valore di alcuni ricavi è definito contrattualmente con una percentuale fissa di *mark-up* rispetto ai costi sostenuti. L’Ebitda del 2003 è pari al 9,3% del valore della produzione rispetto al 3,9% del 2002 che risentiva dei costi sostenuti nella fase di *start up*. Nel 2003 la crescita dei ricavi pari a Euro 11,6 milioni ha generato un incremento dell’Ebitda pari a Euro 1,4 milioni con una redditività marginale del 12,4%;
- la GESTIONE FOOD & BEVERAGE e RETAIL ha iniziato ad evidenziare i primi significativi ricavi nel 2002 per poi consolidare la crescita nel 2003 grazie all’incremento dei passeggeri ed all’apertura dei nuovi punti vendita; la struttura dei costi di tale segmento di attività è variabile e all’incremento dei ricavi corrisponde un incremento di costi proporzionale, essendo il costo delle merci e dei prodotti finiti e il costo del lavoro le componenti dei costi di produzione rilevanti di ciascun punto vendita. L’incidenza sui ricavi dell’Ebitda del 2003 è pari al 7,9% del valore della produzione rispetto al 4,7% del 2002. Nel 2003 una crescita dei ricavi pari a Euro 18,2 milioni ha generato una variazione di margine pari a Euro 2,0 milioni con una redditività marginale del 10,7%.

2004 vs 2003

(Migliaia di Euro)	Gestione Aeroportuale		Gestione infrastrutture		Food & Beverage e Retail		Elisione tra segmenti		Totale	
	Var. 04-03 Importo	Var. 04-03 %	Var. 04-03 Importo	Var. 04-03 %	Var. 04-03 Importo	Var. 04-03 %	Var. 04-03 Importo	Var. 04-03 %	Var. 04-03 Importo	Var. 04-03 %
Var. valore produzione (A)	10.495	12,2%	3.277	18,0%	9.466	27,5%	(782)	16,8%	22.456	16,8%
Var. Ebitda (B)	6.545	18,6%	639	37,7%	1.028	37,8%			8.212	20,7%
(C) = (B)/(A)		62,4%		19,5%		10,9%				36,6%

Tabella 52

L’incremento del valore della produzione del Gruppo nel 2004 rispetto al 2003, pari al 16,8%, ha determinato un incremento di Ebitda del 20,7% con un valore totale pari a Euro 47,8 milioni e un incremento pari a Euro 8,2 milioni. L’Ebitda del Gruppo SAVE è cresciuto in valore percentuale dal 29,6% del 2003 al 30,6% nel 2004 con un incremento in tutte le aree di attività.

Nello specifico:

- la GESTIONE AEROPORTUALE, ha determinato, per ogni variazione positiva del valore della produzione, una crescita del margine pari al 62,4% della crescita stessa. Nel 2004 l’Ebitda è pari al 43,3% del valore della produzione rispetto al 41,0% del 2003; la crescita dei ricavi pari a Euro 10,5 milioni ha generato una variazione del margine operativo lordo pari a Euro 6,5 milioni. Anche nell’esercizio 2004, si conferma la crescita più che proporzionale dell’Ebitda rispetto al valore della produzione, con conferma dell’effetto della leva operativa;

- relativamente alla GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE, l'Ebitda del 2004 è pari al 10,9% del valore della produzione rispetto al 9,3% del 2003. La crescita dei ricavi, pari a Euro 3,3 milioni, ha generato un incremento dell'Ebitda pari a Euro 0,6 milioni con una redditività marginale del 19,5%;
- per quanto riguarda la GESTIONE FOOD & BEVERAGE e RETAIL l'incidenza sui ricavi dell'Ebitda del 2004 è pari al 8,5% del valore della produzione rispetto al 7,9% del 2003. Nel 2004 una crescita dei ricavi pari a Euro 9,5 milioni ha generato una variazione di margine pari a Euro 1,0 milioni con una redditività marginale dell'10,9%. In particolare l'Ebitda in valore assoluto è passato da Euro 0,8 del 2002 a Euro 3,7 milioni del 2004, crescendo di quasi cinque volte nel triennio.

Valore della produzione

La tabella che segue mostra l'evoluzione del valore della produzione negli esercizi considerati:

CONTO ECONOMICO (Migliaia di Euro)	2002	%	2003	%	2004	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	84.772	95,5%	125.708	94,0%	147.576	94,4%
Altri ricavi	2.777	3,1%	7.062	5,3%	7.862	5,0%
Totale ricavi	87.549	98,6%	132.770	99,2%	155.438	99,5%
Variazione lavori in corso su ordinazione			28		13	
Incrementi immobilizzazioni lavori interni	1.243	1,4%	1.000	0,7%	804	0,5%
Valore della produzione	88.792	100,0%	133.798	100,0%	156.254	100,0%

Tabella 53

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La tabella che segue mostra l'evoluzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni negli esercizi considerati per tipologia, nonché l'incidenza degli stessi sul totale:

(Migliaia di Euro)	2002	Inc. %	2003	Inc. %	2004	Inc. %	Var. 03-02 %	Var. 04-03 %
Ricavi:								
Aeronautici	47.563	56,1%	56.903	45,3%	65.418	44,3%	19,6%	15,0%
Biglietteria	1.110	1,3%	795	0,6%	810	0,5%	(28,4%)	1,9%
Parcheggi	6.810	8,0%	7.715	6,1%	8.785	6,0%	13,3%	13,9%
Airport I.T.	671	0,8%	588	0,5%	690	0,5%	(12,4%)	17,3%
Subconcessioni	8.815	10,4%	9.110	7,2%	9.875	6,7%	3,3%	8,4%
Diversi	67	0,1%	342	0,3%	586	0,4%	410,4%	71,3%
Totale gestione aeroportuale	65.036	76,7%	75.453	60,0%	86.164	58,4%	16,0%	14,2%
Gestione stazioni	6.518	7,7%	17.447	13,9%	19.516	13,2%	167,7%	11,9%
Totale gestione infrastrutture	6.518	7,7%	17.447	13,9%	19.516	13,2%	167,7%	11,9%
Edicola-Tabaccheria	3.371	4,0%	9.706	7,7%	12.021	8,1%	187,9%	23,9%
Retail diretto	5.628	6,6%	9.658	7,7%	12.199	8,3%	71,6%	26,3%
Food&beverage	2.823	3,3%	10.131	8,1%	13.770	9,3%	258,9%	35,9%
Self-service	1.396	1,6%	3.313	2,6%	3.906	2,6%	137,3%	17,9%
Totale food & beverage e retail	13.218	15,6%	32.808	26,1%	41.896	28,4%	148,2%	27,7%
Totale ricavi	84.772	100,0%	125.708	100,0%	147.576	100,0%	48,3%	17,4%

Tabella 54

I ricavi di Gruppo del 2003 evidenziano un incremento del 48,3%, pari Euro 40,9 milioni, rispetto al 2002 con un valore totale che si attesta a Euro 125,7 milioni. Il 2004 evidenzia una ulteriore crescita, rispetto al 2003, del 17,4%, per un importo pari a Euro 21,9 milioni, raggiungendo un valore totale di ricavi pari a Euro 147,6 milioni. Di seguito si analizzano nel dettaglio le variazioni intervenute nelle singole aree di *business*:

GESTIONE AEROPORTUALE

Nel 2003 i ricavi seguono l’andamento positivo della crescita dei passeggeri e l’utilizzo per l’intero anno delle potenzialità della nuova aerostazione a Venezia che contribuiscono anche all’incremento dei ricavi derivanti da parcheggi o sub-concessioni di spazi all’interno dell’aerostazione.

Nel 2004 i ricavi si incrementano del 14,2% rispetto al 2003; sono pari a Euro 86,2 milioni con un incremento di Euro 10,7 milioni. I fenomeni di maggior rilievo sono:

- l’incremento dei passeggeri, che si riflette sull’incremento dei ricavi strettamente aeronautici per il 15%. Al riguardo si consideri il riconoscimento di corrispettivi/ricavi per *security* per il controllo bagagli da stiva, a partire dal secondo semestre 2003 e di conseguenza non presenti nel primo semestre dello scorso esercizio;
- maggiori ricavi per *royalties* da terzi legate alla crescita dei volumi di *sell-out* dei subconcessionari. È da considerare che il numero dei passeggeri e il relativo incremento sono tra i principali driver delle vendite dei sub-concessionari;
- il maggior tasso di riempimento dei parcheggi della Marco Polo Park determinato anch’esso dall’incremento dei passeggeri e da azioni di miglioramento di gestione degli spazi per incrementare l’assistenza al passeggero e ai suoi accompagnatori, tramite una maggiore segmentazione dell’offerta.

GESTIONE INFRASTRUTTURE

Nel 2002 lo sviluppo delle attività tramite l’avvio della operatività di Centostazioni S.p.A. determina una nuova tipologia di ricavi relativa alla gestione degli spazi presso le stazioni ferroviarie per un valore pari a Euro 6,5 milioni. La presa in carico delle 103 stazioni è stata completata nel 2003; conseguentemente l’effetto sui ricavi di questa attività cresce nel 2004 per un valore pari a Euro 10,9 milioni, arrivando ad un totale di Euro 17,4 milioni.

Nel 2004, i ricavi subiscono un ulteriore incremento pari all’11,9% sostanzialmente dovuto a:

- l’entrata a regime di nuovi accordi commerciali sia verso clienti terzi, quali Poste Italiane S.p.A., San Paolo IMI e altri sia verso società del Gruppo Ferrovie dello Stato, quali Trenitalia, Ferservizi e Italferr, in coerenza con la realizzazione della strategia di valorizzazione degli spazi commerciali operata da Centostazioni;
- la crescita delle *fees* riconosciute dal Gruppo Ferrovie dello Stato a Centostazioni S.p.A. per lo svolgimento di attività di *project management*; tale attività è iniziata solo nel secondo semestre dell’anno scorso.

FOOD & BEVERAGE e RETAIL

La SAVE ha iniziato a gestire direttamente l’attività presso la vecchia aerostazione di Venezia dal 1° maggio 2001. Dal luglio 2002 con l’entrata in funzione della nuova aerostazione l’attività si è sviluppata con la crescita del numero dei punti vendita e con l’ampliamento degli spazi commerciali destinati alla vendita diretta.

Nel 2003 l'ampliamento delle attività con una gestione integrata tra i siti posti in diversi aeroporti (Venezia, Catania, Olbia, Treviso, Padova) ha determinato un incremento dei ricavi, rispetto al 2002, per Euro 19,6 milioni pari al 148,2% per un importo totale di Euro 32,8 milioni.

Nel 2004, si evidenzia un significativo incremento dei ricavi pari a Euro 9,1 milioni ed al 27,7% rispetto al periodo precedente. La crescita rispetto allo scorso esercizio delle attività negli Aeroporti di Venezia e Catania è pari, a parità di punti vendita e di periodo, in termini assoluti a circa Euro 5,5 milioni.

L'implementazione della strategia di sviluppo delle attività di *Food & Beverage e Retail* in altri siti o tipologie infrastrutturali ove possa essere fornito un servizio al passeggero ha determinato la rimanente crescita dei ricavi per ulteriori Euro 3,6 milioni grazie alle aperture di nuovi punti vendita nel 2004 in porti (Genova) e stazioni (Pescara) e, sostanzialmente nel secondo semestre del 2003, per l'Aeroporto di Olbia e Treviso.

Nell'ambito delle diverse tipologie di ricavi del Gruppo SAVE:

- l'incidenza della percentuale dei ricavi derivante dalla gestione aeroportuale passa dall'76,7% del 2002 al 60,0% del 2003 al 58,4% del 2004, con una focalizzazione sulle attività specifiche aeroportuali ritenute a maggior margine;
- hanno assunto una certa rilevanza, nell'arco degli ultimi due esercizi del triennio, i ricavi derivanti dalla gestione di infrastrutture che si attestano nel 2004 a una quota del 13,2% del totale ricavi;
- i ricavi del *Food & Beverage e Retail* aumentano significativamente passando dall'15,6% al 28,4% dei ricavi totali di Gruppo SAVE nel corso del triennio.

La Società ha ricavi in valuta estera in misura irrilevante è quindi non è soggetta alla variazione dei tassi di cambio.

Costi operativi

La tabella che segue mostra l'evoluzione dei costi operativi negli esercizi considerati per il Gruppo:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Acquisti di materie prime, sussidarie,e merci al netto della variazione delle rimanenze	9.893	11,1%	18.881	14,1%	23.797	15,2%
Costi per servizi	20.698	23,3%	32.617	24,4%	35.755	22,9%
Costi per godimento beni di terzi	7.525	8,5%	10.535	7,9%	11.604	7,4%
Costi per il personale	25.599	28,8%	31.140	23,3%	35.416	22,7%
Oneri diversi di gestione	1.081	1,2%	1.024	0,8%	1.869	1,2%
Ammortamenti	11.337	12,8%	17.265	12,9%	18.225	11,7%
Accantonamenti e svalutazioni	2.085	2,3%	4.467	3,3%	10.282	6,6%
Costi operativi	78.218	88,1%	115.929	86,6%	136.947	87,6%

Tabella 55

I costi operativi evidenziano una maggior incidenza sul valore della produzione correlata al cambiamento di mix tra i ricavi delle diverse attività, derivante dall'espansione del Gruppo, che hanno strutture di costi differenti. I commenti precedentemente esposti in relazione al diverso livello di Ebitda tra aree di attività riflettono questa situazione.

Il 2004 evidenzia una struttura di costi fissi che si ritiene ormai definita. La percentuale di costi della produzione, inclusi ammortamenti e accantonamenti, è nel 2004 pari all’87,6% in aumento rispetto all’86,6% del 2003.

Qualora si considerassero accantonamenti e svalutazioni con la medesima incidenza percentuale del 2003 rispetto al valore della produzione, l’incidenza dei costi operativi sul 2004 si sarebbe ridotta all’84,4%.

La Società sostiene costi in valuta estera in misura irrilevante e quindi non è soggetta alla variazione dei tassi di cambio.

Le principali osservazioni sull’evoluzione dei costi operativi sono le seguenti:

Acquisti di materie prime e merci

La voce acquisti per materie prime e merci riflette direttamente l’incremento delle vendite del settore *Food & Beverage e Retail* ed il maggior peso delle stesse all’interno del valore della produzione.

Costi per servizi

La tabella che segue mostra l’evoluzione dei costi per servizi negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Servizi industriali	12.353	90,9%	23.579	9,6%	25.850
Servizi commerciali	4.087	(7,7%)	3.771	10,7%	4.174
Servizi generali	4.258	23,7%	5.267	8,8%	5.731
Totale	20.698	57,6%	32.617	9,6%	35.755
Incidenza sul valore della produzione		23,3%		24,4%	22,9%

Tabella 56

I costi risentono nel periodo di due fenomeni principali:

- l’entrata in funzione della nuova aerostazione a Venezia nel luglio 2002 con superfici e volumi significativamente più elevati. Ciò determina l’incremento dei costi operativi nel 2003 rispetto al 2002, per la presenza di tali costi per l’intero esercizio;
- il completamento della presa in carico della gestione delle stazioni da parte di Centostazioni S.p.A. con il sostenimento dei conseguenti costi di manutenzione. L’effetto nei costi è quindi di un progressivo incremento dal 2002 al 2004, controbilanciato da una crescita proporzionale dei ricavi.

Nello specifico gli effetti dei fenomeni sopra evidenziati si riscontrano nei costi industriali che passano da Euro 12,4 milioni del 2002 a Euro 23,6 milioni del 2003 e a Euro 25,9 milioni del 2004 con un incremento pari a Euro 2,3 milioni dal 2003 al 2004.

Nel 2004, i fattori che hanno determinato la variazione rispetto al 2003 relativamente ai costi industriali sono riconducibili a:

- l’incremento delle manutenzioni, determinato da Centostazioni S.p.A., per Euro 1,5 milioni a seguito della presa in carico di tutte le 103 stazioni, con un costo totale per Euro 7,4 milioni;
- le manutenzioni nella Capogruppo, che scontano l’effetto, quantificabile in una crescita di Euro 1,0 milioni, dell’entrata a regime dei contratti di manutenzione degli impianti dell’aerostazione e che nel

primo semestre 2003 erano ancora parzialmente svolte dai fornitori sulla base dei contratti di appalto d'acquisto. A seguito della maggior conoscenza degli impianti, dopo un esercizio di attività sono in corso azioni per migliorare l'efficienza manutentiva.

L'incremento dei servizi commerciali è legato allo sviluppo del traffico aereo, in particolare dell'attività dell'aeroporto di Treviso. La capogruppo rileva una riduzione dei costi per sviluppo traffico rispetto all'esercizio precedente per Euro 0,3 milioni determinata da una migliore razionalizzazione degli stessi e Aer Tre S.p.A. evidenzia un incremento per Euro 0,6 milioni legati prevalentemente al cliente Ryanair.

L'incremento nel 2004 dei costi per servizi generali è precipuamente dovuto a costi non ricorrenti per consulenze relative ad una migliore definizione dei rapporti con alcuni fornitori e clienti.

Costi per godimento di beni di terzi

I costi per godimento di beni di terzi si riferiscono prevalentemente al canone di concessione aeropor tuale ed a quello per la gestione degli spazi all'interno delle stazioni ferroviarie, nonché alle *royalties* pagate per le attività svolte presso i sedimi aeroportuali di Olbia e Catania. Il dettaglio di tali costi negli esercizi considerati è riepilogato nella tabella seguente:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Canone concessione aeroportuale	3.023	1,7%	3.073	16,7%	3.585
Canone concessione stazioni ferr.	3.532	3,6%	3.660	4,9%	3.840
Royalties			2.188	13,9%	2.492
Locazione beni mobili/Fitti passivi	871	76,7%	1.539	9,6%	1.687
Altro	99	(24,2%)	75	(99,3%)	1
Totale	7.525	40,0%	10.535	10,1%	11.604
Incidenza sul valore della produzione	8,5%		7,9%		7,4%

Tabella 57

I costi per godimento di beni di terzi nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ammontano ad Euro 10,5 milioni, rispetto ad Euro 7,5 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 3 milioni, pari al 40,0%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dall'8,5% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 al 7,9% dell'esercizio successivo.

I costi per godimento di beni di terzi nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 ammontano ad Euro 11,6 milioni, rispetto ad Euro 10,5 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 1,1 milioni, pari al 10,1%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dall'7,9% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 al 7,4% dell'esercizio successivo.

L'andamento di tali costi nel triennio evidenzia nuovamente come la struttura dei costi è cambiata in ragione dello sviluppo delle nuove attività.

Infatti le *royalties* presenti nel 2004 per Euro 2,5 milioni riflettono l'ulteriore allargamento dei punti vendita in nuove strutture esterne al Gruppo in sub-concessione, per le quali devono essere riconosciute royalties sui ricavi.

Il canone di concessione delle stazioni ferroviarie evidenzia il corrispettivo contrattuale da riconoscere al Gruppo Ferrovie dello Stato da parte di Centostazioni S.p.A. per l'utilizzo del patrimonio immobiliare per un valore pari a Euro 3,8 milioni nel 2004 e di Euro 3,7 milioni del 2003.

Il canone di concessione aeroportuale riflette una sostanziale stabilità del costo del 2003 rispetto al 2002 perché nel corso del 2003 è stata modificata la modalità di calcolo della tassa di concessione da parte dell’Ente concedente per cui la significativa crescita dei passeggeri non è stata riflessa in un aumento del relativo onere (si veda, Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.13.1.5).

L’incremento del canone aeroportuale del 2004 è direttamente collegato all’aumento del numero dei passeggeri.

Il costo relativo agli affitti passivi ed alle locazioni di beni mobili passa da Euro 1,5 milioni del 2003 a Euro 1,7 milioni del 2004 (aumento del 9,62%) in conseguenza prevalentemente dello sviluppo dell’attività di *Food & Beverage e Retail*, presso ulteriori aeroporti, in regime di sub-concessione (Catania, Olbia, Treviso e Padova).

Costi per il personale

La tabella che segue mostra l’evoluzione dei costi per il personale negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Salari e stipendi	18.226	22,7%	22.360	15,2%	25.752
Oneri sociali	5.647	22,1%	6.897	13,1%	7.801
Trattamento di fine rapporto	1.314	18,8%	1.561	10,8%	1.730
Trattamento di quiescenza	3	100,0%	6	100,0%	12
Altri costi	409	(22,7%)	316	(61,4%)	122
Totale	25.599	21,6%	31.140	13,7%	35.416
Incidenza sul valore della produzione		28,8%		23,3%	
					22,7%

Tabella 58

I costi per il personale nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ammontano ad Euro 31,1 milioni, rispetto ad Euro 25,6 milioni dell’esercizio precedente, con un incremento di Euro 5,5 milioni, pari al 21,6%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dal 28,8% dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 al 23,3% dell’esercizio successivo.

I costi per il personale nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 ammontano ad Euro 35,4 milioni, rispetto ad Euro 31,1 milioni dell’esercizio precedente, con un incremento di Euro 4,3 milioni, pari al 13,7%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dal 23,3% dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 al 22,7% dell’esercizio successivo.

Il costo del personale è oggetto di una significativa oscillazione in valore assoluto (e di una diminuzione di incidenza sul valore della produzione) nel triennio:

- il 2002 si caratterizza per una riduzione del personale dipendente pari a 264 unità a seguito dell’uscita dall’attività di *handling* da parte della SAVE. Tale decremento è controbilanciato dall’inizio dell’attività di Centostazioni S.p.A. e dallo sviluppo delle attività *labour intensive* quali le attività di *security* all’interno del settore della gestione aeroportuale iniziata con l’apertura della nuova aerostazione nel luglio 2002 e lo sviluppo dell’attività di *Food & Beverage e Retail*;
- il 2003 evidenzia un incremento del costo del lavoro per Euro 5,1 milioni determinato sostanzialmente:
 - a) dall’ulteriore sviluppo delle attività di security presso l’aeroporto di Venezia legate all’incremento del traffico di passeggeri (+ 26% rispetto al 2002) e ai maggiori standard di sicurezza resi necessari dalle tensioni internazionali;

- b) dall'ampliamento delle attività di *Food & Beverage e Retail* nei nuovi siti aeroportuali di Catania, Olbia, Treviso e Padova. La gestione flessibile delle risorse umane in questi settori ad alta intensità di lavoro ha reso il costo per il personale sostanzialmente proporzionale all'andamento delle vendite;
- la crescita del 2004, pari a Euro 4,3 milioni è principalmente legata al maggior numero di dipendenti determinato dall'allargamento delle attività. In particolare Euro 1,0 milioni sono relativi alle strutture di Centostazioni S.p.A., Euro 1,8 milioni ad Airport Elite S.r.l. ed Euro 1,4 milioni a Save Security S.r.l.

Oneri diversi di gestione

Gli oneri diversi di gestione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ammontano ad Euro 1,0 milioni, rispetto ad Euro 1,1 milioni dell'esercizio precedente, con un decremento di Euro 0,1 milioni, pari al 5,3%.

Gli oneri diversi di gestione nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 ammontano ad Euro 1,9 milioni, rispetto ad Euro 1,0 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 0,9 milioni, pari al 82,5%. Il peso percentuale sul valore della produzione è cresciuto dallo 0,8% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 all'1,2% dell'esercizio successivo.

Ammortamenti ed altre svalutazioni delle immobilizzazioni

La tabella che segue mostra l'evoluzione degli ammortamenti negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Amm.to delle imm.ni immateriali	2.082	73,9%	3.620	12,8%	4.085
Amm.to delle imm.ni materiali:					
– beni di proprietà	3.936	25,7%	4.949	3,6%	5.129
– beni grat. devolvibili	5.319	63,3%	8.684	2,0%	8.859
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			12		152
Totale	11.337	52,3%	17.265	5,6%	18.225
Incidenza sul valore della produzione	12,8%		12,9%		11,7%

Tabella 59

Gli ammortamenti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ammontano ad Euro 17,3 milioni, rispetto ad Euro 11,3 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 6,0 milioni, pari al 52,3%. Il peso percentuale sul valore della produzione è aumentato dal 12,8% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 al 12,9% dell'esercizio successivo.

Gli ammortamenti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 ammontano ad Euro 18,2 milioni, rispetto ad Euro 17,3 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 0,9 milioni, pari al 5,6%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dal 12,9% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 al 11,7% dell'esercizio successivo.

Nel triennio considerato, gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali crescono tra il 2002 e il 2003 del 73,9%, da Euro 2,1 milioni a Euro 3,6 milioni; tra il 2003 e il 2004 del 12,8%, da Euro 3,6 milioni a Euro 4,1 milioni. Ciò risulta legato prevalentemente ai seguenti fattori:

- ammortamento dell’importo pagato per il diritto di utilizzo quarantennale sulle stazioni ferroviarie (+0,9 milioni nel 2003 rispetto al 2002);
- ammortamento costi di impianto e ampliamento per migliorie su beni di terzi effettuate nei locali sub-concessi al gruppo in altri aeroporti;
- ammortamento su avviamento relativo ad Archimede 2 per le nuove attività all’aeroporto di Catania e a Airport Elite per quelle all’Aeroporto S. Angelo di Treviso.

Nel triennio considerato, gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali per i beni di proprietà crescono tra il 2002 e il 2003 del 25,7%, da Euro 3,9 milioni a Euro 4,9 milioni; tra il 2003 e il 2004 del 3,6%, da Euro 4,9 milioni a Euro 5,1 milioni.

Rispetto a quanto commentato con riferimento al 2003, si consideri che nel 2004 l’ammortamento dell’importo pagato per il diritto di utilizzo quarantennale sulle stazioni ferroviarie è ulteriormente e definitivamente cresciuto per 0,7 milioni rispetto al 2003 per effetto della completa presa in carico delle stazioni che si è conclusa nel corso degli ultimi mesi del 2003.

Nel triennio considerato, gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali per i beni gratuitamente devolvibili crescono tra il 2002 e il 2003 del 63,3%, da Euro 5,3 milioni a Euro 8,7 milioni; tra il 2003 e il 2004 del 2,0%, da Euro 8,7 milioni a Euro 8,9 milioni.

Ciò risulta legato a:

- l’entrata in funzione della nuova aerostazione nel luglio 2002 con un incremento netto per capitalizzazione totali nella voce fabbricati pari a Euro 41,4 milioni e un ammortamento netto incrementale pari a Euro 1,5 milioni;
- l’ulteriore incremento degli ammortamenti nel 2003 pari a Euro 1,5 milioni nella categoria dei fabbricati è dovuto all’ammortamento per l’intero esercizio dei beni entrati in funzione nell’esercizio precedente, oltre che all’ammortamento sui nuovi investimenti del 2003, principalmente il nuovo hangar; l’incremento è inoltre dovuto allo stesso effetto per gli impianti relativi ai beni gratuitamente devolvibili;
- nel corso del 2004 non vi sono state significative evoluzioni a ragione del consolidamento del piano di investimenti avvenuto negli anni precedenti.

Accantonamenti e svalutazioni

La tabella che segue mostra l’evoluzione degli accantonamenti e svalutazioni operati negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Svalutazione dei crediti compresi nell’attivo	837	187,9%	2.410	202,9%	7.301
Accantonamento per rischi	328	298,5%	1.307	65,0%	2.156
Accantonamento fondo rinnov. beni grat. devolv.	920	(18,5%)	750	10,0%	825
Accantonamenti	2.085	114,2%	4.467	130,2%	10.282
Incidenza sul valore della produzione		2,3%		3,3%	6,6%

Tabella 60

Gli accantonamenti e svalutazioni nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ammontano ad Euro 4,5 milioni, rispetto ad Euro 2,1 milioni dell’esercizio precedente, con un incremento di Euro 2,4 milioni,

pari al 114,2%. Il peso percentuale sul valore della produzione è aumentato dal 2,3% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 al 3,3% dell'esercizio successivo.

Gli accantonamenti e svalutazioni nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 ammontano ad Euro 10,3 milioni, rispetto ad Euro 4,5 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 5,8 milioni, pari al 130,2%. Il peso percentuale sul valore della produzione è aumentato dal 3,3% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 al 6,6% dell'esercizio successivo.

Nella voce "svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante" sono compresi gli accantonamenti ai fondi svalutazione crediti; tali accantonamenti sono stati effettuati secondo una valutazione prudenziale delle possibili situazioni critiche e dei relativi rischi di inesigibilità; nella determinazione dell'accantonamento è stata fatta anche una ulteriore valutazione circa la capienza del fondo rispetto al totale dei crediti scaduti.

Come già in precedenza evidenziato, tale accantonamento, anche relativo a clienti con procedure concorsuali in essere, ammonta a Euro 7,3 milioni. Al fine di garantire l'azzeramento dell'intero credito verso il Gruppo Volare a fronte della dichiarazione dello stato di insolvenza e della conseguente ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in crisi, è stato effettuato un accantonamento pari a Euro 6,9 milioni, già ricompreso nell'importo sopra indicato.

Gli accantonamenti dell'esercizio sono stati prudenzialmente effettuati per coprire perdite di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Oneri finanziari netti

La tabella che segue mostra l'evoluzione degli oneri finanziari netti negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Proventi da partecipazioni					33
Altri proventi finanziari	782	(0,8%)	776	(27,8%)	560
Oneri finanziari	(4.284)	22,5%	(5.249)	(9,5%)	(4.750)
Totale	(3.502)	27,7%	(4.473)	(7,1%)	(4.157)
Incidenza sul valore della produzione	(3,9%)		(3,3%)		(2,7%)

Tabella 61

Gli oneri finanziari netti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 ammontano ad Euro 4,5 milioni, rispetto ad Euro 3,5 milioni dell'esercizio precedente, con un incremento di Euro 1,0 milioni, pari al 27,7%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dal 3,9% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 al 3,3% dell'esercizio successivo.

Gli oneri finanziari netti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 ammontano ad Euro 4,2 milioni, rispetto ad Euro 4,5 milioni dell'esercizio precedente, con un decremento di Euro 0,3 milioni, pari al 7,1%. Il peso percentuale sul valore della produzione è diminuito dal 3,3% dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 al 2,7% dell'esercizio successivo.

I proventi e gli oneri finanziari subiscono un aumento in valore assoluto tra il 2002 ed il 2003, mentre subiscono un rallentamento nell'esercizio 2004; la percentuale di incidenza sul valore della produzione subisce un decremento tra l'esercizio 2003 e l'esercizio 2002, passando al 3,3% del 2003 dal 3,9% del 2002. Tale decremento continua nell'esercizio 2004, attestandosi al 2,7%.

L’andamento di tale componente è spiegato principalmente dall’erogazione di due finanziamenti a medio-lungo termine, avvenuta nel corso del 2002:

- in capo a SAVE per un valore pari a Euro 77 milioni da parte di Banca OPI finalizzato alla realizzazione di un programma di investimenti infrastrutturali relativi al sito di Venezia. Il finanziamento prevede due anni di pre-ammortamento e rimborso con rate costanti semestrali a partire da dicembre 2004 fino al 2012. È stato definito un tasso variabile Euribor a sei mesi maggiorato di uno *spread* pari allo 0,49% (si segnala che, come indicato al Paragrafo I.2.5, Sezione Prima, Capitolo I, tale *spread* è stato poi diminuito allo 0,47% a partire dall’11 marzo 2005 per effetto di un accordo sottoscritto in pari data tra SAVE e Banca OPI). Il finanziamento è stato oggetto nel 2003 di due operazioni di *interest rate swap* (“IRS”) con Unicredit per la copertura dal rischio tassi per un importo totale di Euro 23,1 milioni (riproporzionati sul valore nozionale esistente a ciascuna data di rimborso) a un tasso medio del 3,9%; nel luglio 2004 sono stati coperti ulteriori Euro 25 milioni con un’ulteriore operazione IRS con S.Paolo IMI ad un tasso del 3,6%. Il finanziamento risulta quindi avere il costo per interessi bloccato per circa il 62% dell’importo totale;
- in capo ad Archimede 1 per un importo di Euro 36 milioni da parte di un pool di banche (con Unicredit come soggetto con il mandato per organizzare e sindacare il finanziamento) finalizzato unicamente al fabbisogno finanziario derivante dal contratto avente ad oggetto l’acquisto dei diritti d’opzione relativi all’operazione di Centostazioni S.p.A.. Il rimborso è previsto in nove rate annuali a valore crescente con pagamento il 30 giugno di ogni anno e con periodo di pre-ammortamento, con prima rata a giugno 2004 e rimborsata alla scadenza. Gli interessi prevedono uno *spread* di 60 b.p. sul tasso di riferimento periodicamente prescelto dalla Società tra l’Euribor a 3, 6 o 12 mesi.

Il finanziamento prevede degli impegni sul rapporto tra indebitamento finanziario netto e patrimonio netto (che deve essere inferiore allo 0,70) e sul valore minimo di patrimonio netto (che deve essere non inferiore ad Euro 56 milioni). Il finanziamento è coperto da garanzia fidejussoria dei soci in proporzione alla quota di partecipazione al capitale di Archimede 1 per il valore del capitale e degli interessi. Il Gruppo partecipa con una quota del 60%. Alla data del Prospetto Informativo i predetti impegni non sono completamente rispettati (si veda Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.5).

Il finanziamento è oggetto di coperture non speculative per l’intero ammontare e con valori decrescenti in linea con il nozionale rimanente del tipo Convertible Swap. In base a tale contratto la Società paga, sotto un livello di conversione (Euribor 6 mesi inferiore al 6,5%), un tasso fisso predeterminato pari al 4,72% e, sopra un livello di conversione (Euribor 6 mesi maggiore o uguale al 6,5%), il tasso Euribor di riferimento; la Società riceve un tasso parametro denominato Constant Maturity Swap (C.M.S.) identificato nell’82% del tasso SWAP Euro a 30 anni con un minimo garantito del 4%; l’operazione fu chiusa nel 2002 con Unicredit. Parimenti con Banca Akros è stata effettuata una copertura in aprile 2003 per un importo di Euro 36 milioni decrescente in base al nozionale. In base a questa copertura che si propone di ottimizzare il costo del finanziamento, ad ogni scadenza Archimede 1 paga il tasso d’interesse Euribor a 6 mesi ridotto di 15 b.p. e riceve il tasso Euribor di riferimento.

Imposte sul reddito

La tabella che segue mostra l’evoluzione del risultato ante imposte e delle imposte sul reddito negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Risultato ante imposte	10.398	28,8%	13.389	6,6%	14.272
Imposte sul reddito di esercizio	(1.462)	228,6%	(4.804)	82,2%	(8.754)
Incidenza sul risultato ante imposte	14,1%		35,9%		61,3%

Tabella 62

In merito all'incidenza media delle imposte sul reddito sul risultato ante imposte, si rileva che la stessa, nel triennio 2002-2004, è stata pari, rispettivamente, al 14,1%, al 35,9% ed al 61,3%.

Il gruppo sostiene un significativo costo per il personale che rende il valore dell'IRAP significativo rispetto al risultato ante imposte determinando una differenza tra il tax rate teorico e quello effettivo.

Nel corso del 2002 la società capogruppo ha goduto di un minor onere fiscale derivante dall'applicazione della cd. Legge Tremonti-*bis*. Inoltre la complessità dell'applicazione del beneficio alla fattispecie delle commesse pluriennali esistenti nel bilancio del 2002 ha spinto all'applicazione del beneficio fiscale con un criterio di prudenza.

Nel corso del 2003 il definitivo maggior importo della agevolazione, spettante in base ai calcoli analitici effettuati entro il termine per la dichiarazione dei redditi, ha determinato un beneficio anche nel bilancio 2003 contenuto nella imposizione differita trattandosi di assestamento di stima, peraltro, già previsto. Inoltre l'esercizio si è avvantaggiato dell'iniziale iscrizione di imposte differite attive sulle perdite fiscali illimitatamente riportabili a nuovo conseguite dalla controllata Archimede 1 e relative ai suoi primi tre esercizi dalla costituzione.

Nel corso del 2004 il venir meno dei benefici fiscali manifestatisi negli esercizi precedenti, evidenzia la significatività del peso dell'IRAP a ragione della sempre maggiore incidenza di attività *labour intensive* tra le tre diverse linee di business.

Indici di Redditività

La tabella che segue evidenzia l'andamento dell'indice di redditività R.O.E. dei periodi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

	2002	2003	2004
Indici di redditività:			
R.O.E.: Risultato netto/Patrimonio netto	13,0%	12,6%	8,5%

Tabella 63

L'andamento del R.O.E. dal 2002 al 2003 passa dal 13,0% al 12,6%, mentre dal 2003 al 2004 passa dal 12,6% al 8,5%. Tale andamento è determinato dalla variazione del risultato netto e del patrimonio netto in ragione anche della distribuzione di dividendi per valori simili al risultato netto nel triennio. Inoltre l'incremento del capitale investito è finanziato dall'indebitamento utilizzando l'effetto leva e garantendo così un'elevata redditività dell'equity.

In particolare la stabilità del R.O.E. tra il 2002 e il 2003 è determinata dalla distribuzione di dividendi per importi simili al risultato dell'esercizio precedente. Parimenti gli esercizi hanno realizzato risultati netti fra loro simili in valore assoluto (2003 per Euro 8,7 milioni; 2002 per Euro 8,9 milioni e 2001 per Euro 8,9 milioni distribuiti come dividendi nel 2002 per un importo pari a Euro 7 milioni).

Circa il R.O.E. del 2004 la sua riduzione è fortemente influenzata dalle significative svalutazioni relative ai crediti effettuate a fronte dello stato di insolvenza del Gruppo Volare. Infatti, qualora il dato del Risultato Netto fosse nettato dagli accantonamenti relativi al Gruppo Volare, al netto dell'effetto fiscale teorico del 33%, il R.O.E. nel 2004 sarebbe risultato pari al 14,3%.

Indici di redditività per <i>business unit</i>	Gestione aeroportuale		Gestione infrastrutture		Food & Beverage e Retail	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
R.O.S.: Ebit / Valore produzione	20,0%	18,3%	(4,3%)	(1,7%)	4,4%	4,8%
R.O.C.E.: Ebit / Capitale Investito Netto	12,1%	12,4%	(1,0%)	(0,4%)	190,4%	142,6%

Tabella 64

Di seguito si evidenziano gli indici finanziari per singola Business Unit focalizzandosi su R.O.S. e R.O.C.E.. Essendo SAVE anche una holding operativa il patrimonio netto delle singole SBU non riflette direttamente il giusto mix tra le stesse, conseguentemente l’analisi del R.O.E. per singola SBU potrebbe essere fuorviante.

Gestione aeroportuale

Pur in presenza di un Ebitda che in termini percentuali sul valore della produzione passa dal 41% del 2003 al 43,3% del 2004, il R.O.S. della *business unit* evidenza una riduzione dal 20% al 18,3% a seguito delle significative svalutazioni relative ai crediti effettuate a fronte dello stato di insolvenza del Gruppo Volare. Infatti, qualora nettassimo il dato del Risultato operativo (Ebit) dagli accantonamenti relativi al Gruppo Volare, il R.O.S. nel 2004 sarebbe risultato pari al 25%.

Simile considerazione deve essere effettuata con riferimento al calcolo del R.O.C.E. che nettato dell’effetto “Volare” sarebbe risultato pari nel 2004 al 17% rispetto al 12,4% effettivo.

Gestione infrastrutture

Il miglioramento sia del R.O.S. che del R.O.C.E., pur permanendo gli indici negativi, evidenzia lo sviluppo di Centostazioni ed il conseguente contributo alla generazione di redditività operativa della *business unit*. Tale redditività permette di compensare, per il momento ancora in modo parziale, l’ammortamento del valore della concessione.

Food & Beverage e Retail

Il R.O.S. evidenzia una crescita tra il 2003 ed il 2004. È significativo evidenziare la redditività del capitale investito (R.O.C.E.) legata alla specificità del contesto in cui opera la *business unit* in regime di sub concessione su beni immobiliari di proprietà di terzi (gestori aeroportuali, stazioni e porti). Conseguentemente, gli investimenti sono esclusivamente di carattere strumentale e specifico all’attività di vendita. Inoltre, il settore in cui si opera è caratterizzato da un ciclo incassi-pagamenti generatore di cassa. La riduzione dell’indice (R.O.C.E.) è legata ad investimenti *una tantum* per l’implementazione del nuovo sistema informativo SAP ed a investimenti in immobilizzazioni in corso per punti vendita in apertura nel primo semestre del 2005 che conseguentemente non hanno generato redditività nel corso dell’esercizio 2004. L’Ebit risulta comunque pari al 142% del capitale investito.

IV.4.3. ANALISI DELL’ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO

Di seguito sono analizzate le principali grandezze patrimoniali e finanziarie del Gruppo negli esercizi considerati.

Capitale immobilizzato

La tabella che segue mostra l'evoluzione delle immobilizzazioni nette negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Immobilizzazioni immateriali	82.797	83.621	85.458
Immobilizzazioni materiali:			
– beni di proprietà	25.617	23.734	22.625
– beni gratuitamente devolvibili	115.304	116.777	115.838
Immobilizzazioni finanziarie:			
– partecipazioni	3.942	3.332	3.949
– altri crediti	2.338	2.277	2.592
Capitale immobilizzato	229.998	229.741	230.462

Tabella 65

Il capitale immobilizzato passa da Euro 230,0 milioni del 2002 ad Euro 229,7 milioni del 2003 ad Euro 230,5 milioni del 2004, principalmente per effetto della crescita combinata delle immobilizzazioni immateriali e delle immobilizzazioni materiali, con riferimento particolare ai beni gratuitamente devolvibili.

2002

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni immateriali ammontano complessivamente ad Euro 82,8 milioni e sono relativi, per Euro 78,2 milioni, alla parte dell'importo pagato per l'acquisto della partecipazione in Centostazioni da parte di Archimede 1 eccedente il patrimonio netto acquisito. Tale importo è stato capitalizzato e viene ammortizzato come costo della sub-concessione. La parte rimanente è relativa, prevalentemente, all'acquisto di software (sistema CUTE di collegamento con i vettori, portale internet e procedure informatiche dedicate).

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni materiali-beni di proprietà ammontano complessivamente ad Euro 25,6 milioni a seguito del completamento della nuova aerostazione di Venezia.

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni materiali-beni gratuitamente devolvibili ammontano complessivamente ad Euro 115,3 milioni; in particolare nell'esercizio sono stati messi in funzione ed entrati nel ciclo produttivo aziendale fabbricati per Euro 41,4 milioni relativi sostanzialmente alla nuova aerostazione, impianti per Euro 12,5 milioni e piazzali e strade per Euro 6,6 milioni. Tali investimenti hanno permesso di riadeguare l'offerta di servizio al viaggiatore secondo *standard* qualitativamente migliori.

Le partecipazioni nel 2002 ammontano complessivamente ad Euro 3,9 milioni e si riferiscono sostanzialmente alle partecipazioni in società collegate SAV, Sole, GAP e Nicelli e a quella minoritaria nella Società delle Autostrade di Venezia Padova.

Gli altri crediti aventi natura durevole ammontano complessivamente ad Euro 2,3 milioni e si riferiscono a depositi cauzionali e a un credito finanziario concesso nel 2001.

2003

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni immateriali ammontano complessivamente ad Euro 83,6 milioni al 31 dicembre 2003.

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni materiali-beni di proprietà ammontano complessivamente ad Euro 23,7 milioni.

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni materiali-beni gratuitamente devolvibili ammontano complessivamente ad Euro 116,8 milioni. Nell’esercizio sono stati capitalizzati i costi per la costruzione del nuovo hangar.

Le partecipazioni ammontano complessivamente ad Euro 3,3 milioni rispetto a Euro 3,9 milioni al 31 dicembre 2002. Tale riduzione è determinata dall’uscita della compagnie sociale di SAV e dalla cessione della partecipazione nella società Linea Aeroportuale Sole.

Gli altri crediti aventi natura durevole ammontano complessivamente ad Euro 2,3.

2004

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni immateriali ammontano complessivamente ad Euro 85,5 milioni al 31 dicembre 2004.

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni materiali-beni di proprietà ammontano complessivamente ad Euro 22,6 milioni.

Gli investimenti netti in Immobilizzazioni materiali-beni gratuitamente devolvibili ammontano complessivamente ad Euro 115,8 milioni.

Le partecipazioni ammontano complessivamente ad Euro 3,9 milioni rispetto a Euro 3,3 milioni al 31 dicembre 2003. Tale incremento è determinato dall’operazione di ricapitalizzazione della società Nicelli S.p.A. e dall’aumento del patrimonio netto di pertinenza della partecipazione nella società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

Gli altri crediti aventi natura durevole ammontano complessivamente ad Euro 2,6 milioni.

Per ulteriori informazioni sulla movimentazione delle immobilizzazioni, si veda Paragrafo IV.6 di questo Capitolo.

Capitale di esercizio

La tabella che segue mostra l’evoluzione del capitale di esercizio negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
<i>Attività di esercizio</i>	<i>59.105</i>	<i>68.747</i>	<i>75.967</i>
– Crediti verso Ministero Trasporti	12.221	5.753	5.488
– Crediti verso clienti	20.372	36.779	29.334
– Crediti verso controllate/collegate	11.818	107	371
– Altre attività di esercizio	14.694	26.108	40.774
<i>Passività di esercizio</i>	<i>(53.459)</i>	<i>(60.429)</i>	<i>(59.502)</i>
– Debiti verso fornitori	(38.699)	(39.351)	(30.443)
– Debiti verso controllate/collegate	(1.126)	(121)	(63)
– Debiti tributari e verso enti previdenziali	(5.453)	(6.452)	(7.363)
– Altre passività di esercizio	(8.181)	(14.505)	(21.633)
Capitale di esercizio	5.646	8.318	16.465

Tabella 66

Il capitale di esercizio nel 2004 è pari a Euro 16,5 milioni, con un incremento, rispetto al 2003, di Euro 8,1 milioni determinato sostanzialmente dai seguenti fattori:

- riduzione dei crediti verso clienti netti, anche per effetto del relativo fondo svalutazione;
- riduzione dei debiti verso fornitori a fronte dei pagamenti effettuati nel 2004 dei debiti residui relativi alla costruzione della nuova aerostazione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia;
- incremento del saldo netto dei crediti e debiti commerciali fra consociate di Centosazioni S.p.A. appartenenti al gruppo Ferrovie dello Stato contenuti nelle "Altre attività di esercizio" ed "Altre passività di esercizio".

Di seguito vengono in dettaglio analizzati e valorizzati le voci relative al capitale di esercizio.

Attività di esercizio

Crediti verso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

I Crediti verso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti diminuisce per i contributi incassati in relazione all'avanzamento dei lavori di costruzione della nuova aerostazione di Venezia inaugurata nel luglio 2002.

Crediti verso clienti

Circa i crediti verso clienti, per un'analisi che tenga conto dell'evoluzione dei rapporti con le società collegate, è necessario operare alcune riclassifiche di una parte dei crediti.

In particolare per un'analisi a valori omogenei tra il 2003 e 2002, determinata dall'uscita di SAVE dalla compagine azionaria di una società cliente operante nell'attività di *handling* i cui crediti erano nel 2002 indicati tra quelli delle società collegate, si deve confrontare il valore del 2003, pari a Euro 36,8 milioni, con un valore del 2002 pari a Euro 27,3 milioni, con un incremento di Euro 9,5 milioni.

Tale crescita è determinata sia dall'incremento del valore della produzione (+ 50,7% nel 2003 rispetto al 2002), sia dalla modifica strutturale del settore aeroportuale nel quale i clienti del settore aeroportuale rappresentati dai vettori chiedono tempi di pagamento simili alla maggior parte degli altri settori industriali.

Il saldo dei crediti netti ridottosi per Euro 7,4 milioni di Euro risente dell'incremento netto del fondo svalutazione crediti per Euro 5,2 milioni dopo averlo utilizzato nell'esercizio per Euro 2,1 milioni.

Il saldo dei crediti lordi verso clienti nel 2004 evidenzia una ulteriore riduzione per Euro 2,2 milioni determinato sia dall'attenta gestione dei clienti d'aviazione e commerciali con ciò evidenziando, ad eccezione di Volare, il rispetto degli accordi di pagamento concordati tra le parti, sia alla riduzione del credito verso un principale cliente per effetto di un accordo di ristrutturazione del debito finalizzato al risanamento aziendale del Gruppo.

I crediti con incasso oltre l'esercizio si sono azzerati sia per il venir meno dell'accordo con il Gruppo Volare sia per il pagamento come da accordi contrattuali con altro principale cliente della capogruppo in relazione alle rate di incasso per la cessione dei mezzi di pista effettuata a dicembre 2002. I pagamenti in scadenza sono stati ad oggi onorati. Inoltre nel corso del mese di ottobre 2004 è stato firmato un accordo per la definizione di una tempistica di pagamento del pregresso in rate ed entro la fine del 2005. Tali scadenze sono in parte garantite da fideiussioni di terze parti.

Pertanto circa i saldi creditori di maggiore rilievo, relativi a posizioni verso tre clienti della capogruppo, si ritiene che, a seguito delle azioni, anche legali per la tutela del credito, intraprese per l’incasso, e sulla base delle informazioni ad oggi disponibili e supportate dai legali, il valore indicato al netto dei fondi, riflette il presumibile valore di realizzo dei crediti di gruppo.

Il fondo svalutazione crediti ammonta a Euro 3,4 milioni alla fine del 2003 ed a Euro 8,6 alla fine del 2004.

Altre attività di esercizio

Le altre attività di esercizio evidenziano un incremento dal 2003 rispetto al 2002 pari a Euro 11,4 milioni e si riferiscono principalmente:

- al magazzino in crescita, nel 2003 rispetto al 2002, per Euro 1,0 milioni, dovuto alla dotazione iniziale nei diversi punti vendita aperti in corso d’esercizio;
- ai crediti verso consociate di Centostazioni S.p.A. appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato per un importo pari a Euro 13,3 milioni e contabilizzati nel passivo per debiti della stessa natura determinati dai rapporti commerciali in essere e derivanti dal contratto tra Centostazioni S.p.A. e il Gruppo Ferrovie dello Stato;
- ai crediti per fiscalità differita (si veda Paragrafo IV.6, in questo Capitolo);
- ai ratei e risconti e altro.

Le altre attività di esercizio evidenziano un incremento dal 2004 rispetto al 2003 pari a Euro 14,7 milioni e si riferiscono principalmente:

- al magazzino in crescita, nel 2004 rispetto al 2003, per Euro 1,4 milioni, dovuto alla dotazione iniziale ed al successivo ampliamento dei diversi punti vendita aperti in corso d’esercizio;
- ai crediti per anticipi pagati ai fornitori che crescono per Euro 2,2 milioni e concernono prevalentemente la chiusura di una transazione relativa alla definizione dei rapporti con il fornitore costruttore della nuova aerostazione. Sono contabilizzati da una pari posta passiva tra i debiti diversi;
- ai crediti verso consociate di Centostazioni S.p.A. appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato per un importo pari a Euro 23,7 milioni (incremento di Euro 10,5 milioni rispetto al 2003) e parzialmente contabilizzati nel passivo per debiti della stessa natura determinati dai rapporti commerciali in essere e derivanti dal contratto tra Centostazioni S.p.A. e il Gruppo Ferrovie dello Stato. Nel marzo del 2005 è stata concordata la compensazione delle posizioni reciproche tra Centostazioni S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato; tali crediti sono relativi alle normali attività commerciali tra Centostazioni e il Gruppo FS per rispettivamente, e principalmente, ricavi da locazioni verso Società del Gruppo FS e riaddebito di costi per conduzione di stazioni (per ulteriori informazioni, si rinvia al Paragrafo I.2.1.2 della Sezione Prima, Capitolo I);
- ai crediti per fiscalità differita (si veda Paragrafo IV.6, in questo Capitolo);
- ai ratei e risconti e altro.

Passività di esercizio

Tra le passività di esercizio, le voci più rilevanti sono costituite dai debiti verso fornitori, dai debiti tributari, dai debiti verso enti previdenziali, mentre nell’ambito della voce altre passività di esercizio la

componente principale è rappresentata da debiti verso il personale e dai debiti verso le consociate del gruppo Ferrovie dello Stato.

Debiti verso Fornitori

I debiti verso fornitori sono relativi sia all'ordinaria operatività per le diverse società del Gruppo SAVE, sia agli investimenti principalmente relativi alla realizzazione ed al completamento della nuova aerostazione a Venezia.

La significativa riduzione dei debiti verso fornitori è dovuta principalmente alla transazione conclusa a luglio 2004 con l'Associazione Temporanea di Imprese che ha realizzato la nuova Aerostazione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia che ha comportato il pagamento del debito residuo per lavori conclusi nel 2002 per Euro 12,5 milioni.

Debiti verso Controllate/Collegate

Il dato del 2002 è influenzato dalla classificazione del debito verso la allora collegata SAV S.p.A. prevalentemente di natura commerciale.

Il decremento dei debiti al 31 dicembre 2003 è conseguente al venir meno della partecipazione in tale società.

Debiti tributari e verso enti previdenziali

I debiti tributari e verso enti previdenziali includono:

- debiti “Verso Erario per imposte sul reddito d'esercizio” variano in funzione del reddito imponibile dell'esercizio e degli acconti di imposta che vengono pagati;
- debiti “Verso Erario per canone di concessione aeroportuale” rappresentano il debito verso il Ministero delle Finanze relativo alla quota di competenza del secondo semestre dell'esercizio, che viene pagata nel mese di gennaio dell'anno successivo, del canone di concessione aeroportuale. In base alle disposizioni legislative in materia, il canone è quantificato in base ai diritti incassati nel semestre di competenza;
- debiti verso enti previdenziali, correlabili direttamente alla variazione di organico presente all'interno del Gruppo.

Altre passività di esercizio

Le “Altre passività di esercizio” al 31 dicembre 2004 includono principalmente i debiti verso consociate del gruppo Ferrovie dello Stato per Euro 14,3 milioni (si veda, Paragrafo IV.6, questo Capitolo), prevalentemente per l'utilizzo economico dei 103 complessi immobiliari delle medie stazioni la cui presa in carico è avvenuta gradualmente a partire dal 2002 ed è stata completata nel corso del 2003.

Indici di Rotazione e quick ratio

Le tabelle che seguono evidenziano l'andamento dei principali indici di rotazione dei periodi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004:

	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Indici di rotazione:			
Rotazione dei crediti commerciali (esclusi rapporti con gruppo FS*)	102	106	92
Rotazione dei debiti commerciali (esclusi rapporti con gruppo FS*)	140	199	149

* Dal calcolo degli indici di rotazioni sono stati esclusi i rapporti con le consociate di Centostazioni appartenenti al gruppo FS

Tabella 67

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Attività correnti	65.423	69.320	74.568
Passività correnti	76.273	88.033	98.066
Quick ratio	85,8%	78,7%	76,0%

Tabella 68

Allo scopo di fornire una rappresentazione di sostanza che indichi i rapporti commerciali con terze economie e per agevolare la comprensione della variazione degli indici, il calcolo di quelli relativi alla rotazione dei crediti e dei debiti è stato effettuato escludendo i rapporti tra Centostazioni e il Gruppo Ferrovie dello Stato. Le poste di credito e debito tra questi a fine 2002, 2003 e 2004 indicano una rotazione di oltre un anno per importi che sostanzialmente si compensano (si veda Paragrafo IV.6, “Altre attività di esercizio” e “Altre passività di esercizio”, questo Capitolo).

Le cause dell’allungamento dei tempi di incasso dei crediti dal 2002 (102 giorni medi) al 2003 (106 giorni medi) sono principalmente riconducibili all’adeguamento da parte dei vettori, in particolare di quelli non “di bandiera”, ai tempi di incasso degli altri settori industriali, e alla presenza di clienti nuovi entranti nel settore del trasporto aereo con società che stanno finanziando la crescita attraverso il capitale circolante e quindi a discapito dei fornitori, tra i quali le società di gestione aeroportuale.

La riduzione che si evidenzia nel 2004 è legata ai seguenti fattori:

- attenta gestione dei clienti dell’aviazione e commerciali relativi alle subconcessioni. In alcuni casi, per ridurre il rischio di credito, per alcuni vettori, anche sulla base di accordi contrattuali, viene richiesto il pagamento anticipato delle prestazioni;
- diverso mix delle fonti di ricavo, ove assume una rilevanza sempre maggiore la business unit *Food & Beverage e Retail* con prevalente incasso immediato al momento della vendita.

I giorni medi di pagamento sono pari a 140 nel 2002, crescono a 199 a fine 2003 per poi ridiscendere a 149 nel 2004. Tale crescita nel corso del 2003 è determinata dalla sospensione dei pagamenti verso l’Associazione Temporanea di Imprese costruttrice dell’aerostazione in ragione della definizione di un accordo per la definizione e il riconoscimento delle “riserve” e degli extra-lavori a favore dell’impresa costruttrice e delle penali o lavori non riconosciuti a favore di SAVE. L’accordo è stato sottoscritto nel luglio 2004 con la definizione del dovuto e un pagamento contestuale a riduzione dei debiti verso fornitori per Euro 12,5 milioni.

Conseguentemente, all’aumentare del peso percentuale dei ricavi legati alla gestione *Food & Beverage e Retail*, lo *spread* tra i giorni medi di incasso, in diminuzione, e quelli di pagamento si allarga favorendo una riduzione di capitale circolante

Fondi per rischi ed oneri

La tabella che segue mostra l'evoluzione dei fondi per rischi ed oneri negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
– Per imposte differite	(2.151)	(1.878)	(5.052)
– Altri	(800)	(1.917)	(2.900)
– Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili	(3.916)	(4.119)	(4.490)
Fondi per rischi ed oneri	(6.867)	(7.914)	(12.442)

Tabella 69

I fondi per rischi ed oneri ammontano al 31 dicembre 2004 ad Euro 12,4 milioni e si incrementano di Euro 4,5 milioni rispetto al 31 dicembre 2003 e di Euro 1,0 milioni rispetto al 31 dicembre 2002.

Tale variazione è giustificata principalmente da:

- l'incremento dell'accantonamento per imposte differite sostanzialmente riconducibile alla rilevazione, effettuata nei precedenti esercizi da parte della Capogruppo, di ammortamenti anticipati in sede di predisposizione della dichiarazione dei redditi, alla rateizzazione fiscale delle plusvalenze realizzate in precedenti esercizi, alla contabilizzazione del *leasing* secondo lo IAS 17 e alla rilevazione della tassazione delle plusvalenze in più esercizi;
- l'incremento della voce “Altri fondi”, destinata a coprire le passività potenziali a carico delle società del Gruppo per cause legali pendenti e per transazioni su rapporti commerciali.

Trattamento di fine rapporto

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro dipendente rappresenta quanto accantonato negli anni per la liquidazione maturata dai dipendenti.

Posizione finanziaria netta

La tabella che segue mostra l'evoluzione della posizione finanziaria netta negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Disponibilità liquide	16.055	14.771	7.725
Debiti verso banche esigibili entro l'es. successivo	(21.411)	(26.075)	(37.063)
Debiti netti a breve verso banche	(5.356)	(11.304)	(29.338)
Debiti verso altri finanziatori esigibili entro l'es. succ.	(1.734)	(1.739)	(1.735)
Posizione finanz. netta a breve termine	(1.734)	(1.739)	(1.735)
Debiti verso banche esigibili oltre l'es. successivo	(113.060)	(107.778)	(96.043)
Debiti verso altri finanziatori esigibili oltre l'es. succ.	(9.627)	(8.260)	(6.591)
Posizione finanz. netta a lungo termine	(122.687)	(116.038)	(102.634)
Posizione finanziaria netta	(129.777)	(129.081)	(133.707)

Tabella 70

L’indebitamento finanziario netto nel 2004 è pari a Euro 133,7 milioni in aumento rispetto al 2003 ed al 2002 ove si assestava rispettivamente pari a Euro 129,1 milioni ed a Euro 129,8 milioni.

L’incremento dell’indebitamento netto, avvenuto nel corso del 2002, con l’accensione di due nuovi finanziamenti a medio – lungo termine, è stato illustrato nel commento relativo agli oneri finanziari. In sintesi l’incremento è sostanzialmente illustrato dai seguenti punti:

- SAVE ha acceso un finanziamento per un importo di Euro 77 milioni con Banca OPI finalizzato alla realizzazione di un programma di investimenti infrastrutturali relativi al sito di Venezia con scadenza nel 2012;
- Archimede 1 ha acceso un finanziamento per un importo pari a Euro 36 milioni con un pool di banche, con Unicredit come soggetto con il mandato per organizzare e sindacare il finanziamento, finalizzato unicamente al fabbisogno derivante dal contratto avente ad oggetto l’acquisto dei diritti d’opzione relativi all’operazione di “Centostazioni”. Tale finanziamento è garantito da fidejussione dei soci di Archimede 1 per capitale e interessi in proporzione alla quota di partecipazione. Il rischio in capo al Gruppo è quindi pari al 60% della quota residua di finanziamento. La scadenza è nel 2012.

Inoltre in capo alla società Archimede 2 è acceso un finanziamento per Euro 0,8 milioni.

Nei debiti verso banche a breve termine del 2003 sono contenute anche le quote dei finanziamenti in scadenza entro 12 mesi pari a Euro 4,8 milioni per il finanziamento di Banca OPI e Euro 1 milione per il finanziamento di Archimede 1. SAVE alla data di chiusura del bilancio 2003 disponeva di linee di credito complessive per scoperti di conto corrente per Euro 63,5 milioni, utilizzate solamente per Euro 17 milioni lasciando disponibili ulteriori linee di credito pari a Euro 46 milioni.

I debiti verso altri finanziatori si riferiscono sostanzialmente ai debiti per contratti di *leasing* in essere e contabilizzati in base al metodo finanziario previsto nello IAS 17, così come illustrato nel Paragrafo IV.5 di questo Capitolo.

Anche con riferimento al 2004, nei debiti verso banche a breve termine sono contenute le quote dei finanziamenti in scadenza entro 12 mesi pari a Euro 9,6 milioni per il finanziamento di Banca OPI e Euro 2,0 milioni per il finanziamento di Archimede 1. SAVE alla data di chiusura del bilancio 2004 disponeva di linee di credito complessive per scoperti di conto corrente per Euro 72,4 milioni, utilizzate solamente per Euro 22,2 milioni lasciando disponibili ulteriori linee di credito pari a Euro 50,2 milioni.

I debiti verso altri finanziatori si riferiscono sostanzialmente ai debiti per contratti di *leasing* in essere e contabilizzati in base al metodo finanziario previsto nello IAS 17, così come illustrato nel Paragrafo IV.5 di questo Capitolo.

Le disponibilità liquide includono il saldo, *pro quota*, del conto corrente intersocietario di Centostazioni presso la Ferrovie dello Stato, che gestisce la liquidità delle società partecipate dal Gruppo Ferrovie; il relativo valore nel 2002 è pari a Euro 11,3 milioni e nel 2003 è pari a Euro 9,2 milioni.

Il relativo valore a fine 2004 è pari a Euro 4,3 milioni; la diminuzione pari a Euro 4,9 milioni è determinata dal programma di investimenti realizzato da Centostazioni S.p.A.

Indici di Equilibrio Finanziario

Le tabelle che seguono evidenziano l’andamento dei principali indici di equilibrio finanziario dei periodi chiusi al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004.

	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Indici di equilibrio finanziario:			
Leva finanziaria	139,2%	137,4%	143,8%
(Posizione finanziaria netta / Patrimonio netto incluso capitale di terzi)			
Oneri finanziari / Ebitda	17,9%	13,3%	9,9%
Posizione finanziaria netta / Ebitda	5,41	3,26	2,80

Tabella 71

L'evoluzione della leva finanziaria dal 2002 è frutto delle scelte strategiche del Gruppo, del conseguente indebitamento necessario per l'operazione Centostazioni e per la costruzione della nuova aerostazione a Venezia, nonché per l'ampliamento di piste e piazzali. Inoltre, il dato relativo al patrimonio netto è influenzato dalla costante distribuzione di utili per importi rilevanti rispetto al risultato netto.

I rapporti tra oneri finanziari ed Ebitda e tra posizione finanziaria netta ed Ebitda evidenziano un costante miglioramento nel triennio dovuto al significativo incremento dell'Ebitda determinato dall'incremento dei volumi e della redditività.

Flussi monetari

La tabella che segue mostra l'evoluzione dei flussi monetari negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	2003	2004
Flussi di cassa generati (utilizzati) dall'attività operativa	(744)	15.731	19.165
Flussi di cassa generati (utilizzati) dall'attività di investimento	(119.234)	(7.028)	(18.545)
Flussi di cassa generati (utilizzati) dall'attività di finanziamento	128.999	(9.987)	(7.666)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide	9.022	(1.284)	(7.046)

Tabella 72

Le disponibilità liquide si incrementano nel 2002 per Euro 9,0 milioni, mentre nel 2003 si decrementano per Euro 1,3 milioni e nel 2004 si riducono per ulteriori Euro 7,0 milioni, dei quali Euro 4,9 legati a Centostazioni in relazione al programma di investimenti realizzati nel corso dell'esercizio.

Nel 2002 l'attività operativa ha assorbito liquidità per Euro 0,7 milioni e l'attività di investimento per Euro 119,2 milioni. Sono effettuati investimenti in immobilizzazioni materiali per Euro 73,2 milioni al lordo di contributi incassati per Euro 34,9 milioni; il fabbisogno netto di cassa in capo al Gruppo per finanziare l'acquisizione di Centostazioni è stato pari a Euro 78,4 milioni, al netto della cassa acquisita SAVE.

Le fonti di finanziamento per bilanciare gli impegni sopra individuati sono state pari a Euro 129,0 milioni di cui Euro 113 milioni da finanziamenti a medio lungo termine accesi nel periodo, Euro 22,5 milioni dal quote di capitale versate dai soci di minoranza di Archimede 1 ed Euro 6,2 milioni dall'incremento dei debiti verso banche a breve termine, controbilanciati dai dividendi pagati per Euro 7,0 milioni e dai rimborsi dei debiti verso altri finanziatori principalmente per operazioni di *leasing* per Euro 5,0 milioni.

L'effetto netto dei flussi di cassa da attività operativa, di investimento e di finanziamento ha determinato nel 2002 un incremento delle disponibilità liquide pari a Euro 9,0 milioni.

Il 2003 evidenzia una generazione di cassa dalla attività operativa pari a Euro 15,7 milioni quale saldo netto tra Euro 29,8 milioni, generati in forma di autofinanziamento dalla gestione, assorbiti per Euro 14,1 milioni dagli impieghi derivanti dalle variazioni del capitale circolante.

L’attività di investimento in attività immateriali e materiali ha assorbito liquidità per Euro 19,5 milioni parzialmente controbilanciati dai contributi incassati nel periodo per Euro 7,2 milioni e dagli incassi derivanti dalla cessione di cespiti avvenuta principalmente in esercizi precedenti per Euro 4,5 milioni. Il saldo netto dalla gestione degli investimenti risulta negativo per Euro 7,0 milioni.

La gestione finanziaria, considerati i dividendi distribuiti pari a Euro 8,0 milioni, evidenzia un saldo negativo nel periodo pari a Euro 10,0 milioni.

L’effetto netto dei flussi di cassa da attività operative, di investimento e di finanziamento ha determinato nel 2003 un decremento delle disponibilità liquide pari a Euro 1,3 milioni.

Il 2004 evidenzia una generazione di cassa dalla attività operativa pari a Euro 19,2 milioni quale saldo netto tra Euro 38,8 milioni, generati in forma di autofinanziamento dalla gestione, assorbiti per Euro 19,6 milioni dagli impieghi derivanti dalle variazioni del capitale circolante.

L’attività di investimento in attività immateriali e materiali ha assorbito liquidità per Euro 18,6 milioni parzialmente controbilanciati dai contributi incassati nel periodo per Euro 0,7 milioni e dagli incassi derivanti dalla cessione di cespiti avvenuta principalmente in esercizi precedenti per Euro 0,1 milioni. Il saldo netto dalla gestione degli investimenti risulta negativo per Euro 18,6 milioni.

La gestione finanziaria, considerati i dividendi distribuiti pari a Euro 6,5 milioni, evidenzia un saldo negativo nel periodo pari a Euro 7,7 milioni, considerando che uno dei soci ha restituito dividendi per Euro 1,2 milioni.

L’effetto netto dei flussi di cassa da attività operative, di investimento e di finanziamento ha determinato nel 2004 un decremento delle disponibilità liquide pari a Euro 7,0 milioni.

IV.5. Principi contabili adottati nella redazione dei bilanci consolidati riclassificati al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004

IV.5.1. AREA DI CONSOLIDAMENTO E CRITERI CONTABILI

Area di consolidamento

I bilanci consolidati al 31 dicembre 2002, 2003 e 2004 di Gruppo includono con il metodo dell’integrazione globale, i bilanci della capogruppo SAVE – Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. e di tutte le società, italiane ed estere, nelle quali la capogruppo detiene, direttamente od indirettamente, la maggioranza delle azioni o quote del capitale e dei diritti di voto, ad eccezione di alcune società controllate in quanto ritenute irrilevanti ai fini della rappresentazione patrimoniale finanziaria ed economica del Gruppo.

Il bilancio consolidato include inoltre il bilancio della società Aer Tre S.p.A. nella quale la capogruppo SAVE, pur avendo una quota di partecipazione inferiore al 50%, dispone di voti sufficienti per esercitare un’influenza dominante e nella quale, in base ad accordi tra i soci, ha la facoltà di determinarne le strategie.

Con il criterio proporzionale e “linea per linea” è consolidata una quota, pari alla percentuale di partecipazione, di Centostazioni S.p.A., società nella quale il Gruppo detiene, in virtù di accordi parasociali, il controllo congiunto con un socio terzo.

Le società controllate, consolidate integralmente al 31 dicembre 2002 erano le seguenti:

- SAVE S.p.A., capogruppo, concessionaria dello scalo aeroportuale di Venezia – Tessera. La società ha in affidamento l'esercizio e la gestione totale di beni e servizi aeroportuali sulla base di una Convenzione di Concessione (si veda Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.13);
- Marco Polo Park S.r.l., società controllata al 100%, che gestisce i parcheggi in ambito aeroportuale su subconcessione SAVE, con l'obiettivo di svolgere la propria attività anche verso l'esterno;
- Airport Elite S.r.l., società controllata al 100%, che gestisce, in regime di subconcessione, le attività commerciali e di ristorazione all'interno dell'aeroporto di Venezia e nei confronti di altre realtà aeroportuali e non;
- SAVE Security S.r.l., società controllata al 65% da Save S.p.A. ed al 35% da Aer Tre S.p.A. (partecipazione ceduta nel corso del 2004), dedicata all'attività di *security* all'interno del sedime aeroportuale di Venezia – Tessera e di quello di Treviso.;
- SAVE International S.A. società finanziaria e di partecipazioni, controllata al 99,8% (il restante 0,2% è detenuto da Airport Elite S.r.l.);
- SAVE Engineering S.p.A., società controllata al 97%, che si occupa dell'attività di progettazione e coordinamento lavori connessa ai programmi di sviluppo aeroportuale della controllante SAVE, con l'obiettivo di svolgere la propria attività anche verso l'esterno;
- Nord Est Airport I.T. S.r.l. (N-AITEC), società controllata al 51%, che si occupa della realizzazione di sistemi informatici per aeroporti;
- Aer Tre S.p.A., società partecipata al 45%, concessionaria dello scalo aeroportuale di Treviso.
- Archimede 1 S.p.A., società di nuova costituzione, controllata al 60%, che ha acquisito una partecipazione pari al 40% in Centostazioni S.p.A.;
- Centostazioni S.p.A., società partecipata al 40% per il tramite di Archimede 1 S.p.A., che gestisce il patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle 103 stazioni ferroviarie italiane di medie dimensioni di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.).

Nel corso dell'esercizio 2003 è entrata nell'area di consolidamento una società di nuova costituzione, Archimede 2:

- Archimede 2 S.r.l., società partecipata al 70% da Airport Elite S.r.l. che gestisce l'attività di ristorazione e *retail* presso l'aeroporto di Catania;

Nel corso dell'esercizio 2004 è entrate nell'area di consolidamento una società acquisita nel corso del secondo trimestre del 2004, Archimede 3:

- Archimede 3 S.p.A., società partecipata al 100% da Save alla quale è stata conferita la partecipazione del 4,64% nella società Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. con lo scopo di razionalizzare la struttura del Gruppo, anche in vista di un possibile sviluppo nella gestione delle infrastrutture di mobilità in concessione.

La società Aeroporto Civile di Padova S.p.A., controllata al 60,32%, non viene consolidata col metodo integrale in quanto i dati patrimoniali, economici e finanziari della stessa sono irrilevanti.

I bilanci utilizzati per il consolidamento sono quelli predisposti dai consigli di amministrazione delle singole società per la successiva approvazione da parte delle Assemblee.

La riconciliazione tra il patrimonio netto e l’utile netto risultanti dal bilancio d’esercizio di SAVE, società Capogruppo, ed il patrimonio netto e l’utile netto del bilancio consolidato di Gruppo è presentata nella sezione del patrimonio netto consolidato.

Criteri di consolidamento

I bilanci utilizzati per il consolidamento sono quelli delle singole imprese. Tali bilanci vengono, ove necessario, opportunamente riclassificati e rettificati al fine di uniformarli ai principi contabili ed ai criteri di valutazione della Capogruppo, che sono in linea con quelli previsti dalle norme di legge che disciplinano il bilancio consolidato, così come modificate dalla Riforma del diritto societario, e con quelli emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e, limitatamente agli acquisti di cespiti tramite *leasing*, ai principi contabili internazionali (IAS).

I bilanci delle società controllate comprese nell’area di consolidamento sono consolidati, fatta eccezione per Centostazioni S.p.A. per la quale viene utilizzato il metodo proporzionale, con il metodo dell’integrazione globale, che prevede il recepimento integrale di tutte le voci del bilancio, prescindendo dalla percentuale di possesso azionario di Gruppo.

In particolare, i criteri di consolidamento più significativi adottati per la redazione del bilancio consolidato sono i seguenti:

- integrazione dei bilanci delle società consolidate secondo il metodo globale, che prevede il recepimento integrale di tutte le voci dello stato patrimoniale e del conto economico prescindendo dalla percentuale di possesso del Gruppo, ed eliminazione del valore contabile delle partecipazioni detenute contro il relativo patrimonio netto;
- integrazione “*pro-quota*” dello stato patrimoniale e del conto economico della società consolidata secondo il metodo proporzionale, ed eliminazione del valore contabile della partecipazione detenuta contro il relativo patrimonio netto;
- nel periodo in cui una società è inclusa per la prima volta nel consolidato, se l’eliminazione del valore della partecipazione di cui ai punti a) e b) precedenti, determina una differenza positiva, questa è attribuita, ove applicabile, alle attività della controllata; l’eventuale eccedenza, denominata “differenza di consolidamento”, è iscritta nell’attivo. Nell’ipotesi in cui emerge una differenza negativa, questa è iscritta nella posta del passivo “Fondo di consolidamento per rischi ed oneri futuri” se originata da previsioni di perdite d’esercizio future; altrimenti è classificata all’interno del patrimonio netto nella voce “Riserva di consolidamento”. La differenza positiva è ammortizzata in funzione della stimata vita utile;
- sono eliminati i crediti e i debiti, i proventi e gli oneri, gli utili e le perdite originati da operazioni effettuate tra le imprese incluse nel consolidamento. I dividendi infragruppo sono eliminati;
- venivano eliminate le apostazioni effettuate esclusivamente in applicazione di norme tributarie nei bilanci 2003 delle singole società, in accordo con la previgente normativa fiscale, al solo fine di ottenere dei benefici fiscali altrimenti non ottenibili. L’eventuale effetto fiscale relativo a tali rettifiche venivano contabilizzate come imposte differite sul reddito;
- l’importo del capitale e delle riserve delle imprese controllate corrispondente a partecipazione di terzi è iscritto in una voce del patrimonio netto denominata “capitale e riserve di terzi”; la parte del risultato economico consolidato corrispondente a partecipazioni di terzi è iscritta nella voce “(utile) perdita del periodo di pertinenza di terzi”
- non vi sono società consolidate con bilanci redatti in valuta diversa dall’Euro.

IV.5.2. PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Il bilancio consolidato è stato predisposto nel rispetto delle norme vigenti che ne regolano la predisposizione: i criteri di valutazione adottati sono conformi alle disposizioni del Codice Civile, integrati, ove necessario, sulla base di quanto disposto dai Principi Contabili elaborati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.).

I criteri utilizzati non si discostano da quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2003, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei principi medesimi.

La valutazione delle voci è stata fatta ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività sociale, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato. Gli utili sono stati inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura del periodo, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite anche se conosciuti successivamente.

Gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci del bilancio consolidato sono stati valutati separatamente. Gli elementi patrimoniali destinati ad essere utilizzati durevolmente sono stati classificati tra le immobilizzazioni. La nota integrativa è redatta in migliaia di Euro se non diversamente specificato.

Le aree aeroportuali di Venezia e Treviso ed i relativi beni immobili realizzati e da realizzare sono in regime di concessione totale per Venezia, ed in regime di anticipata occupazione per Treviso.

I principali principi contabili e criteri di valutazione sono i seguenti:

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, inclusivo degli eventuali oneri accessori. Gli importi sono al netto delle quote di ammortamento, calcolate sistematicamente in misura costante in relazione alla residua utilità del bene o del costo capitalizzato.

Categoria	Periodo ammortamento
Costi di impianto ed ampliamento	5 anni
Diritti di brevetto e di utilizzazione opere d'ingegno: software	3 anni
Concessioni	durata della concessione (40 anni)
Avviamento e differenze di consolidamento	durata residua della concessione o della sub-concessione
Altre:	
– Migliorie su beni di terzi	durata residua della locazione o sub-concessione
– Oneri per transazioni e convenzioni sottoscritte per lo sfruttamento dell'area aeroportuale	durata residua delle concessioni
– Oneri pluriennali vari	5 anni

Tabella 73

Costi di impianto e di ampliamento

I costi di impianto e di ampliamento vengono iscritti all'attivo dello Stato patrimoniale al valore di costo sostenuto e sono ammortizzati direttamente in un periodo non superiore ai cinque anni.

Si riferiscono principalmente agli oneri relativi alla costituzione delle società ed ai costi legati all'apertura della nuova aerostazione avvenuta nel 2002.

Diritti di brevetto e utilizzazione opere ingegno

Si riferiscono principalmente ai costi per l’implementazione e la personalizzazione del *software* gestionale delle società appartenenti al Gruppo.

Concessioni

Si riferisce al plusvalore corrisposto per l’ottenimento della concessione all’utilizzo di 103 medie stazioni. Viene ammortizzato sulla base della durata della concessione (40 anni)

Avviamento e differenza di consolidamento

L’avviamento e la differenza di consolidamento si riferiscono prevalentemente ai plusvalori corrisposti per l’acquisto di aziende. Sono ammortizzati in relazione alla durata residua della concessione relativa alle società cui si riferiscono.

Altre

Gli oneri pluriennali per transazioni e convenzioni sottoscritte in esercizi precedenti per la gestione dell’area e costi per migliorie su beni di terzi sono ammortizzati rispettivamente sulla base della durata della concessione e per il periodo inferiore tra la vita utile della miglioria e la durata residua del contratto di locazione o della sub-concessione.

I costi di pubblicità sostenuti nell’esercizio sono addebitati al conto economico dello stesso, fatta eccezione per quelli aventi utilità pluriennale.

Qualora risulti una perdita durevole del valore dell’immobilizzazione immateriale, questa viene svalutata; se negli esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, si procede al ripristino del valore originario.

Immobilizzazioni materiali

Sono composte da “beni di proprietà” e “beni gratuitamente devolvibili”, costituiti da immobilizzazioni tecniche soggette ad essere consegnati gratuitamente al concedente al termine della concessione (piste, fabbricati, piazzali e strade).

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione incrementato, per alcuni cespiti, in applicazione di specifiche leggi di rivalutazione monetaria. Nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti ed indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene.

Il valore di iscrizione delle immobilizzazioni materiali relativo ai beni gratuitamente devolvibili, è rettificato in diminuzione dai contributi in conto capitale. I contributi in conto capitale vengono iscritti in bilancio in base ai provvedimenti legislativi di concessione, ed in relazione all’avanzamento tecnico delle opere. Gli ammortamenti vengono determinati per quote costanti sulla base della vita economico-tecnica del bene, come evidenziato nella successiva tabella, oppure, se inferiore, sulla durata residua della concessione.

In relazione ai beni gratuitamente devolvibili, viene esposto al Passivo dello Stato Patrimoniale, fra i Fondi Rischi ed Oneri, un Fondo Rinnovamento per tenere conto degli oneri di manutenzione ciclica futura e degli oneri di rinnovamento prevedibili sino al momento della loro devoluzione. L’accantonamento annuale a tale fondo viene effettuato sulla base di valutazioni tecniche predisposte da una Società specializzata.

I beni di proprietà sono ammortizzati in ogni esercizio a quote costanti sulla base delle aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni. Le aliquote annuali applicate alle immobilizzazioni sono:

Categoria	Beni di proprietà	Beni gratuitamente devolvibili
Terreni, piste, piazzali e strade	=	durata residua concessione
Costruzioni leggere e fabbricati	=	10%, 4% e durata residua della concessione
Macchine attrezzature pista	31,5%	=
Macchine operatrici	10,0%	=
Impianti riscaldamento e raffreddamento	=	15,0%
Impianti elettrici	=	4% e durata residua della concessione
Impianti di telesegnalazione	25,0%	=
Altri impianti pista	=	31,5%
Altri impianti	=	15,0%-20,0%
Attrezzatura	15,0%	=
Automezzi	20,0%	=
Macchine elettroniche	20,0%	=
Macchine e mobili ufficio	15,0%-12,0%	=

Tabella 74

I costi di manutenzione e riparazione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Le immobilizzazioni materiali acquisite tramite contratti di locazione finanziaria sono contabilizzate secondo la metodologia finanziaria e sono esposte tra le attività e ammortizzate secondo aliquote coerenti con quelle di analoghi beni di proprietà. Contestualmente viene iscritto un debito finanziario che viene ridotto delle quote di capitale versate. Nel conto economico sono iscritti per competenza gli oneri finanziari e le quote di ammortamento stanziate sul valore dei beni acquisiti.

Nel caso risulti una perdita durevole del valore dell'immobilizzazione materiale, questa viene svalutata; se negli esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie costituite da partecipazioni in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Le immobilizzazioni finanziarie costituite da partecipazioni in altre imprese sono valutate secondo il criterio del costo di acquisto o di sottoscrizione, eventualmente rettificato in diminuzione per perdite durevoli di valore. Nell'esercizio in cui le condizioni per la svalutazione vengono meno, viene ripristinato il valore originario.

Le immobilizzazioni finanziarie costituite da crediti sono esposte al valore di presumibile realizzo.

Rimanenze

Le materie prime, sussidiarie e di consumo sono valutate al minore tra il costo di acquisto (comprensivo degli oneri accessori) ed il corrispondente valore di sostituzione desumibile dall'andamento del mercato a fine esercizio.

Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Le rimanenze di merce delle società che operano nel *Food & Beverage e Retail*, data la specifica natura dell’attività di vendita al dettaglio e la conseguente elevata rotazione del magazzino, sono valutate con un criterio che approssima il FIFO (first in first out).

In entrambi i casi la valutazione adottata non si discosta peraltro in modo significativo dai valori a costi correnti.

Le rimanenze di servizi di durata ultrannuale sono valutate sulla base del criterio della percentuale di completamento in base ai lavori eseguiti.

Crediti

I crediti sono iscritti secondo il presumibile valore di realizzo. L’adeguamento del loro valore nominale al minor valore di realizzo viene effettuato mediante lo stanziamento di appositi fondi a rettifica diretta della voce.

Altri titoli (non immobilizzati)

Sono iscritti al minore tra il costo d’acquisto o di sottoscrizione ed il valore di mercato o di presunto realizzo a fine esercizio. Se successivamente vengono meno i motivi che ne hanno determinato la eventuale svalutazione, il costo viene ripristinato. La voce include le partecipazioni in imprese controllate e collegate che non sono destinate a permanere nel patrimonio aziendale.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide rappresentate dai saldi dei conti correnti bancari attivi, nonché della cassa, sono iscritti a al loro valore nominale.

Ratei e risconti

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, al fine di realizzare il principio economico della competenza.

Passività per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi ed oneri sono stanziati per coprire perdite o debiti, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla data di chiusura dell’esercizio non sono determinabili l’ammontare o la data di sopravvenienza. Gli accantonamenti riflettono la migliore stima sulla base degli elementi a disposizione. I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella nota integrativa, senza procedere allo stanziamento.

Fondo trattamento di fine rapporto

Il fondo trattamento di fine rapporto viene stanziato per coprire l’intera passività maturata nei confronti dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio in conformità alla normativa civilistica e del lavoro. Tale passività è calcolata sulla durata del rapporto di lavoro, della categoria e della remunerazione di ogni dipendente ed è pagabile all’estinzione del rapporto. L’indennità è rivalutata periodicamente in base all’incremento del costo della vita.

Debiti

I debiti sono iscritti al valore nominale.

Conti d'ordine

I beni di proprietà di terzi sono espressi al valore nominale.

Gli impegni e i rischi sono esposti per il valore nominale desunto dagli atti che li hanno generati. In particolare vengono evidenziati fra “gli impegni verso terzi per opere da realizzare” il valore nominale residuo delle opere attualmente in corso di realizzazione a fine esercizio per conto dello Stato.

Le garanzie prestate sono contabilizzate per l'importo residuo, alla data del bilancio, del debito o di altra obbligazione garantita. Gli impegni costituiti da strumenti derivati posti in essere a copertura del rischio tasso sono esposti al valore nozionale desumibile dal contratto sottostante.

I “finanziamenti deliberati dallo Stato per opere da eseguire” rappresentano il valore residuo in linea capitale dei contributi da ricevere per le opere da realizzare. Il loro valore è desunto dalle delibere approvative dagli stessi, al netto degli importi già erogati.

Riconoscimento dei ricavi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza.

I ricavi caratteristici, rappresentati da prestazioni di servizi, sono contabilizzati nel momento in cui la prestazione è resa.

Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono stati calcolati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i tour operators.

I dividendi percepiti da società non consolidate sono contabilizzati nel momento in cui sono incassati.

Contabilizzazione dei costi e delle spese

I costi e le spese sono contabilizzati in base al principio della prudenza e della competenza.

Imposte sul reddito d'esercizio

L'accantonamento per imposte sul reddito è determinato in base alla previsione dell'onere fiscale corrente, anticipato e differito, determinato in relazione alle vigenti norme tributarie, tenendo conto delle eventuali agevolazioni applicabili.

Le imposte anticipate e quelle differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività e alle passività dei bilanci consolidati ed il corrispondente valore fiscale oltre che sulle differenze generate dalle rettifiche di consolidamento. I crediti per imposte anticipate, allocati alla voce CII5 “Crediti verso altri”, inclusi quelli relativi alle perdite fiscali riportabili a nuovo, sono iscritti in bilancio se esiste la ragionevole certezza del loro recupero sulla base dei piani previsionali.

I debiti per imposte differite, allocati alla voce B 2) “Fondi per imposte differite”, sono contabilizzati in relazione a tutte le differenze temporanee tassate, tranne il caso in cui esistano scarse possibilità che il debito insorga. In tal senso non sono stanziate imposte differite a fronte delle riserve patrimoniali in sospensione di imposta in quanto non è prevista la loro distribuzione o altre operazioni che ne determinino la tassazione.

Criteri di conversione delle poste in valuta

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi alle operazioni originariamente denominate in valuta estera sono contabilizzati applicando i cambi determinati al momento della loro registrazione sulla base della data dell'operazione. Le attività e le passività in valuta, ad eccezione delle immobilizzazioni, sono iscritte al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi sono imputati al conto economico e l'eventuale utile netto è accantonato in apposita riserva non distri-

buibile fino al realizzo. Le immobilizzazioni in valuta sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto o a quello inferiore alla data di chiusura dell’esercizio se la riduzione si ritiene durevole.

Gli utili e le perdite che derivano dalla conversione dei crediti e dei debiti a fine esercizio sono rispettivamente accreditati ed addebitati al conto economico.

Contratti derivati

Il Gruppo utilizza prodotti finanziari derivati per gestire il rischio derivante dalle fluttuazioni dei tassi d’interesse relativamente a specifiche passività di bilancio.

I differenziali di interesse sui contratti di “interest rate swap” utilizzati per coprirsi sui finanziamenti a lungo termine sono contabilizzati per competenza tra i proventi e gli oneri finanziari.

IV.6. Analisi della composizione delle principali voci dello stato patrimoniale consolidato ri-classificato

IV.6.1. CAPITALE IMMOBILIZZATO

Immobilizzazioni immateriali

La tabella che segue mostra l’evoluzione del costo storico e del fondo ammortamento e le svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002			31-12-2003			31-12-2004		
	Costo storico	Amm.to accum.	Valore netto	Costo storico	Amm.to accum.	Valore netto	Costo storico	Amm.to accum.	Valore netto
Costi impianto e ampliam.	1.081	(254)	827	1.292	(492)	800	1.258	(725)	533
Diritti di brevetto e di utilizz.									
opere d’ingegno: software	4.932	(3.289)	1.643	5.318	(4.460)	858	5.771	(5.269)	502
Concessioni, licenze, marchi	78.249	(436)	77.813	78.669	(1.427)	77.242	78.740	(3.494)	75.246
Avviamento e differenza									
di consolidamento	1.215	(465)	750	2.780	(1.005)	1.775	2.780	(1.759)	1.021
Immobilizzazioni in corso e acconti	85		85	517		517	5.682		5.682
Altre:									
– transazione aerostazione	721	(319)	402	721	(328)	393	721	(338)	383
– convenzione soc. Autostrade	866	(272)	594	866	(287)	579	866	(302)	564
– oneri pluriennali	361	(147)	214	743	(283)	460	743	(304)	439
– convenzione Brusutt	408	(37)	371	408	(46)	362	408	(66)	342
– migliorie su beni di terzi	107	(9)	98	775	(140)	635	1.153	(406)	747
	2.463	(784)	1.679	3.513	(1.084)	2.429	3.891	(1.416)	2.475
Totale	88.025	(5.228)	82.797	92.089	(8.468)	83.621	98.122	(12.664)	85.458

Tabella 75

Le tabelle che seguono mostrano la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	Saldo 1-01-2002	Acquisiz. e capitaliz.	Decrem.	Riclassif. Altri movim.	Ammort. Increm.	Saldo 31-12-2002
Costi impianto e ampliam.	34	622		374	203	827
Diritti di brevetto e di utilizz. opere d'ingegno	1.563	1.217		55	1.192	1.643
Concessioni, licenze, marchi	11	78.237			435	77.813
Avviamento e differenza di consolidamento	270	637			157	750
Immobilizzazioni in corso e acconti	296	218		(429)		85
Altre:						
– transazione aerostazione		413			11	402
– convenzione soc. Autostrade		608			14	594
– oneri pluriennali		14	250		50	214
– convenzione Brusutti		380			9	371
– migliorie su beni di terzi			107		9	98
	1.415	357			93	1.679
Totale	3.589	81.288			2.080	82.797

Tabella 76

(Migliaia di Euro)	Saldo 1-01-2003	Acquisiz. e capitaliz.	Decrem.	Riclassif. Altri movim.	Ammort. Increm.	Saldo 31-12-2003	
Costi impianto e ampliam.	827	225	(14)		238	800	
Diritti di brevetto e di utilizz. opere d'ingegno	1.643	398	(12)		1.175	(4)	858
Concessioni, licenze, marchi	77.813	420			1.369	(378)	77.242
Avviamento e differenza di consolidamento	750	1.565			540		1.775
Immobilizzazioni in corso e acconti	85	432					517
Altre:							
– transazione aerostazione		402			9		393
– convenzione soc. Autostrade		594			15		579
– oneri pluriennali		214	386	(5)	135		460
– convenzione Brusutti		371			9		362
– migliorie su beni di terzi		98	668		131		635
	1.679	1.054	(5)		299		2.429
Totale	82.797	4.094	(31)		3.621	(382)	83.621

Tabella 77

(Migliaia di Euro)	Saldo 1-01-2004	Acquisiz. e capitaliz.	Decrem.	Riclassif. Altri movim.	Ammort. Increm.	Util./ricl.	Saldo 31-12-2004
Costi impianto e ampliam.	800	1	(35)		234	(1)	533
Diritti di brevetto e di utilizz. opere d’ingegno	858	453			813	(4)	502
Concessioni, licenze, marchi	77.242	69		1	2.067		75.245
Avviamento e differenza di consolidamento	1.775				619	135	1.021
Immobilizzazioni in corso e acconti	517	5.225	(60)				5.682
Altre:							
– transazione aerostazione	393				10		383
– convenzione soc. Autostrade	579				15		564
– oneri pluriennali	460				21		439
– convenzione Brusutti	362				20		342
– maggiorie su beni di terzi	635	383	(5)		285	(19)	747
	2.429	383	(5)		351	(19)	2.475
Totale	83.621	6.131	(100)	1	4.084	111	85.458

Tabella 78

*Costi di impianto e di ampliamento
2002, 2003 e 2004*

Si riferiscono a costi sostenuti in sede di costituzione di società e di aumento del capitale sociale oltreché ai costi di ampliamento relativi all’apertura della nuova aerostazione avvenuta nel luglio 2002; la nuova e più ampia aerostazione ha richiesto il sostenimento di elevati costi necessari, fra l’altro, per l’utilizzo delle nuove aree commerciali.

*Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell’ingegno
2002, 2003 e 2004*

La voce si riferisce principalmente ad investimenti in *software* legati al processo di miglioramento del sistema informatico del gruppo, relativi in particolare alla nuova architettura software di gestione delle principali procedure aeroportuali ed alla progettazione software del nuovo portale internet del Gruppo SAVE.

*Concessioni, licenze, marchi e diritti simili
2002*

La voce si riferisce al plusvalore corrisposto per l’ottenimento della concessione quarantennale per l’utilizzo e lo sfruttamento di 103 medie stazioni italiane, avvenuto tramite l’acquisizione di una partecipazione nella società Centostazioni S.p.A..

*Avviamento e differenza di consolidamento
2002, 2003 e 2004*

La voce si riferisce ai costi sostenuti a titolo di avviamento per l’acquisizione di aziende.

L’incremento dell’esercizio 2003 è relativo all’acquisto di rami di azienda negli aeroporti di Catania e Treviso operanti nel settore *Food & Beverage* e *Retail*.

Immobilizzazioni in corso e acconti

2004

L'incremento dell'esercizio è costituito sostanzialmente da investimenti per immobilizzazioni in corso e acconti per *software* per complessivi Euro 5,2 milioni.

La variazione è costituita principalmente dagli investimenti:

- della capogruppo per Euro 2,5 milioni relativi a:
 - implementazione del nuovo sistema informativo per Euro 0,85 milioni;
 - costi non ripetitivi per il processo di quotazione in Borsa per Euro 1,4 milioni.
- di Airport Elite S.r.l. per il rinnovo dei sistemi informativi per Euro 0,34 milioni.
- di Airport Elite S.r.l. e di Archimede 2 S.r.l. su beni di terzi per l'ampliamento e il miglioramento delle attività in nuove "location" per Euro 0,46 milioni.
- di Centostazioni S.p.A. che contribuisce all'incremento delle immobilizzazioni in corso per un importo pari a Euro 2,3 milioni, di competenza del Gruppo, per le spese sostenute per progettazione delle opere da realizzare per la valorizzazione commerciale dei fabbricati viaggiatori.

La società capogruppo ed Airport Elite S.p.A. hanno completamente rilevato a conto economico dell'esercizio i costi interni sostenuti per la ridefinizione dei processi organizzativi, logistici e amministrativi legati allo sviluppo del nuovo sistema informativo.

Altre immobilizzazioni immateriali

2002

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" include una transazione con terze parti relativa alla vecchia aerostazione iscritta nel 1989, la convenzione con la società Autostrade relativa all'immobile, poi divenuto parcheggio multipiano, della società Marco Polo Park S.r.l., iscritta nel 1994 ed il costo relativo alla transazione per la consegna di un'area (cd. Brusutti) facente parte del sedime aeroportuale iscritta nel 1999. Per tale transazione l'ammortamento è partito dal 2000, anno in cui l'area è stata resa effettivamente disponibile.

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" si incrementa per:

- Euro 0,3 milioni per oneri pluriennali;
- Euro 0,1 milioni per le migliorie su beni di terzi.

2003

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" si incrementa per:

- Euro 0,4 milioni per oneri pluriennali;
- Euro 0,7 milioni per le migliorie su beni di terzi.

2004

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" si incrementa per:

- Euro 0,1 milioni per le migliorie su beni di terzi effettuate presso la aerostazione di Catania.

Immobilizzazioni materiali

La tabella che segue mostra l’evoluzione del costo storico e del fondo ammortamento e le valutazioni delle immobilizzazioni materiali negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002			31-12-2003			31-12-2004		
	Costo storico	Amm.to accum.	Valore netto	Costo storico	Amm.to accum.	Valore netto	Costo storico	Amm.to accum.	Valore netto
Beni gratuitamente devolvibili									
Piazzali e strade	22.392	(3.826)	18.566	28.192	(4.558)	23.634	27.577	(5.279)	22.298
Fabbricati	74.191	(10.472)	63.719	83.809	(13.992)	69.817	90.235	(17.699)	72.536
Impianti	27.501	(11.414)	16.087	29.341	(15.915)	13.426	30.351	(20.382)	9.969
Opere in corso di esecuzione	21.266		21.266	13.450		13.450	11.491		11.491
(Contributi di Stato)	(4.334)		(4.334)	(3.550)		(3.550)	(456)		(456)
Opere in corso di esecuzione al netto contributi	16.932		16.932	9.900		9.900	11.035		11.035
Totale beni gratuit. devolvibili	141.016	(25.712)	115.304	151.242	(34.465)	116.777	159.198	(43.360)	115.838
Beni di proprietà									
Terreni e fabbricati	906	(30)	876	906	(39)	867	906	(48)	858
Impianti e macchinari	26.841	(11.111)	15.730	27.711	(13.173)	14.538	27.651	(15.223)	12.428
Attrezzature industriali e commerciali	2.371	(1.193)	1.178	2.658	(1.393)	1.265	2.925	(1.751)	1.174
Altri beni	12.849	(4.961)	7.888	13.714	(6.591)	7.123	14.393	(8.168)	6.225
Immobilizzazioni in corso e acconti	5		5	1		1	2.000		2.000
(Fondo svalut. immobilizzazioni)		(60)	(60)		(60)	(60)		(60)	(60)
Totale beni di proprietà	42.972	(17.355)	25.617	44.990	(21.256)	23.734	47.875	(25.250)	22.625
Totale	183.988	(43.067)	140.921	196.232	(55.721)	140.511	207.073	(68.610)	138.463

Tabella 79

2002

La tabella che segue mostra la movimentazione delle immobilizzazioni materiali nell'esercizio 2002:

(Migliaia di Euro)	Saldo 1-01-2002	Acquisiz. e capitaliz.	Decrementi	Riclassif. Altri movim.	Ammort. Increm.	Saldo 31-12-2002	
Beni gratuitamente devolvibili							
Piazzali e strade	12.250	630	(30)	6.198	482	18.566	
Fabbricati	24.199	920	(215)	40.731	2.006	(90)	63.719
Impianti	6.262	5.408	(208)	7.303	2.831	(153)	16.087
Opere in corso di esecuzione	121.222	48.683		(148.639)			21.266
(Contributi di Stato)	(83.228)	(13.322)			92.216		(4.334)
Opere in corso di esecuzione al netto contributi	37.994	35.361		(56.423)			16.932
Totale beni gratuit. devolvibili	80.705	42.319	(453)	(2.191)	5.319	(243)	115.304
Beni di proprietà							
Terreni e fabbricati	885				9		876
Impianti e macchinari	6.153	3.070	(13.876)	10.412	2.247	(12.218)	15.730
Attrezzature industriali e commerciali	179	1.183	(38)		177	(31)	1.178
Altri beni	3.174	3.850	(605)	2.666	1.503	(306)	7.888
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.449	9.443		(10.887)			5
(Fondo svalut. immobilizz.ni)	(60)						(60)
Totale beni di proprietà	11.780	17.546	(14.519)	2.191	3.936	(12.555)	25.617
Totale	92.485	59.865	(14.972)		9.255	(12.798)	140.921

Tabella 80

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31 dicembre 2002 ad Euro 140,9 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 9,2 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 59,9 milioni e disinvestimenti netti per Euro 2,2 milioni.

In particolare, i beni gratuitamente devolvibili ammontano al 31 dicembre 2002 ad Euro 115,3 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 5,3 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 42,3 milioni e disinvestimenti netti per Euro 0,2 milioni.

Le immobilizzazioni in corso ed acconti, iscritte per Euro 16,9 milioni, riguardano principalmente il costo relativo alla costruzione del nuovo hangar per Euro 4,7 milioni, il costo per l'adeguamento della viabilità interna per Euro 2,3 milioni oltre ai costi legati al progetto di Frank O'Geary per la realizzazione del master plan aeroportuale per Euro 1,9 milioni.

I beni di proprietà ammontano al 31 dicembre 2002 ad Euro 25,6 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 3,9 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 17,6 milioni e disinvestimenti netti per Euro 2,0 milioni.

I principali investimenti dell'anno riguardano (importi al netto dei contributi):

- completamento nuova aerostazione dell'aeroporto Marco Polo per Euro 27 milioni circa;
- sistemazione delle aree commerciali per Euro 9,3 milioni circa;
- realizzazione ed adeguamento degli impianti tecnologici dei piazzali per gli aeromobili per Euro 6,2 milioni circa;

- realizzazione apparato controllo radiogeno bagagli da stiva per Euro 5,0 milioni;
- realizzazione impianto smistamento bagagli per Euro 4,6 milioni.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese Euro 14,4 milioni di cespiti oggetto di contratto di leasing, contabilizzati secondo il metodo finanziario, di cui Euro 1,5 milioni relativi ad impianti e macchinari, iscritti tra i beni di proprietà, ed Euro 12,9 milioni relativi al fabbricato parcheggio multipiano dell’aeroporto di Venezia.

2003

La tabella che segue mostra la movimentazione delle immobilizzazioni materiali nell’esercizio 2003:

(Migliaia di Euro)	Saldo 1-01-2003	Acquisiz. e capitaliz.	Decrementi	Riclassif. Altri movim.	Ammort. Increm.	Saldo 31-12-2003
Beni gratuitamente devolvibili						
Piazzali e strade	18.566	7.130	(1.194)	(137)	731	23.634
Fabbricati	63.719	9.481		137	3.455	65
Impianti	16.087	1.871	(31)		4.498	3
Opere in corso di esecuzione	21.266	3.516		(11.332)		13.450
(Contributi di Stato)	(4.334)	(407)			1.191	
Opere in corso di esecuzione al netto contributi	16.932	3.109		(10.141)		9.900
Totale beni gratuit. devolvibili	115.304	21.591	(1.225)	(10.141)	8.684	68
						116.777
Beni di proprietà						
Terreni e fabbricati	876				9	867
Impianti e macchinari	15.730	1.761	(891)		2848	(786)
Attrezzature industriali e commerciali	1.178	314	(33)	5	227	(28)
Altri beni	7.888	1.187	(317)	(5)	1.864	(234)
Immobilizzazioni in corso e acconti	5		(4)			1
(Fondo svalut. immobilizz.ni)	(60)					(60)
Totale beni di proprietà	25.617	3.262	(1.245)		4.948	(1.048)
Totale	140.921	24.853	(2.470)	(10.141)	13.632	(980)
						140.511

Tabella 81

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31 dicembre 2003 ad Euro 140,5 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 13,6 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 24,9 milioni e disinvestimenti netti per Euro 1,5 milioni.

In particolare, i beni gratuitamente devolvibili ammontano al 31 dicembre 2003 ad Euro 116,8 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 8,7 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 21,6 milioni e disinvestimenti netti per Euro 1,2 milioni.

Le immobilizzazioni in corso ed acconti, iscritte per Euro 9,9 milioni, riguardano principalmente lo stanziamento per un maggior costo riconosciuto a Società appaltatrici a titolo di riserve per la costruzione della nuova aerostazione per Euro 2,8 milioni oltre ai costi legati al progetto di Frank O’Geary per la realizzazione del master plan aeroportuale per Euro 2,8 milioni.

I beni di proprietà ammontano al 31 dicembre 2003 ad Euro 23,7 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 4,9 milioni, investimenti per Euro 3,3 milioni e disinvestimenti netti per Euro 0,3 milioni.

Si riferiscono sostanzialmente ad investimenti di miglioramento incrementale dopo le consistenti capitalizzazioni dell'esercizio precedente legate all'apertura della nuova aerostazione.

I principali investimenti dell'anno riguardano (importi al netto dei contributi):

- ultimazione costruzione nuovo *hangar* per Euro 5,4 milioni circa;
- completamento ed adeguamento viabilità interna per Euro 3,1 milioni circa;
- completamento piazzali e strade Treviso per Euro 1,7 milioni;
- completamento sistemazione piazzali lato sud per Euro 1,4 milioni circa;
- acquisizione di macchinari per il *de-icing* degli aeromobili per Euro 0,4 milioni.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese Euro 14,4 milioni di cespiti oggetto di contratto di *leasing*, contabilizzati secondo il metodo finanziario, di cui Euro 1,5 milioni relativi ad impianti e macchinari, iscritti tra i beni di proprietà, ed Euro 12,9 milioni relativi al fabbricato parcheggio multipiano dell'aeroporto di Venezia.

2004

La tabella che segue mostra la movimentazione delle immobilizzazioni materiali nell'esercizio 2004:

(Migliaia di Euro)	Saldo 1-01-2004	Acquisiz. e capitaliz.	Decrementi	Riclassif. Altri movim.	Ammort. Increm.	Saldo 31-12-2004
Beni gratuitamente devolvibili						
Piazzali e strade	23.634	430	(102)	(943)	763	(42)
Fabbricati	69.817	2.342	(300)	4.384	3.571	136
Impianti	13.426	955	(28)	83	4.525	(58)
Opere in corso di esecuzione (Contributi di Stato)	13.450 (3.550)	5.415 (456)	(36)	(7.338)	3.550	(456)
Opere in corso di esecuzione al netto contributi	9.900	4.959	(36)	(3.788)		11.035
Totale beni gratuit. devolvibili	116.777	8.686	(466)	(264)	8.859	36
						115.838
Beni di proprietà						
Terreni e fabbricati	867				9	858
Impianti e macchinari	14.538	921	(982)	1	2.947	(897)
Attrezzature industriali e commerciali	1.265	305	(38)		396	(38)
Altri beni	7.123	882	(203)		1.777	(200)
Immobilizzazioni in corso e acconti (Fondo svalut. immobilizz.ni)	1 (60)	2.000		(1)		2.000 (60)
Totale beni di proprietà	23.734	4.108	(1.223)		5.129	(1.135)
Totale	140.511	12.794	(1.689)	(264)	13.988	(1.099)
						138.463

Tabella 82

Le immobilizzazioni materiali ammontano al 31 dicembre 2004 ad Euro 138,5 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 14,0 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 12,8 milioni e disinvestimenti netti per Euro 1,7 milioni.

In particolare, i beni gratuitamente devolvibili ammontano al 31 dicembre 2004 ad Euro 115,8 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 8,9 milioni, investimenti al netto dei contributi di competenza per Euro 8,7 milioni e disinvestimenti netti per Euro 0,5 milioni.

Nell’anno, sono stati eseguiti investimenti lordi per Euro 8,7 milioni.

In particolare, Euro 5,9 milioni di investimenti sono stati realizzati da parte della Capogruppo ove le voci più significative si riferiscono per circa Euro 2,2 milioni alla conclusione dell’appalto relativo alla costruzione della Nuova aerostazione passeggeri, che è stato oggetto di transazione (si veda Paragrafo 4.4.3 in questo Capitolo), per Euro 0,6 milioni per l’appalto ampliamento della darsena aeroportuale e per Euro 0,6 milioni all’ampliamento dei parcheggi nel sedime.

Le immobilizzazioni in corso ed acconti, sono iscritte per Euro 11,0 milioni.

L’incremento dell’esercizio è relativo prevalentemente agli investimenti effettuati dalla società Aer Tre per un importo pari a Euro 2,95 milioni relativi ai lavori in corso di esecuzione per la realizzazione della nuova aerostazione di Treviso.

I beni di proprietà ammontano al 31 dicembre 2004 ad Euro 22,6 milioni, dopo aver effettuato nel periodo ammortamenti per Euro 5,1 milioni, investimenti per Euro 4,1 milioni e disinvestimenti netti per Euro 1,2 milioni.

Gli investimenti dell’esercizio si riferiscono sostanzialmente ad investimenti di miglioramento incrementale dopo le consistenti capitalizzazioni degli scorsi esercizi legate all’apertura della nuova aerostazione di Venezia.

La Capogruppo evidenzia nell’anno investimenti lordi in beni di proprietà per complessivi Euro 2,8 milioni. In particolare sono stati acquistati macchinari per il potenziamento dei vanchi di controllo passeggeri e per Euro 1,8 milioni è stato corrisposto un acconto per futuro acquisto di terreni adiacenti al sedime aeroportuale propedeutici anche a garantire la realizzazione delle opere necessarie allo sviluppo dell’aeroporto e delle infrastrutture ad esso collegate nel medio lungo termine. Infatti, in relazione allo sviluppo atteso, la società capogruppo ha sottoscritto, nell’ultimo trimestre del 2004, un contratto preliminare di acquisto di terreni.

Sono inoltre stati acquistati beni per Euro 0,8 milioni per avviare le nuove attività presso le stazioni di Pescara e Genova e migliorare le attività di Catania oltre a sviluppare i progetti per le prossime aperture della *business unit Food & Beverage e Retail*.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese Euro 14,6 milioni di cespiti oggetto di contratto di *leasing*, contabilizzati secondo il metodo finanziario, di cui Euro 1,7 milioni relativi ad impianti e macchinari, iscritti tra i beni di proprietà, ed Euro 12,9 milioni relativi al fabbricato parcheggio multipiano dell’aeroporto di Venezia.

Partecipazioni

2002

La tabella che segue mostra la movimentazione delle partecipazioni nell’esercizio 2002:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002				
	Valore iniziale	Increm.	Decrem.	Svalut.	Valore finale
Partecipazioni in imprese controllate					
Airport Elite S.r.l.					consolid.
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.					60,3%
Archimede 2 S.r.l.	280				280
La Piazza di Spagna S.r.l.					70,0%
Totale part. impr. controllate	280				280
Partecipazioni in imprese collegate					
S.A.M.E. S.p.A.	63		(63)		riclass.
Nicelli S.p.A.	312			(51)	260
Archimede 1 S.p.A.	203		(203)		consolid.
S.A.V. S.p.A.	339		(339)		riclass.
Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.	960	308			1.267
L.A. Sole S.p.A.	490	89			580
G.A.P. S.p.A.					20,0%
Gest Park Pordenone S.r.l.					
Totale part. impr. collegate	2.367	397	(605)	(51)	2.108
Partecipazioni in altre imprese					
Societa delle Autostrade					
Venezia e Padova S.p.A.	1.490				1.490
G.A.P. S.p.A.	39	24			63
Altre minori	2				2
Totale part. altre imprese	1.530	24			1.554
Totale	3.897	701	(605)	(51)	3.942

Tabella 83

Il valore della voce “Partecipazioni in imprese controllate” si è incrementato nel corso dell’esercizio a seguito della costituzione della società Archimede 2 S.r.l., con sottoscrizione e versamento della propria quota di capitale sociale per un valore pari ad Euro 0,3 milioni.

Il valore della voce “Partecipazioni in imprese collegate” si è decrementato nel corso dell’esercizio per Euro 0,3 milioni a seguito dei seguenti movimenti:

- riclassifica della partecipazione nella società S.A.M.E. S.p.A. tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni in quanto destinata alla progressiva dismissione;
- adeguamento del valore della partecipazione nella società Nicelli S.p.A. per Euro 0,1 milioni, a seguito delle perdite registrate nel corso dell’esercizio, riallineando il costo storico al valore di patrimonio netto di pertinenza;
- ingresso nell’area di consolidamento della partecipazione nella società Archimede 1 S.p.A. in quanto, nel corso dell’esercizio la quota di partecipazione detenuta è passata dal 40,5% del 31 dicembre 2001 al 60% di fine esercizio;
- riclassifica della partecipazione nella società S.A.V. S.p.A. tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni in quanto destinata alla progressiva dismissione;

- adeguamento per Euro 0,3 milioni del valore della partecipazione nella società Venezia Terminal Passeggeri S.r.l. al valore di patrimonio netto di pertinenza risultante dall’ultimo bilancio approvato;
- adeguamento, per Euro 0,1 milioni, del valore della partecipazione nella società Linea Aeroportuale Sole S.p.A. al valore di patrimonio netto di pertinenza risultante dall’ultimo bilancio approvato.

Le partecipazioni in “Altre imprese” si sono movimentate a seguito dell’acquisizione di una ulteriore quota di capitale sociale nella società G.A.P. S.p.A. - Aeroporto di Pantelleria.

2003

La tabella che segue mostra la movimentazione delle partecipazioni nell’esercizio 2003:

(Migliaia di Euro)	31-12-2003					
	Valore iniziale	Increm.	Decrem.	Svalut.	Valore finale	Quota possesso
Partecipazioni in imprese controllate						
Airport Elite S.r.l.						consolid.
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.						60,3%
Archimede 2 S.r.l.	280		(280)			consolid.
La Piazza di Spagna S.r.l.		51			51	51,0%
Totale part. impr. controllate	280	51	(280)		51	
Partecipazioni in imprese collegate						
S.A.M.E. S.p.A.						riclass.
Nicelli S.p.A.	260			(65)	196	48,0%
Archimede 1 S.p.A.						consolid.
S.A.V. S.p.A.						riclass.
Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.	1.267	140			1.407	21,0%
L.A. Sole S.p.A.	580		(580)			0,0%
G.A.P. S.p.A.	63	116			179	30,3%
Gest Park Pordenone S.r.l.		7			7	50,0%
Totale part. impr. collegate	2.108	255	(580)	(65)	1.788	
Partecipazioni in altre imprese						
Società delle Autostrade						
Venezia e Padova S.p.A.	1.490				1.490	
G.A.P. S.p.A.	63		(63)			
Altre minori	2	2			4	
Totale part. altre imprese	1.554	2	(63)		1.493	
Totale	3.942	308	(923)	(65)	3.332	

Tabella 84

Il valore della voce “Partecipazioni in imprese controllate” si è decrementato nel corso dell’esercizio a seguito dell’entrata nell’area di consolidamento della società Archimede 2 S.r.l..

Inoltre, a fine 2003 è stata costituita la società Piazza di Spagna S.r.l. con sottoscrizione e versamento della propria quota di capitale sociale per un valore pari ad Euro 0,1 milioni.

Il valore della voce “Partecipazioni in imprese collegate” si è decrementato nel corso dell’esercizio per Euro 320 mila a seguito dei seguenti movimenti:

- adeguamento del valore della partecipazione nella società Nicelli S.p.A. per Euro 0,1 milioni, a seguito delle perdite registrate nel corso dell'esercizio, riallineando il costo storico al valore di patrimonio netto di pertinenza;
- adeguamento per Euro 0,1 milioni del valore della partecipazione nella società Venezia Terminal Passeggeri S.r.l. al valore di patrimonio netto di pertinenza risultante dall'ultimo bilancio approvato, al netto dei dividendi ricevuti;
- cessione della partecipazione nella società Linea Aeroportuale Sole S.p.A. a seguito di un più ampio accordo tra le parti con rinuncia ai contenziosi esistenti ed acquisto di ramo di azienda da parte della società Airport Elite S.r.l. per la gestione delle attività di *Food & Beverage e Retail* presso l'aeroporto di Treviso;
- riclassifica della partecipazione nella società G.A.P. S.p.A. dalla voce “Partecipazione in altre imprese” a seguito dell'aumento della quota di capitale detenuta.

2004

La tabella che segue mostra la movimentazione delle partecipazioni nell'esercizio 2004:

(Migliaia di Euro)	31-12-2004					
	Valore iniziale	Increm.	Decrem.	Svalut.	Valore finale	Quota possesso
Partecipazioni in imprese controllate						
Airport Elite S.r.l.						consolid.
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.						60,3%
Archimede 2 S.r.l.						consolid.
La Piazza di Spagna S.r.l.	51				51	51,0%
Totale part. impr. controllate	51				51	
Partecipazioni in imprese collegate						
S.A.M.E. S.p.A.						riclass.
Nicelli S.p.A.	196	581		(82)	695	48,0%
Archimede 1 S.p.A.						consolid.
S.A.V. S.p.A.						riclass.
Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.	1.407	187			1.594	21,0%
L.A. Sole S.p.A.						0,0%
G.A.P. S.p.A.	179			(70)	109	30,3%
Gest Park Pordenone S.r.l.	7				7	50,0%
Totale part. impr. collegate	1.788	768		(152)	2.404	
Partecipazioni in altre imprese						
Societa delle Autostrade						
Venezia e Padova S.p.A.	1.490				1.490	
G.A.P. S.p.A.						
Altre minori	4				4	
Totale part. altre imprese	1.493				1.493	
Totale	3.332	768		(152)	3.948	

Tabella 85

Il valore della voce “Partecipazioni in imprese collegate” si è incrementato nel corso dell’esercizio per Euro 616 mila a seguito dei seguenti movimenti:

- adeguamento del valore della partecipazione nella società Nicelli S.p.A. per Euro 0,1 milioni, contabilizzato dalla sottoscrizione e relativo versamento di un incremento di capitale per Euro 0,6 milioni;
- adeguamento per Euro 0,2 milioni del valore della partecipazione nella società Venezia Terminal Passeggeri S.r.l. al valore di patrimonio netto di pertinenza risultante dall’ultimo bilancio approvato, al netto dei dividendi ricevuti.

Altri crediti

2002

I crediti verso altri esigibili oltre 12 mesi presentano un saldo pari a Euro 2,3 milioni e si riferiscono prevalentemente a:

- credito finanziario concesso a terzi, per Euro 1,6 milioni, comprensivo della quota interessi;
- depositi cauzionali su utenze, canoni concessione ponte radio (P.P.T.T.) e depositi su contratti di locazione, per Euro 0,1 milioni.

2003

I crediti verso altri esigibili oltre 12 mesi presentano un saldo pari a Euro 2,3 milioni e si riferiscono prevalentemente a:

- credito finanziario concesso a terzi, per Euro 1,6 milioni, comprensivo della quota interessi;
- depositi cauzionali su utenze, canoni concessione ponte radio (P.P.T.T.) e depositi su contratti di locazione, per Euro 0,3 milioni.

2004

I crediti verso altri esigibili oltre 12 mesi presentano un saldo pari a Euro 2,6 milioni e si riferiscono prevalentemente a:

- credito finanziario concesso a terzi, per Euro 1,6 milioni, comprensivo della quota interessi;
- depositi cauzionali su utenze, canoni concessione ponte radio (P.P.T.T.) e depositi su contratti di locazione, per Euro 0,2 milioni.
- relativamente ad Aer Tre S.p.A., crediti per depositi cauzionali verso ENAC, per Euro 0,8 milioni, in conseguenza del regime di anticipata occupazione aeroportuale e sono pari al 10% dei diritti mensilmente incassati.

IV.6.2. CAPITALE DI ESERCIZIO

Attività di esercizio

La tabella che segue mostra la composizione delle attività di esercizio al 31 dicembre di ogni esercizio del triennio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
– Crediti verso Ministero Trasporti	12.221	5.753	5.488
– Crediti verso clienti	20.372	36.779	29.334
– Crediti verso controllate/collegate	11.818	107	371
– Altre attività di esercizio	14.694	26.108	40.774
Totale	59.105	68.747	75.967

Tabella 86

Le attività di esercizio passano da Euro 59,1 milioni del 2002 ad Euro 68,7 milioni del 2003 ad Euro 76,0 milioni del 2004.

Nel seguito si dettagliano le singole componenti della voce in esame.

Crediti verso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – E.N.A.C.

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti verso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	2003	2004
Saldo al 1° gennaio	33.825	12.221	5.753
Importi incassati nell'esercizio	(34.930)	(7.215)	(265)
Importi richiesti nell'esercizio	7.343	747	
Importi da richiedere su lavori in corso al 31.12	5.983		
Totale	12.221	5.753	5.488

Tabella 87

I crediti verso il Ministero dei Trasporti per contributi sono relativi alle richieste di corresponsione di finanziamenti connessi ai lavori effettuati sul sedime aeroportuale.

In dettaglio i crediti maturati per singolo intervento:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Nuova aerostazione	5.642	2.684	2.419
Piazzale aeromobili 2° lotto	360		
Nuova aerostazione: sistema bagagli	2.654	1.263	1.263
Nuova aerostazione: apparati sollevamento	832		
Viabilità e parcheggi	25		
Nuova aerostazione: sistemi inform. pubblico	556		
Nuovo fabbricato merci	111	92	92
Ampliamento Marco Polo Park	288		
Piste	39		
Nuova cabina elettrica E2	1.714	1.714	1.714
Totale	12.221	5.753	5.488

Tabella 88

Dalla tabella si può evincere come il saldo dei crediti verso l’E.N.A.C., a fronte dei contributi richiesti, diminuisca nel corso del triennio di riferimento in conseguenza del progressivo completamento della nuova aerostazione e dell’entrata in funzione della stessa.

Nel corso del 2005 la definitiva chiusura dei rapporti con i fornitori per la costruzione della nuova aerostazione e la capitalizzazione definitiva della cabina E2 permetteranno di chiedere all’incasso i crediti residui.

Crediti verso clienti

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti commerciali al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Crediti commerciali	21.907	40.209	37.948
Fondo svalutazione crediti	(1.535)	(3.430)	(8.614)
Totale	20.372	36.779	29.334
di cui:			
esigibili oltre l’esercizio successivo	508	5.513	

Tabella 89

La tabella che segue mostra la movimentazione del fondo svalutazione crediti negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	2003	2004
Saldo al 1° gennaio	738	1.535	3.430
Accantonamenti	837	2.410	7.301
Ingresso area consolidamento	82		
Utilizzi	(122)	(515)	(2.117)
Saldo al 31 dicembre	1.535	3.430	8.614

Tabella 90

Il saldo dei crediti lordi verso clienti al 31 dicembre 2004 evidenzia una riduzione rispetto all’esercizio precedente per Euro 2,2 milioni determinato dall’attenta gestione dei clienti d’aviazione e commerciali. Ciò è frutto, ad eccezione di Volare, del rispetto degli accordi di pagamento concordati tra le parti e della riduzione del credito verso un principale cliente per effetto di un accordo di ristrutturazione del debito finalizzato al risanamento aziendale in capo alla capogruppo.

I crediti con incasso oltre l’esercizio si sono azzerati sia per il venir meno dell’accordo con il Gruppo Volare sia per il pagamento, come da accordi contrattuali con altro principale cliente della capogruppo, in relazione alle rate di incasso per la cessione, a uno dei principali “handler” dell’Aeroporto di Venezia, dei mezzi di pista effettuata a dicembre 2002. I pagamenti in scadenza sono stati ad oggi onorati. Inoltre in ottobre 2004 è stato firmato un accordo per la definizione di una tempistica di pagamento del pregresso in rate ed entro la fine del 2005. Tali scadenze sono in parte garantite da fideiussioni di terze parti. Circa i saldi creditori di maggiore rilievo, relativi a posizioni verso tre clienti della capogruppo, si ritiene che, a seguito delle azioni, anche legali per la tutela del credito, intraprese per l’incasso, e sulla ba-

se delle informazioni ad oggi disponibili e supportate dai legali, il valore indicato al netto dei fondi, riflette il presumibile valore di realizzo dei crediti di gruppo.

Il fondo svalutazione crediti ammonta a Euro 8,6 milioni dei quali 7,7 milioni della capogruppo sia a fronte della copertura integrale dei crediti netti da clienti con procedure concorsuali in essere, inclusa l'amministrazione straordinaria per le grande imprese in crisi del Gruppo Volare, sia in relazione al rimanente rischio complessivo tenendo conto di analisi di specifiche posizioni, sia di una valutazione circa l'anzianità del credito. Ciò in linea con le metodologie valutative applicate nel tempo dal Gruppo. La società controllante e le controllate hanno provveduto a svalutare il credito netto nei confronti del Gruppo Volare.

Dal 16 di settembre 2004 la società capogruppo ed Aer Tre S.p.A. hanno chiesto e ottenuto dal cliente in questione il pagamento anticipato dei voli dall'aeroporto Marco Polo di Venezia e dall'aeroporto S. Angelo di Treviso, utilizzando quanto previsto nell'art. 802 del Codice della Navigazione allora in vigore a tutela del credito del gestore aeroportuale.

Con il supporto del parere dei legali della Società non si ritiene di dover accantonare un costo per il rischio di eventuali azioni revocatorie da parte della procedura di amministrazione straordinaria, ritenendo che tale rischio sia possibile, ma non probabile.

Inoltre circa il Gruppo Volare, in data 30 novembre 2004, con apposito decreto del Ministro delle Attività Produttive, è stata dichiarata aperta la procedura di amministrazione straordinaria delle tre società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A., ai sensi e per gli effetti degli art. 1 e 2 del D.L. n. 347/2003 e collegati.

A tutela del proprio credito, Save ha inizialmente ottenuto dei provvedimenti di sequestro a titolo cautelare sui tre aeromobili utilizzati da Volare (e di proprietà di terzi) che sostavano presso l'Aeroporto Marco Polo di Venezia, agendo ai sensi e per gli effetti dell'art. 6 della legge 346/76, il quale riconosce la responsabilità solidale del soggetto proprietario dell'aeromobile con il vettore utilizzatore per i crediti derivanti da diritti e tasse aeroportuali.

Tali sequestri sono stati successivamente convertiti in depositi cauzionali da parte delle società proprietarie degli aeromobili sotto forma di "libretti al portatore" e "assegni circolari" per un ammontare complessivo di Euro 3,5 milioni. Con provvedimento del 10 marzo 2005 il giudice incaricato ha disposto il dissequestro delle cauzioni.

La società aveva sottoscritto un accordo di riscadenziamento del credito pregresso nel marzo 2004 all'interno di un piano di definizione delle fonti finanziamento del vettore che aveva comportato peraltro una significativa ricapitalizzazione della società.

La Capogruppo contribuisce alla formazione del saldo di gruppo con una posizione creditoria pari a Euro 21,6 milioni.

Crediti verso imprese controllate/collegate

La tabella che segue mostra la composizione dei crediti verso imprese controllate e collegate al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Crediti verso imprese controllate		85	131
Crediti verso imprese collegate	11.818	22	240
Totale	11.818	107	371

Tabella 91

2002

L’importo include Euro 4,8 milioni relativo al credito vantato dalla Capogruppo nei confronti di S.A.V. S.p.A. per la cessione dei mezzi di pista ed Euro 3,2 milioni relativo al credito vantato nei confronti della medesima società avente natura commerciale.

Inoltre, nella voce sono inclusi crediti verso imprese consociate di Centostazioni appartenenti al gruppo Ferrovie dello Stato relativi alla parziale presa in carico dei complessi di stazione ed al riconoscimento dei conseguenti ricavi per Euro 3,8 milioni. Nell’esercizio 2003 tali crediti sono stati riclassificati all’interno della voce “Altri crediti”.

2003

La riduzione significativa rispetto all’esercizio precedente è conseguenza sia del fatto che i crediti verso la società S.A.V. S.p.A. sono stati riclassificati tra quelli verso clienti a seguito dell’uscita dalla compagnie azionaria di SAVE, sia del fatto che i crediti verso imprese consociate appartenenti al gruppo Ferrovie dello Stato pari ad Euro 13,3 milioni sono stati classificati tra i crediti verso altri.

2004

I saldi sono in linea con quelli alla data del 31 dicembre 2003 e si riferiscono principalmente a crediti verso la società partecipata dalla controllata Marco Polo Park, Gest Park Pordenone per Euro 0,22 milioni.

Altre attività di esercizio

Le altre attività di esercizio, che presentano un incremento del 2004 rispetto al 2003, pari a Euro 14,7 milioni si riferiscono principalmente:

- al magazzino in crescita, nel 2004 rispetto al 2003 per Euro 1,4 milioni, incremento dovuto alla dotazione iniziale ed al successivo ampliamento dei diversi punti vendita aperti in corso d’esercizio;
- ai crediti per anticipi pagati ai fornitori che crescono per Euro 2,2 milioni e concernono prevalentemente la chiusura di una transazione relativa alla definizione dei rapporti con il fornitore costruttore della nuova aerostazione. Sono controbilanciati da una pari posta passiva tra i debiti diversi;
- ai crediti verso consociate di Centostazioni appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato per un importo pari a Euro 23,7 milioni (incremento di Euro 10,5 milioni rispetto al 2003) e parzialmente controbilanciati nel passivo da debiti della stessa natura determinati dai rapporti commerciali in essere e derivanti dal contratto tra Centostazioni S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato. Nel marzo del 2005 è stata concordata la compensazione delle posizioni reciproche tra Centostazioni S.p.A. ed il Gruppo Ferrovie dello Stato con valuta fine marzo 2005;
- ai crediti per fiscalità differita;
- ai ratei e risconti e altro.

Crediti per imposte anticipate

La movimentazione dei crediti per imposte anticipate evidenzia gli effetti derivanti dall’IRES e dall’IRAP.

Nel 2002 il credito per IRAP è pari a Euro 0,1 milioni e per IRES (allora IRPEG) è pari a Euro 4,5 milioni, per un totale di Euro 4,6 milioni.

Nel 2003 l'effetto IRAP è pari a Euro 0,2 milioni, mentre l'effetto IRES equivale a un credito verso l'Erario di importo pari a Euro 5,5 milioni.

In particolare, Euro 2,3 milioni sorgono con imposte differite a causa dei maggiori accantonamenti per rischi e svalutazione crediti non fiscalmente deducibili, ed Euro 1,3 milioni sorgono in relazione all'attività di Save Engineering nei confronti della capogruppo.

Nel 2004 l'effetto IRAP si mantiene pari a Euro 0,2 milioni, mentre l'effetto IRES è in crescita ed equivale a un credito verso l'Erario di importo pari a Euro 5,7 milioni.

Per l'analisi di dettaglio dell'origine dei crediti per imposte anticipate si veda la tabella sottostante:

Imposte anticipate (Migliaia di Euro)	31-12-2002				31-12-2003				31-12-2004			
	effetto fiscale imponibile imposta		variaz. imponibile utilizzo increm.		effetto fiscale imponibile imposta		variaz. imponibile utilizzo increm.		effetto fiscale imponibile imposta			
IRPEG - IRES												
Fondi per rischi e oneri	3.399	1.163	(1.041)	4.463	6.822	2.252	(3.853)	3.846	6.815	2.249		
Svalutazione partecipazioni	474	161	(475)	1.466	1.465	485	(366)	1.099	363			
Svalutazione immobilizzazioni	60	21			60	20			60	20		
Svalutazione magazzino	190	65			190	64			190	63		
Avviamento	71	24	(142)	392	321	107		391	712	235		
Imposte deducibili per cassa				2.594	2.594	856	(2.594)					
Contributi associativi di categoria	1			4	5	1	(4)	2	3	1		
Compensi non corrisposti agli ammin.	60	20	(60)	85	85	28		9	94	31		
Manutenzioni ecced. il 5%	659	227	(204)	16	472	157	(206)	11	277	91		
Spese rappresentanza	138	47	(54)	37	121	41	(49)	49	121	40		
Omaggi	15	5	(10)	17	21	7	(8)	7	20	7		
Rapporti intercompany	3.959	1.346	(212)	292	4.039	1.327	(200)	609	4.448	1.468		
Totale imposte anticipate	9.025	3.079	(2.197)	9.366	16.194	5.344	(7.279)	4.924	13.839	4.567		
Imp. anticip. per perdite fiscali dell'esercizio	4.174	1.419	(9.301)	5.126				706	706	233		
Imp. anticip. per perdite fiscali dell'esercizio prec.								2.244	2.244	741		
Totale imposte anticipate	13.199	4.498	(11.498)	14.493	16.194	5.344	(7.279)	7.874	16.789	5.540		
IRAP												
Fondi per rischi e oneri	2.041	87	(969)	1.390	2.461	106	(1.048)	1.565	2.979	124		
Svalutazione partecipazioni												
Svalutazione magazzino	190	8			190	8			190	8		
Avviamento	71	3		231	303	14		367	670	29		
Imposte deducibili per cassa					37	2	(37)					
Corrispettivi non corrisposti agli amministratori								9	9			
Contributi associativi di categoria	1	0		4	4	0	(4)	2	2			
Manutenzioni ecced. il 5%	659	28	(204)	16	472	20	(206)	11	277	12		
Spese rappresentanza	137	6	(54)	38	121	5	(49)	49	121	5		
Omaggi	15	1	(11)	17	21	1	(8)	7	20	1		
Totale imposte anticipate	3.114	132	(1.237)	1.696	3.609	156	(1.351)	2.011	4.269	180		

Tabella 92

La tabella sottostante riepiloga la movimentazione dei crediti per imposte anticipate:

(Migliaia di Euro)	IRPEG/IRES	IRAP	Totale
Saldo 31 dicembre 2002	4.498	132	4.631
Imposte anticipate relative a es. prec.	1.687		1.687
Imposte anticipate sorte nell’esercizio	3.087	76	3.163
Imposte anticipate annullate nell’esercizio	(3.928)	(53)	(3.981)
Saldo 31 dicembre 2003	5.344	156	5.500
Imposte anticipate relative a es. prec.	741		741
Imposte anticipate relative a perdite dell’esercizio	233		233
Imposte anticipate sorte nell’esercizio	1.625	86	1.710
Imposte anticipate annullate nell’esercizio	(2.402)	(61)	(2.463)
Saldo 31 dicembre 2004	5.540	180	5.720

Tabella 93

Rimanenze finali

La tabella che segue mostra la composizione delle rimanenze al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.058	4.070	5.179
Lavori in corso su ordinazione			265
Fondo svalutazione magazzino	(190)	(190)	(190)
Totale	2.868	3.880	5.254

Tabella 94

Si tratta di giacenze di materiali di consumo, di materiale promozionale, per manutenzioni ordinarie e di merce destinata alla rivendita.

L’incremento del valore tra il 2002, il 2003 ed il 2004 è imputabile esclusivamente alla merce destinata alla rivendita in seguito all’incremento del volume d’affari della controllata Airport Elite Srl con la progressiva entrata a regime di nuove *location* per l’assistenza al passeggero, ulteriori rispetto all’aeroporto di Venezia, quali le aerostazioni di Olbia, Treviso, Catania e Padova.

Il dato relativo alle giacenze di materiali di consumo rimane invece invariato nel corso dei tre esercizi per un importo pari a ca. 0,7-0,8 migliaia di Euro.

Ratei e risconti attivi

La quota significativa di ratei e risconti si riferisce ai risconti per il *leasing* finanziario ed ai contratti di locazioni di beni immobili riferibili a Centostazioni S.p.A..

Altre attività finanziarie non immobilizzate

La tabella che segue mostra la composizione delle altre attività finanziarie non immobilizzate al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Partecip. in imprese controllate – Venice Aviaton	48	48	
Partecip. in imprese collegate – S.A.V.	350		
Partecip. in imprese collegate – SA.ME.	63	63	
Titoli obbligazionari	197	128	
Totale	658	239	

Tabella 95

Tale voce è formata dalle partecipazioni in imprese controllate e collegate non destinate ad investimento durevole oltre che da titoli obbligazionari.

La variazione tra il 2002 ed il 2003 è dovuta all'uscita dalla compagine azionaria di S.A.V. S.p.A. a seguito della mancata partecipazione alla ricapitalizzazione della società da parte di SAVE, dopo che la partecipata aveva perso l'intero capitale.

La variazione tra il 2003 ed il 2004 è dovuta alla definitiva liquidazione della società Venice Aviation, all'uscita dalla compagine azionaria di SA.ME. a seguito della cessione della partecipazione ed alla vendita dei titoli obbligazionari.

La partecipazione in S.A.M.E. S.p.A. era stata indicata nell'attivo circolante perché oggetto di procedura di vendita. La cessione ha generato una plusvalenza di Euro 0,1 milioni.

Passività di esercizio

La tabella che segue mostra la composizione delle passività di esercizio al 31 dicembre di ogni esercizio del triennio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
– Debiti verso fornitori	38.699	39.351	30.443
– Debiti verso controllate/collegate	1.126	121	63
– Debiti tributari	3.870	4.490	5.169
– Debiti verso enti previdenziali	1.583	1.962	2.194
– Altre passività di esercizio	8.181	14.505	21.633
Totale	53.459	60.429	59.502

Tabella 96

Le passività di esercizio passano da Euro 53.459 mila del 2002 ad Euro 60.429 mila del 2003 ed ad Euro 59.502 mila del 2004.

Nel seguito si dettagliano le singole componenti della voce in esame.

Debiti verso Fornitori

I debiti verso fornitori nel 2003 si incrementano rispetto al 2002 per un importo pari a Euro 0,6 milioni attestandosi a Euro 39,4 milioni.

La crescita è sostanzialmente originata dall’incremento dei siti ove il Gruppo è presente nell’attività di ristorazione e *Retail* (in particolare a Catania ed Olbia).

I debiti verso fornitori nel 2004 si riducono rispetto al 2003 per un importo pari a Euro 9,0 milioni attestandosi a Euro 30,4 milioni.

La riduzione è prevalentemente determinata dalla transazione conclusa dalla capogruppo con l’Associazione Temporanea di Imprese che ha realizzato la nuova Aerostazione dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia che ha comportato un impiego di liquidità per 12,5 milioni di Euro nel corso del secondo semestre del 2004.

Debiti verso Controllate/Collegate

I debiti verso controllate e collegate al 31 dicembre 2002 comprendono rispettivamente Euro 0,4 milioni ed Euro 0,8 milioni di debiti prevalentemente di natura commerciale verso la SAV S.p.A., società nella quale la SAVE deteneva una partecipazione del 35%.

Il decremento dei debiti nei periodi successivi è conseguente al venir meno della partecipazione in tale società.

Debiti tributari

I debiti “Verso Erario per imposte sul reddito d’esercizio” variano in funzione del reddito imponibile dell’esercizio e degli acconti di imposta che vengono pagati.

I debiti “Verso Erario per canone di concessione aeroportuale” rappresentano il debito verso il Ministero delle Finanze relativo alla quota di competenza del secondo semestre dell’esercizio, che viene pagata nel mese di gennaio dell’anno successivo, del canone di concessione aeroportuale. In base alle disposizioni legislative in materia, il canone è quantificato in base ai diritti incassati nel semestre di competenza.

Il debito al 31 dicembre 2004 per il canone di concessione aeroportuale della capogruppo è pari a Euro 2,6 milioni, dei quali Euro 0,6 milioni relativi al saldo del canone annuo 2003 ed Euro 2,0 milioni al saldo del canone per l’anno 2004.

Debiti verso enti previdenziali

Con riferimento all’andamento della voce Debiti verso enti previdenziali nel triennio di riferimento, esiste una stretta correlazione rispetto alla variazione del numero dei dipendenti.

Altre passività di esercizio

La tabella che segue mostra la composizione delle altre passività di esercizio al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Acconti da clienti	487	536	474
Acconti	487	536	474
Verso BSP (biglietteria)	185	150	199
Verso consociate gruppo Ferrovie dello Stato	3.266	8.903	14.348
Verso personale ed altri	3.091	3.418	5.264
Altri debiti	6.542	12.471	19.811
Ratei passivi			10
Risconti passivi	1.152	1.498	1.338
Ratei e risconti passivi	1.152	1.498	1.348
Totale	8.181	14.505	21.633

Tabella 97

Acconti

La voce “Acconti da clienti” che si mantiene sostanzialmente stabile nel corso del triennio considerato e si riferisce ad acconti versati da clienti per prestazioni effettuate nell’esercizio successivo.

Altri debiti

I debiti “Verso BSP (Bank Settlement Plan-biglietteria)” rappresentano i debiti verso compagnie aeree a seguito della vendita di biglietti effettuata per loro conto.

I debiti “Verso consociate del gruppo Ferrovie dello Stato” si riferiscono prevalentemente a debiti per l’utilizzo economico dei centotré complessi immobiliari delle medie stazioni; si incrementano al 31 dicembre 2004 rispetto all’esercizio precedente a seguito della aumentata operatività verificatasi nell’esercizio 2004. Sono controbilanciati da una pari posta attiva tra i crediti diversi.

I debiti “Verso il personale” si riferiscono alle retribuzioni del mese di dicembre corrisposte a gennaio, alle ferie maturate e non godute ed al rateo relativo alla quattordicesima mensilità maturati a fine esercizio. Gli importi sono comprensivi dei relativi contributi.

Ratei e risconti passivi

Il saldo della voce risconti passivi al 31 dicembre 2002 è formato per Euro 0,7 milioni dai canoni di locazione inerenti alla gestione del patrimonio immobiliare delle centotré stazioni, fatturati ma di competenza degli esercizi successivi; per Euro 0,1 milioni dagli introiti 2002 da parcheggio per abbonamenti ma di competenza dell’esercizio successivo e per Euro 0,1 milioni da canoni di sub-concessione fatturati anticipatamente a clienti.

Il saldo al 31 dicembre 2003 è formato per Euro 0,6 milioni dai canoni di locazione inerenti alla gestione del patrimonio immobiliare delle centotré stazioni, fatturati ma di competenza degli esercizi successivi; per Euro 0,1 milioni da interessi attivi di competenza degli esercizi successivi, da canoni di sub-concessione fatturati anticipatamente a clienti e da contributi ricevuti ma di competenza di esercizi futuri.

Il saldo al 31 dicembre 2004 è formato per Euro 0,8 milioni dai canoni di locazione inerenti alla gestione del patrimonio immobiliare delle centotré stazioni, fatturati ma di competenza degli esercizi successivi; per Euro 0,1 milioni da interessi attivi di competenza degli esercizi successivi, per Euro 0,3 milioni da locazioni occasionali e servizi aeroportuali.

IV.6.3. FONDI PER RISCHI ED ONERI

La tabella che segue mostra la composizione dei fondi per rischi ed oneri al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
– Per imposte differite	2.151	1.878	5.052
– Altri	800	1.917	2.900
– Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili	3.916	4.119	4.490
Fondi per rischi ed oneri	6.867	7.914	12.442

Tabella 98

La tabella che segue mostra la movimentazione degli altri fondi e del fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili negli esercizi considerati, rinviando alla tabella n. 53 l’analisi della movimentazione del fondo imposte differite:

(Migliaia di Euro)	Altri fondi	Rinnov. beni grat. devolvib.	Totale
Saldo al 1° gennaio 2002	862	3.752	4.928
Accantonamenti	328	920	1.248
Utilizzi	(390)	(756)	(1.146)
Saldo al 31 dicembre 2002	800	3.916	4.716
Accantonamenti	1.297	845	2.142
Utilizzi	(180)	(642)	(822)
Saldo al 31 dicembre 2003	1.917	4.119	6.036
Accantonamenti	2.354	825	3.179
Utilizzi/riclass.	(1.371)	(454)	(1.825)
Saldo al 31 dicembre 2004	2.900	4.490	7.390

Tabella 99

Fondo per imposte differite

Il fondo “Per imposte differite” accoglie principalmente l’accantonamento per imposte a fronte del minor onere tributario corrente derivante dalla rilevazione, effettuata in esercizi precedenti dalla capogruppo, di ammortamenti anticipati in sede di predisposizione della dichiarazione dei redditi e di una rettifica di consolidamento relativa alla rilevazione di una operazione di leasing con il criterio finanziario.

L’accantonamento al fondo dell’esercizio 2002 è relativo alle imposte sulla quota di plusvalenza che sarà oggetto di tassazione negli esercizi successivi.

Di seguito vengono dettagliati i movimenti del fondo per imposte differite:

Imposte differite (Migliaia di Euro)	31-12-2002			31-12-2003			31-12-2004		
	effetto fiscale imponibile	variaz. imponibile utilizzo	variaz. imponibile utilizzo	effetto fiscale imponibile	variaz. imponibile utilizzo	effetto fiscale imponibile	variaz. imponibile utilizzo	effetto fiscale imponibile	variaz. imponibile utilizzo
IRPEG - IRES									
Amm.ti anticipati extracontabili							8.193	8.193	2.704
Amm.ti anticipati									
non affrancati	379	129	(238)	141	47	(141)			
Ammortamenti finanziari	1.417	482	(38)	1.379	455	(261)	1.118	369	
Plusval. tass. in + esercizi	1.884	641	(434)	1.450	479	(480)	126	1.096	362
Stanziamento imposte differite	896	304	(835)	61	20	75	136	45	
Leasing IAS 17	1.265	430		1.011	2.276	751	1.145	3.421	1.129
Totale imposte differite	5.841	1.986	(1.545)	1.011	5.307	1.752	(882)	9.539	13.964
									4.609
IRAP									
Amm.ti anticipati extracontabili							8.193	8.193	348
Amm.ti anticipati riserva affrancata	89	4	(89)						
Amm.ti anticipati									
non affrancati	379	16	(238)	141	6	(141)			
Ammortamenti finanziari	1.417	60	(38)	1.379	59	(261)	1.118	48	
Plusval. tass. in + esercizi	1.884	80	(471)	37	1.450	62	(480)	126	1.096
Stanziamento imposte differite	127	5	(127)						47
Totale imposte differite	3.897	166	(963)	37	2.971	126	(882)	8.319	10.408
									443

Tabella 100

La tabella sottostante riepiloga i movimenti:

(Migliaia di Euro)	IRPEG/IRES	IRAP	Totale
Saldo 31 dicembre 2002	1.986	166	2.152
Imposte differite relative a es. prec.			
Imposte differite sorte nell'esercizio	334	1	335
Imposte diff. annullate per cambio aliquota			
Imposte differite annullate nell'esercizio	(567)	(41)	(608)
Saldo 31 dicembre 2003	1.752	126	1.878
Imposte differite relative a es. prec.	25		25
Imposte differite sorte nell'esercizio	3.123	354	3.477
Imposte diff. annullate per cambio aliquota			
Imposte differite annullate nell'esercizio	(291)	(37)	(328)
Saldo 31 dicembre 2004	4.609	443	5.052

Tabella 101

Altri fondi

Si dettaglia nella tabella seguente la composizione degli “Altri fondi” nel triennio di riferimento:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Costi demolizione	192	220	130
Svalutazione di immobilizz. in corso (piante)	86		
Sconti compet. eserc. non analiticamente determinati			
Contenzioso con il personale	80	45	45
Rischi operativi Marco Polo Park S.r.l. ed Aer Tre S.p.A.	100	95	134
Stima spese legali competenza esercizio	16	67	265
Impatto economico mancato allungamento concessione 2041			335
Oneri previsti con Amministrazione Finanziaria	26		
Concorso a premi “Il Milione”	130	53	
Rischi operativi Centostazioni S.p.A.	170	754	391
Rischi su cause legali pendenti		610	1.436
Copertura perdite Aeroporto Civile di Padova S.r.l.		73	164
Altri fondi	800	1.917	2.900

Tabella 102

Il fondo per “Costi di demolizione” si riferisce agli oneri, determinati sulla base di una perizia affidata ad una società specializzata, che dovranno essere sostenuti sui cespiti esistenti in relazione all’attuazione degli investimenti programmati sul sedime aeroportuale di Venezia.

Nel 2004, il fondo per “Costi di demolizione” è stato parzialmente utilizzato in quanto si sono verificate alcune delle situazioni che ne avevano richiesto, in esercizi precedenti, la costituzione.

Il fondo “Rischi operativi Centostazioni S.p.A.” del 2004 è a fronte di passività probabili relative a oneri per controversie legali pendenti e ad alcune transazioni su rapporti commerciali relativi alle attività di Centostazioni S.p.A.. Il fondo è stato utilizzato per la transazione conclusa con Via Vai S.p.A..

Il fondo “Rischi operativi Marco Polo Park S.r.l. ed Aer Tre S.p.A.” del 2004 è a fronte di passività probabili relative a oneri per controversie legali pendenti e ad alcune transazioni su rapporti commerciali relativi alle attività di Centostazioni S.p.A..

Il fondo “Rischi su cause legali pendenti” del 2004 è a fronte di passività probabili relative a oneri per controversie legali pendenti e ad alcune transazioni su rapporti commerciali con operatori che prestano i loro servizi a terra presso l’aeroporto di Venezia, relativi alle attività della capogruppo ed alla controllata Airport Elite S.r.l..

L'accantonamento per Euro 0,4 milioni è stato effettuato dalla capogruppo per un valore pari all'effetto netto che si sarebbe avuto sul fondo ammortamento dei beni in concessione e sul fondo beni gratuitamente devolvibili a fine esercizio, se la durata della concessione fosse solo fino al 2027 anziché al 2041 relativamente a piste, piazzali e fabbricati (per questi ultimi solo per i recenti investimenti), e impianti elettrici considerando anche il relativo effetto fiscale.

L'accantonamento a copertura delle perdite della società Aeroporto di Padova S.p.A. per Euro 0,2 è già stato interamente svalutato tramite apposito fondo svalutazione partecipazioni nei precedenti esercizi.

Le situazioni di contenziosi in essere più rilevanti, per le quali vi può sussistere una situazione di passività possibile ma per le quali, sentiti anche i consulenti legali, non sono stati appostati specifici fondi, sono le seguenti:

- con due distinti atti la Provincia di Venezia (socio di SAVE con una partecipazione del 19,276%) ed il Comune di Venezia (socio di SAVE con una partecipazione del 19,505%) hanno impugnato la deliberazione dell'assemblea del 3 maggio 2004 di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2003. I motivi di impugnazione sono in sintesi i seguenti: (a) violazione dei criteri di redazione del bilancio; (b) approvazione della delibera con il voto determinante di soci in conflitto di interesse. SAVE ha contestato tutti i motivi di impugnazione, in quanto ritenuti infondati. La causa è attualmente pendente davanti al Tribunale civile di Venezia e si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione. È ragionevole ritenere (pur non potendosi avere alcuna certezza in proposito) che il passaggio in giudicato di un'eventuale sentenza di accoglimento dell'impugnazione possa avvenire (nell'ipotesi di tre gradi di giudizio) non prima del 2007. A seguito dell'intervenuta notifica della istanza di fissazione dell'udienza da parte del Comune di Venezia, il Tribunale, con ordinanza comunicata in data 7 marzo 2005, ha riunito le due cause e fissato l'udienza collegiale del 21 aprile 2005. A tale udienza il Tribunale ha nominato un consulente tecnico d'ufficio ed ha fissato l'udienza per il giorno 24 maggio 2005 per la comparizione del consulente stesso, affinchè presti giuramento, e delle parti, per l'eventuale nomina dei consulenti di parte, delegando il Presidente Istruttore ad assumere ogni provvedimento necessario per l'esecuzione delle indagini peritali, nonché per la fissazione, successivamente all'esperimento delle stesse, della successiva udienza di discussione collegiale.
- I soci Comune e Provincia di Venezia disgiuntamente hanno impugnato anche le delibere dell'assemblea ordinaria e straordinaria di SAVE del 3 agosto 2004 nelle quali veniva approvato: a) “la presentazione della domanda di ammissione alla quotazione della società sul MTA”; b) la “presentazione della domanda alla CONSOB di nulla osta alla pubblicazione del Prospetto Informativo relativo all'offerta pubblica ed alla quotazione sul MTA”; c) il “conferimento al Consiglio di amministrazione di tutti i poteri necessari per ottenere l'ammissione alla quotazione sul MTA delle azioni della società e per compiere tutti gli atti e negozi necessari a tal fine”; d) di “aumentare il capitale sociale a pagamento fino ad un massimo di Euro 8.287.500” ai fini della quotazione”; e) di “conferire al consiglio d'amministrazione i poteri per dare materiale esecuzione al predetto aumento di capitale”.

Il Comune e la Provincia di Venezia hanno proposto più impugnazioni delle predette delibere e precisamente:

- (a) impugnazione davanti al Tribunale civile di Venezia, con richiesta di sospensione cautelare dell'efficacia delle delibere.

I motivi di impugnazione sono, in sintesi, i seguenti: (i) violazione dell'art. 2441, comma 6, c.c.; (ii) violazione dell'art. 2437 ter, comma 5, c.c. e dell'art. 2437 ter, comma 2, c.c.; (iii) violazione del principio di pariteticità previsto dalla L. 938/1986; (iv) violazione delle norme sulla dismissione delle partecipazioni di maggioranza negli aeroporti; (v) mancata individuazione dell'interesse sociale all'esclusione del diritto di opzione dei soci e dei motivi per i quali la quotazione risponde all'interesse sociale; (vi) eccesso di potere; (vii) violazione delle norme sull'accesso in Borsa.

SAVE ha contestato, in quanto infondati, tutti i motivi di impugnazione.

Il Tribunale di Venezia - con un primo provvedimento del 13 ottobre 2004 e, a seguito di reclamo, con un ulteriore provvedimento del 16 novembre 2004 - ha respinto per due volte in sede cautelare la richiesta di sospensione di efficacia delle delibere, ritenendo infondati tutti i motivi di impugnazione. Non è ancora stata comunicata a SAVE la fissazione della data per l'udienza di discussione di fronte al giudice del merito (nella specie, il Presidente del Tribunale di Venezia, che ha già respinto il ricorso presentato da Comune e Provincia volto ad ottenere la sospensione della delibera assembleare del 03.08.2004); è ragionevole ritenere (pur non potendosi avere alcuna certezza in proposito) che la sentenza di merito di primo grado sia pronunciata non prima di quattro, cinque mesi e che il passaggio in giudicato di una eventuale sentenza di accoglimento dell'impugnazione possa avvenire (nell'ipotesi di tre gradi di giudizio) non prima del 2007;

- (b) impugnazione davanti al TAR Veneto, con richiesta di sospensione cautelare dell'efficacia delle delibere .

I motivi di impugnazione sono, in sintesi, i seguenti: (i) violazione delle norme che impongono di adottare procedure ad evidenza pubblica per la privatizzazione delle società pubbliche; (ii) violazione del principio di pariteticità previsto dalla Legge 938/1986; (iii) violazione di norme in materia di affidamento di appalto di pubblici servizi; (iv) violazione delle norme sui poteri speciali spettanti agli enti pubblici partecipanti alla privatizzazione.

Save ha contestato, in quanto infondati, tutti i motivi di impugnazione.

Il TAR del Veneto, con provvedimento del 24 novembre 2004, ha respinto in sede cautelare la richiesta di sospensione di efficacia delle delibere, ritenendo insussistente la giurisdizione amministrativa.

Il Consiglio di Stato, con provvedimento del 1 marzo 2005, ha respinto l’impugnazione della decisione del TAR di cui sopra.

Il procedimento di merito davanti al TAR del Veneto è ragionevole che si concluda non prima del 2006.

- In data 7.7.2004 la Provincia di Venezia ha notificato a SAVE un ricorso ex art. 2409 c.c., sottolineando che i motivi di impugnazione del bilancio di SAVE 2003 costituirebbero altresì gravi irregolarità nella gestione. Gli amministratori di SAVE si sono costituiti in tale giudizio, sottolineando la palese infondatezza delle affermazioni della Provincia. All’udienza del 15.7.2004 la Provincia ha spontaneamente rinunciato al ricorso ex art. 2409 c.c. che aveva presentato solo pochi giorni prima; con provvedimento del 15.7.2004, il giudice ha disposto l’estinzione del procedimento e la condanna della Provincia alle spese.
- In data 24 ottobre 2003 e 16 giugno 2004 il Tribunale di Venezia ha emesso due decreti ingiuntivi nei confronti di SAV e di Aviapartner S.p.A. per una ammontare, rispettivamente, di Euro 3.089.051,58 e di Euro 522.111,27, oltre ad interessi e spese del procedimento, a tutela di crediti dell’Emittente a titolo di corrispettivo per prestazioni aeroportuali per l’uso coordinato di infrastrutture, beni e servizi dell’aeroporto al fine della prestazione di servizi di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. n. 18/99. Il giudice ha dato corso alla provvisoria esecuzione dei decreti stessi ed è tuttora in corso la procedura legale. In data 27 ottobre 2004, SAVE e SAV hanno firmato un atto di transazione (per i cui contenuti si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.5). Aviapartner S.p.A. ha provveduto a pagare l’ammontare oggetto del decreto ingiuntivo ed il saldo netto del credito vantato da Save nei suoi confronti alla data del 31 marzo 2005 è pari ad Euro 258.500,00.
- Relativamente ad AerTre S.p.A., la richiesta di risarcimento danni subita da un aeromobile nel 2002 avanzata da Eurofly S.p.A. non ha avuto evoluzioni significative nel corso dell’esercizio. Come confermato dal nostro legale, a causa della complessità della vertenza, ancora ad uno stadio iniziale, non è possibile formulare previsioni sull’esito del giudizio; riteniamo comunque che la passività potenziale relativa debba essere considerata come possibile o remota.
- Per Centostazioni S.p.A. pendono alcuni giudizi passivi minori instaurati da gestori di attività di ristorazione in alcune stazioni.

Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili

Il Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili si incrementa nei vari esercizi per gli accantonamenti effettuati al fine di tenere conto degli oneri di manutenzione ciclica futura e degli altri oneri prevedibili su beni oggetto di devoluzione fino alla scadenza della concessione. L’utilizzo del fondo è effettuato a fronte delle manutenzioni cicliche sostenute nell’esercizio.

Il Fondo di rinnovamento beni gratuitamente devolvibili relativo al sedime aeroportuale di Venezia risulta formato dalla quota ideale di ammortamenti finanziari accantonati nel corso degli esercizi precedenti al 31 dicembre 1996 e viene annualmente alimentato, a partire dallo stesso esercizio, sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni.

IV.6.4. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

La tabella che segue mostra la movimentazione del trattamento di fine rapporto negli esercizi considerati:

(Migliaia di Euro)	2002	2003	2004
Saldo al 1° gennaio	7.783	5.736	7.110
Utilizzi per risoluzione rapporti	(3.030)	(388)	(616)
Incremento da acq. rami azienda		567	
Ingresso nell'area di consolidamento	36	(36)	
Trasferimenti	(5)		(1)
Utilizzi per anticipazioni	(346)	(227)	(391)
Utilizzo per gestione integrativa			(13)
Imposta sostitutiva art. 11 D.Lgs. 47/2000	(16)	(18)	(16)
Accantonamenti	1.314	1.476	1.730
Saldo al 31 dicembre	5.736	7.110	7.803

Tabella 103

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro dipendente rappresenta quanto accantonato negli anni per la liquidazione maturata dai dipendenti.

L'incremento dell'accantonamento del 2004 rispetto agli esercizi precedenti è direttamente legato all'incremento del numero di dipendenti, con riferimento particolare alle società Airport Elite S.r.l., Save Security S.r.l. e Centostazioni S.p.A.

IV.6.5. PATRIMONIO NETTO

La tabella che segue mostra la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Capitale sociale	13.000	13.000	13.000
Riserva sovrapprezzo azioni			
Riserva di rivalutazione	6.065	6.065	6.065
Riserva legale	2.499	2.600	2.600
Riserva straordinaria	36.824	37.136	37.157
Riserva di consolidamento	1.327	1.646	3.826
Utili (perdite) a nuovo			
Utili (perdite) dell'esercizio	8.906	8.698	5.816
Totale patrimonio netto di gruppo	68.621	69.145	68.464
Capitale e riserve di terzi	24.613	24.922	24.809
Utili (perdite) dell'esercizio di competenza di terzi	30	(113)	(298)
Totale patrimonio netto di gruppo	24.643	24.809	24.511
Totale patrimonio netto	93.264	93.954	92.975

Tabella 104

Il capitale sociale è composto da 20 milioni di azioni del valore nominale di 0,65 Euro ciascuna.

La riserva legale è formata a seguito della destinazione di parte degli utili di esercizio, in base alla norma di legge. Le altre riserve sono formate dagli utili accumulati negli esercizi precedenti dalla controllante, mentre la riserva di consolidamento è formata prevalentemente dagli utili accumulati dalle controllate.

Per ulteriori informazioni in merito alla movimentazione del patrimonio netto negli esercizi considerati, si veda Paragrafo IV.3 di questo Capitolo.

La tabella che segue mostra il raccordo tra il risultato d'esercizio ed il patrimonio netto consolidato di pertinenza del Gruppo e quelli della Capogruppo al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	Risultato 2002	Patr. Netto 31/12/2002	Risultato 2003	Patr. Netto 31/12/2003	Risultato 2004	Patr. Netto 31/12/2004
Bilancio civilistico Capogruppo	8.464	66.800	6.522	65.322	7.135	65.957
Differenza tra valore di carico e valore pro-quota del patrimonio netto	1.454	(75.593)	964	(74.384)	4.505	(72.762)
Differenza da consolidamento	(318)	78.053	(1.033)	77.207	(2.134)	75.073
Eliminazione degli effetti di operazioni compiute tra società consolidate	(431)	(3.040)	146	(2.894)	(955)	(3.849)
Eliminazione dividendi distribuiti da società controllate	(1.029)		(961)		(1.320)	
Eliminazione svalutazioni su partecipazioni			1.565		(1.565)	
Omogeneizzazione principi contabili			523	523	(523)	
Iscrizione del leasing secondo IAS 17	554	1.120	959	2.068	853	2.922
Effetto valutazione partecipazioni con metodo patrimonio netto	244	375	77	711	117	828
Effetti fiscali su rettifiche consolidamento sopra indicate	(32)	906	(64)	592	(297)	295
Bilancio consolidato	8.906	68.621	8.698	69.145	5.816	68.464

Tabella 105

IV.6.6. POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

La tabella che segue mostra la composizione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Disponibilità liquide	16.055	14.771	7.725
Debiti verso banche esigibili entro l'es. successivo	(21.411)	(26.075)	(37.063)
Debiti verso altri finanziatori esigibili entro l'es. succ.	(1.734)	(1.739)	(1.735)
Debiti netti a breve verso banche	(7.090)	(13.043)	(31.073)
Debiti verso banche esigibili oltre l'es. successivo	(113.060)	(107.778)	(96.043)
Debiti verso altri finanziatori esigibili oltre l'es. succ.	(9.627)	(8.260)	(6.591)
Posizione finanz. netta a lungo termine	(122.687)	(116.038)	(102.634)
Posizione finanziaria netta	(129.777)	(129.081)	(133.707)

Tabella 106

L'attività operativa ha generato nel triennio flussi di cassa positivi (si veda Paragrafo IV.2 di questo Capitolo). Le attività di investimento hanno assorbito risorse in misura rilevante; in particolare:

- i. nell'esercizio 2002, oltre che per il completamento degli investimenti presso il sedime aeroportuale di Venezia, per l'acquisizione di una partecipazione di controllo (controllo congiunto) nella società Centostazioni S.p.A. che hanno richiesto la stipula di contratti di finanziamento bancari a medio e lungo termine.
- ii. I finanziamenti bancari a medio lungo termine, inclusa la quota in scadenza nei prossimi 12 mesi, ammontano a Euro 107,6 milioni. Il finanziamento acceso in Archimede 1 è assistito da fideiussioni *pro quota* per l'intero ammontare del finanziamento (inclusi gli interessi) prestate dai soci di Archimede 1 (l'importo della fideiussione prestata da SAVE è pari ad Euro 25.920.000,00, mentre quella prestata dagli altri soci di Archimede 1, terzi rispetto al Gruppo SAVE, è pari ad Euro 16,8 milioni).
- iii. Nel corso del periodo sono state rimborsate quote di finanziamenti a medio termine per Euro 6 milioni; nel corso del 2005 le quote in scadenza sono pari a Euro 11,7 milioni. Il valore delle quote di finanziamento con rimborso oltre i cinque anni è pari a Euro 41,1 milioni.
- iv. Al fine ottimizzare il costo del denaro si è provveduto nell'esercizio 2003 a coprire "il rischio tasso" da un'eventuale crescita per parte del finanziamento con operazioni non speculative di Interest Rate Swap per un importo totale di Euro 23 milioni con un tasso di copertura pari al 3,90%. Successivamente al 30 giugno 2004, in luglio, si è provveduto a bloccare il tasso per ulteriori altri Euro 25 milioni con uguale operazione IRS non speculativa con un tasso di copertura pari al 3,60%. Ad oggi il valore residuo del finanziamento oggetto di copertura è pari a Euro 45,5 milioni. Sulla base del piano di ammortamento la copertura IRS è relativa al 62% della quota capitale residua.
- v. Il finanziamento da Euro 36 milioni è assistito da coperture da rischio di tasso non speculative per la quota rimanente pari a Euro 35 milioni.

Nel seguito si dettagliano le singole componenti delle voci in esame.

Disponibilità liquide

La tabella che segue mostra la composizione delle disponibilità liquide al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Depositi bancari e postali	15.725	14.432	7.455
Assegni	1	5	
Denaro e valori in cassa	329	334	270
Totali	16.055	14.771	7.725

Tabella 107

Nel 2004 la riduzione delle disponibilità liquide è sostanzialmente legata agli investimenti effettuati dalla società Centostazioni S.p.A. utilizzando parte della liquidità depositata nel conto corrente intersocietario acceso presso il Gruppo Ferrovie dello Stato. Tale diminuzione di liquidità è pari a Euro 4,9 milioni;

I depositi bancari e postali si riferiscono a disponibilità liquide temporaneamente investite presso banche o presso la tesoreria del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Debiti verso banche esigibili entro l’esercizio successivo

La tabella che segue mostra la composizione dei debiti verso le banche esigibili entro l’esercizio successivo al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Debiti verso banche saldo negativo conto corrente	17.189	20.059	25.327
Anticipi su crediti verso lo Stato per finanziamenti	4.166		
Quota a breve finanziamento	56	6.016	11.736
Totale	21.411	26.075	37.063

Tabella 108

I debiti verso banche, esigibili entro l’esercizio, sono riconducibili prevalentemente a debiti di conto corrente e ad anticipi corrisposti dalle banche su crediti della SAVE verso lo Stato.

Gli anticipi su crediti si riferiscono ad anticipazioni su fattura per crediti relativi a contributi da ricevere dallo Stato incassati nel corso del 2003.

Il 2004 è affetto dal pagamento pari a Euro 12,5 milioni effettuato nel corso del secondo semestre e determinato dalla transazione conclusa con l’Associazione Temporanea di Imprese che ha realizzato la nuova aerostazione di Venezia.

Debiti verso altri finanziatori esigibili entro e oltre l’esercizio successivo

La voce è relativa alla contabilizzazione dei *leasing* finanziari, sostanzialmente riferibili alla società Marco Polo Park S.r.l., secondo la metodologia suggerita dallo IAS n. 17 e descritta nel Paragrafo IV.5 di questo Capitolo.

Debiti verso banche esigibili oltre l’esercizio successivo

La tabella che segue mostra la ripartizione per scadenza dei debiti finanziari a medio-lungo termine al 31 dicembre 2003:

(Migliaia di Euro)	Periodo di scadenza	Scadenza				
		2006	2007	2008	Oltre	Totale
Banca Opi - San Paolo IMI	2002-2012	9.625	9.625	9.625	33.688	62.563
Unicredit	2002-2012	2.300	3.375	4.050	23.335	33.060
Banca Antonveneta	2003-2008	164	169	87		420
Totale		12.089	13.169	13.762	57.023	96.043

Tabella 109

I finanziamenti si riferiscono a:

- un finanziamento accordato da Banca Opi alla capogruppo per Euro 77 milioni (di cui Euro 62,6 milioni a medio-lungo) con scadenza nel 2012;
- un finanziamento accordato da Unicredit alla controllata Archimede 1 per Euro 36 milioni (di cui Euro 33,1 milioni a medio-lungo) con scadenza 2012; l'operazione è volta all'acquisizione di una quota di partecipazione nel capitale sociale di Centostazioni S.p.A.;
- un finanziamento erogato da Banca Antonveneta per Euro 0,8 milioni (di cui Euro 0,4 milioni a medio-lungo) scadente nel 2008 a fronte del lancio della nuova società Archimede 2 S.r.l. che ha ottenuto in sub concessione la gestione del *Food & Beverage* e *Retail* presso l'aeroporto di Catania.

Per ulteriori approfondimenti sui finanziamenti si rimanda al Paragrafo IV.4, questo Capitolo.

IV.6.7. CONTI D'ORDINE

La tabella che segue mostra la composizione dei conti d'ordine al 31 dicembre di ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	31-12-2002	31-12-2003	31-12-2004
Garanzie prestate a terzi	19.482	16.248	14.751
Impegni verso terzi per opere da realizzare	5.091	14.417	17.942
Impegni per canoni leasing		311	305
Impegni assunti per coperture su finanziamenti		59.100	80.545
Impegni del gruppo a favore di terzi	24.573	90.076	113.543
Finanziamenti deliberati dallo Stato su opere da eseguire	1.922	1.922	8.470
Garanzie ricevute da terzi	14.400	17.280	16.807
Impegni di terzi a favore del gruppo	16.322	19.202	25.277
Totali	40.895	109.278	138.820

Tabella 110

Impegni del gruppo a favore di terzi

Al 31 dicembre 2004 le "Garanzie prestate a terzi" si riferiscono principalmente:

- per Euro 10,9 milioni ad una fideiussione bancaria a garanzia del corretto adempimento da parte della Marco Polo Park S.r.l. delle obbligazioni derivanti dal contratto di *leasing* stipulato nel 2001 relativo al fabbricato parcheggio multipiano;
- per Euro 0,9 milioni a fideiussioni rilasciate all'ufficio IVA a fronte di crediti IVA già riscossi o in via di riscossione.

Gli "Impegni verso terzi per opere da realizzare" si riferiscono agli impegni formalmente assunti con i fornitori per l'esecuzione degli investimenti per conto dello Stato. Tali importi rappresentano l'impegno residuo, al netto di quanto già contabilizzato tra le immobilizzazioni materiali. Nel 2002 tale voce si è ridotta per la sostanziale chiusura dell'attività di costruzione dell'aerostazione di Venezia. L'incremento

del 2003 e del 2004 si riferisce sostanzialmente ai lavori di ristrutturazione presso il sedime aeroportuale di Treviso.

Gli “Impegni assunti verso terzi per copertura su finanziamenti” si riferiscono al valore nominale della quota di finanziamento oggetto della copertura sul rischio tassi mediante la sottoscrizione di un contratto di *interest rate swap* (si veda Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.10 per ulteriori informazioni) e non individuano una passività potenziale. La valutazione a mercato (c.d. *mark to market*) alla data di chiusura di bilancio evidenzia una minusvalenza latente per Euro 2,2 milioni, di cui Euro 0,9 milioni sono riferiti al finanziamento di Archimede 1 ed Euro 1,3 milioni riferiti a Save.

Impegni di terzi a favore del gruppo

Al 31 dicembre 2004, gli Impegni di terzi a favore del Gruppo si riferiscono:

- per Euro 8,5 milioni ai finanziamenti deliberati dallo Stato per opere da eseguire, ovvero alla stima della quota capitale degli investimenti già deliberati dagli enti interessati, al netto degli importi già erogati in funzione degli stati di avanzamento delle opere finanziate e degli importi relativi ai cespiti capitalizzati;
- per 16,8 milioni a fideiussioni ricevute dai soci terzi di Archimede 1 S.p.A. a garanzia del finanziamento concesso da un pool di banche alla controllata.

IV.7. Analisi della composizione delle principali voci del conto economico consolidato riclassificato

IV.7.1. VALORE DELLA PRODUZIONE

CONTO ECONOMICO (Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	84.772	95,5%	125.708	94,0%	147.576	94,4%
Variazione lavori in corso su ordinazione			28		13	
Incrementi immobilizzazioni lavori interni	1.243	1,4%	1.000	0,7%	804	0,5%
Altri ricavi	2.777	3,1%	7.062	5,3%	7.862	5,0%
Valore della produzione	88.792	100,0%	133.798	100,0%	156.254	100,0%

Tabella 111

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La tabella che segue mostra la composizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	Inc. %	2003	Inc. %	2004	Inc. %
Ricavi:						
Aeronautici	47.563	56,1%	56.903	45,3%	65.418	44,3%
Biglietteria	1.110	1,3%	795	0,6%	810	0,5%
Parcheggi	6.810	8,0%	7.715	6,1%	8.785	6,0%
Airport I.T.	671	0,8%	588	0,5%	690	0,5%
Subconcessioni	8.815	10,4%	9.110	7,2%	9.875	6,7%
Diversi	67	0,1%	342	0,3%	586	0,4%
Totale gestione aeroportuale	65.036	76,7%	75.453	60,0%	86.164	58,4%
Gestione stazioni	6.518	7,7%	17.447	13,9%	19.516	13,2%
Totale gestione infrastrutture	6.518	7,7%	17.447	13,9%	19.516	13,2%
Edicola-Tabaccheria	3.371	4,0%	9.706	7,7%	12.021	8,1%
Retail diretto	5.628	6,6%	9.658	7,7%	12.199	8,3%
Food&beverage	2.823	3,3%	10.131	8,1%	13.770	9,3%
Self-service	1.396	1,6%	3.313	2,6%	3.906	2,6%
Totale food & beverage e retail	13.218	15,6%	32.808	26,1%	41.896	28,4%
Totale	84.772	100%	125.708	100%	147.576	100%

Tabella 112

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

Si riferiscono sostanzialmente alla capitalizzazione di costi interni sostenuti dal gruppo, in particolar modo per quanto riguarda l'attività di *engineering*.

La tabella che segue mostra l'evoluzione, negli esercizi considerati, della voce in esame:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Incrementi immobilizzazioni lavori interni	1.243	1,4%	1.000	0,7%	804	0,5%
Totale	1.243	1,4%	1.000	0,7%	804	0,5%

Tabella 113

Altri ricavi e proventi

La voce comprende il recupero dei costi sostenuti dal gruppo per la gestione delle infrastrutture e riaddebitati quota parte ai sub-concessionari. L'aumento registratosi nel corso del triennio è conseguente alla crescita del numero e delle superfici utilizzate da questi ultimi, anche a seguito dell'apertura della nuova aerostazione avvenuta nel luglio 2002.

La crescita avvenuta nel biennio successivo è principalmente determinata dall’utilizzo, per l’intero esercizio, degli spazi della nuova aerostazione con il conseguente recupero di maggiori costi “condominiali” verso i sub-concessionari per attività di manutenzione su mezzi di terzi e per penalità verso gli appaltatori. Nella voce “Prestazioni professionali” sono ricompresi i ricavi per prestazioni di servizi manageriali a terzi.

IV.7.2. COSTI OPERATIVI

La tabella che segue presenta il dettaglio dei costi operativi nel triennio di riferimento:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Acquisti di materie prime, sussidiarie, e merci al netto della variazione delle rimanenze	9.893	11,1%	18.881	14,1%	23.797	15,2%
Costi per servizi	20.698	23,3%	32.617	24,4%	35.755	22,9%
Costi per godimento beni di terzi	7.525	8,5%	10.535	7,9%	11.604	7,4%
Costi per il personale	25.599	28,8%	31.140	23,3%	35.416	22,7%
Oneri diversi di gestione	1.081	1,2%	1.024	0,8%	1.869	1,2%
Ammortamenti	11.337	12,8%	17.265	12,9%	18.225	11,7%
Accantonamenti e svalutazioni	2.085	2,3%	4.467	3,3%	10.282	6,6%
Costi operativi	78.218	88,1%	115.929	86,6%	136.947	87,6%

Tabella 114

Acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, al netto della variazione delle rimanenze

Questa voce include principalmente i costi per l’acquisto di stampati, modulistica, di materiali di consumo utilizzato per le manutenzioni ordinarie e di materiale destinato alla rivendita.

La crescita costante di questa voce, che nel corso del triennio è passata da Euro 9,9 milioni del 2002 ad Euro 18,9 milioni del 2003 ed ad Euro 23,8 milioni del 2004, è principalmente da attribuirsi dall’incremento delle attività di *retail* diretto e di ristorazione in ambito aeroportuale.

L’incidenza di tali costi sul valore della produzione è cresciuta passando dal 11,1% del 2002 al 14,1% del 2003 ed al 15,2% del 2004.

Costi per servizi

La tabella che segue mostra la composizione dei costi per servizi in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Servizi industriali	12.353	13,9%	23.579	17,6%	25.850	16,5%
Servizi commerciali	4.087	4,6%	3.771	2,8%	4.174	2,7%
Servizi generali	4.258	4,8%	5.267	3,9%	5.731	3,7%
Totale	20.698	23,3%	32.617	24,4%	35.755	22,9%

Tabella 115

Servizi industriali

Le spese per servizi industriali sono relative principalmente a costi per pulizie, manutenzioni ordinarie, *security* aeroportuale, utenze e prestazioni professionali.

L'incremento di tali costi è sostanzialmente imputabile all'aumento dell'attività operativa del gruppo. In particolare, l'operatività a regime di Centostazioni S.p.A. ha determinato un maggior onere per la manutenzione su beni immobili di terzi, per Euro 7,4 milioni. Questi costi sono strettamente correlati ai ricavi evidenziati poco sopra.

Inoltre l'entrata a regime, per l'intero esercizio, dei nuovi impianti presenti nella nuova aerostazione ha determinato maggiori costi per manutenzioni contrattuali specialistiche, di pulizia per l'ampiezza delle superfici e di utenze per la dimensione dei volumi da illuminare, riscaldare e raffreddare.

Le manutenzioni nella Capogruppo scontano l'effetto (cresciute di Euro 1,0 milioni) dell'entrata a regime dei contratti di manutenzione degli impianti dell'aerostazione che nel primo semestre 2003 erano ancora parzialmente svolte dai fornitori sulla base dei contratti di appalto d'acquisto. A seguito della maggior conoscenza degli impianti dopo un esercizio di attività sono in corso azioni per migliorare l'efficienza manutentiva.

Servizi commerciali

I costi per servizi commerciali afferiscono le attività di carattere commerciale rivolte ai vettori e finalizzate allo sviluppo del traffico aeroportuale.

L'incremento dei servizi commerciali è legato allo sviluppo del traffico aereo, in particolare dell'attività dell'aeroporto di Treviso. La capogruppo rileva una riduzione dei costi per sviluppo traffico rispetto all'esercizio precedente per Euro 0,3 milioni determinata da una migliore razionalizzazione degli stessi e Aer Tre S.p.A. evidenzia un incremento per Euro 0,6 milioni legati sostanzialmente all'incremento dei passeggeri trasportati dal vettore Ryanair.

Servizi generali

I costi per servizi generali comprendono principalmente gli oneri relativi ai premi assicurativi, alle prestazioni professionali di carattere amministrativo-legale, ai compensi agli amministratori ed ai sindaci oltre ai costi per servizi generali ed amministrativi.

L'incremento registrato nei servizi generali è sostanzialmente dovuto all'incremento del costo per assicurazioni connesso ai maggiori oneri per rischi bellici e terroristici

Costi per godimento di beni di terzi

La tabella che segue mostra la composizione dei costi per godimento di beni di terzi in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Canone concessione aeroportuale	3.023	3,4%	3.073	2,3%	3.585	2,3%
Canone concessione stazioni ferr.	3.532	4,0%	3.660	2,7%	3.840	2,5%
Royalties			2.188	1,6%	2.492	1,6%
Locazione beni mobili/Fitti passivi	871	1,0%	1.539	1,2%	1.687	1,1%
Altro	99	0,1%	75	0,1%	1	
Totale	7.525	8,5%	10.535	7,9%	11.604	7,4%

Tabella 116

L’incremento della voce nel triennio è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- aumento del canone di concessione aeroportuale, correlabile all’aumento dei diritti aeroportuali incassati nel corso degli esercizi, in funzione della crescita del numero di passeggeri;
- ingresso nell’area di consolidamento di Centostazioni S.p.A. e presa in carico della totalità delle stazioni del *network* con conseguente rilevazione del canone concessorio;
- insorgenza di *royalties* a favore di terzi per le attività svolte all’esterno del sedime aeroportuale di Venezia e Treviso. In particolare si fa riferimento alle sub-concessioni ottenute per la gestione delle attività di ristorazione e *retail* presso gli aeroporti di Olbia, Catania, Treviso e Padova;
- aumento dei costi per affitti per l’ampliamento dell’attività presso nuovi punti vendita.

Costi per il personale

La tabella che segue mostra la composizione dei costi per il personale in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Salari e stipendi	18.226	20,5%	22.360	16,7%	25.752	16,5%
Oneri sociali	5.647	6,4%	6.897	5,2%	7.801	5,0%
Trattamento di fine rapporto	1.314	1,5%	1.561	1,2%	1.730	1,1%
Trattamento di quiescenza	3		6		12	
Altri costi	409	0,5%	316	0,2%	122	0,1%
Totale	25.599	28,8%	31.140	23,3%	35.416	22,7%

Tabella 117

La crescita del costo del personale avvenuta tra il 2002 ed il 2003 per Euro 5,5 milioni è sostanzialmente legata al maggior numero di dipendenti determinato dall’allargamento delle attività. In particolare, Euro 1,5 milioni sono relativi alle strutture di Centostazioni S.p.A., Euro 1,6 milioni ad Airport Elite S.r.l. ed Euro 1,7 milioni a SAVE Security S.r.l.

La crescita del 2004, pari a Euro 4,3 milioni è principalmente legata al maggior numero di dipendenti determinato dall’allargamento delle attività. In particolare Euro 1,0 milioni sono relativi alle strutture di Centostazioni S.p.A., Euro 1,8 milioni ad Airport Elite S.r.l. ed Euro 1,4 milioni a Save Security S.r.l..

La tabella che segue mostra l’evoluzione del numero dei dipendenti complessivamente impiegati, ripartiti per categoria, alla fine degli esercizi considerati:

Totale gruppo Save Numero medio dipendenti	2002	2003	2004
Dirigenti	17	29	27
Quadri	37	55	70
Impiegati	355	490	566
Operai	232	309	364
Totale	641	883	1.027
Media Equivalenti Full time	662	852	949

Tabella 118

Oneri diversi di gestione

La tabella che segue mostra la composizione degli oneri diversi di gestione in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Sopravvenienze passive	188	0,2%	240	0,2%	301	0,2%
Contributi associativi	169	0,2%	152	0,1%	201	0,1%
Imposte e tasse non sul reddito	282	0,3%	303	0,2%	361	0,2%
Erogazioni liberali	91	0,1%	34		60	
Altri costi di gestione	351	0,4%	295	0,2%	946	0,6%
Totalle	1.081	1,2%	1.024	0,8%	1.869	1,2%

Tabella 119

L'andamento degli oneri diversi di gestione nel triennio di riferimento non evidenzia variazioni particolari, fatta eccezione per gli altri costi di gestione che contengono Euro 0,3 milioni per ammortamenti non ricorrenti relativi alla chiusura della transazione tra la Società e l'Associazione Temporanea di Imprese costruttrice dell'Aerostazione e Euro 0,3 milioni relativi a una sopravvenienza passiva dell'Aeroporto di Treviso nei confronti del cliente Ryanair.

Ammortamenti

La tabella che segue mostra la composizione degli ammortamenti in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Ammortamento immobilizzazioni immateriali:						
– Costi di impianto e ampliamento	204	0,2%	238	0,2%	234	0,1%
– Diritti brevetto industriale, utilizzazione opere d'ingegno: software applicativo	1.193	1,3%	1.175	0,9%	813	0,5%
– Concessioni, licenze e marchi	434	0,5%	1.369	1,0%	2.067	1,3%
– Avviamento	157	0,2%	539	0,4%	619	0,4%
– Altre	94	0,1%	299	0,2%	351	0,2%
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	2.082	2,3%	3.620	2,7%	4.085	2,6%
Ammortamento immobilizzazioni materiali - beni gratuitamente devolvibili:						
– Piazzali e strade	482	0,5%	731	0,5%	763	0,5%
– Fabbricati	2.006	2,3%	3.455	2,6%	3.571	2,3%
– Impianti	2.831	3,2%	4.498	3,4%	4.525	2,9%
Amm.to imm.ni materiali - beni grat. devolv.	5.319	6,0%	8.684	6,5%	8.859	5,7%
Ammortamento immobilizzazioni materiali - beni di proprietà:						
– Terreni e fabbricati	10		9		9	
– Impianti e macchinari	2.247	2,5%	2.848	2,1%	2.947	1,9%
– Attrezzature industriali e commerciali	177	0,2%	228	0,2%	396	0,3%
– Altri beni	1.502	1,7%	1.864	1,4%	1.777	1,1%
Amm.to imm.ni materiali - beni di proprietà	3.936	4,4%	4.949	3,7%	5.129	3,3%
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			12		152	0,1%
Totalle	11.337	12,8%	17.265	12,9%	18.225	11,7%

Tabella 120

L’importo degli ammortamenti deriva dall’applicazione delle aliquote di ammortamento evidenziate al Paragrafo IV.5 di questo Capitolo.

L’incremento che è avvenuto tra il 2002 e gli esercizi successivi è principalmente dovuto, con riferimento alle immobilizzazioni immateriali, alla piena presa in carico delle stazioni completata nel corso del 2003 con conseguente ammortamento dell’importo pagato per il diritto di utilizzo quarantennale sulle stazioni ferroviarie (+ Euro 0,7 milioni nel 2004 rispetto al 2003), e per quanto riguarda le immobilizzazioni materiali, all’entrata a regime della nuova aerostazione che ha determinato una consistente capitalizzazione di costi tra le immobilizzazioni, come esplicitato nel Paragrafo IV.6.1 di questo Capitolo.

Accantonamenti e svalutazioni

La tabella che segue mostra la composizione degli accantonamenti e svalutazioni in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Svalutazione dei crediti compresi nell’attivo circolante e delle disponibilità liquide	837	0,9%	2.410	1,8%	7.301	4,7%
Accantonamenti	1.248	1,4%	2.057	1,5%	2.981	1,9%
Totale	2.085	2,3%	4.467	3,3%	10.282	6,6%

Tabella 121

Per l’analisi dell’accantonamento al fondo svalutazione crediti si rinvia a quanto commentato nel Paragrafo IV.4.2 di questo Capitolo,

La tabella che segue mostra la composizione degli accantonamenti in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul. val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Acc.to al fondo beni gratuitamente dev.	920	1,0%	750	0,6%	825	0,5%
Acc.to al f.do per demolizione cespiti			28			
Acc.to per risol. contenziosi e controversie legali	198	0,2%	569	0,4%	1.581	1,0%
Acc.to per impatto durata concessione 2027-2041					335	0,2%
Acc.to a concorso a premi “Il Milione”	130	0,1%	53			
Acc.to rischi operativi Centostazioni Spa			584	0,4%	149	0,1%
Acc.to per cop. perdite Aeroporto Civile di Padova			73	0,1%	91	
Totale	1.248	1,4%	2.057	1,5%	2.981	1,9%

Tabella 122

Gli accantonamenti dell’esercizio sono stati prudenzialmente effettuati per coprire perdite di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell’esercizio, sono indeterminati o l’ammontare o la data di sopravvenienza.

Sono principalmente relativi alla capogruppo per:

- per Euro 0,8 milioni quale accantonamento al fondo beni gratuitamente devolvibili;
- per Euro 1,6 milioni relativi a:
 - Euro 0,3 milioni per costi legali in corso per consulenze e risoluzione di contenziosi e controversie legali in essere;
 - Euro 1,1 milioni a rischi per transazioni contrattuali e commerciali e cause legali;
 - Euro 0,2 milioni per altri rischi;
- per Euro 0,3 milioni relativi all'effetto dell'applicazione della scadenza della concessione al 2041; si rimanda all'analisi del fondo rischi e oneri futuri;
- per Euro 0,2 riferito a Centostazioni S.p.A. a fronte di rischi per oneri stimati in relazione a controversie legali, nonché in dipendenza di altre possibili transazioni su rapporti commerciali in corso di definizione.

IV.7.3. ONERI FINANZIARI NETTI

La tabella che segue mostra la composizione degli oneri finanziari netti in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Proventi da partecipazioni:						
– in imprese controllate					33	
Altri proventi finanziari:						
– da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	1				2	
– da titoli iscritti nelle immobilizzazioni					1	
– da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	45	0,1%	188	0,1%	109	0,1%
– proventi diversi dai precedenti	735	0,8%	588	0,4%	448	0,3%
Proventi finanziari	781	0,9%	776	0,6%	593	0,4%
Oneri finanziari:						
– interessi ed altri oneri finanziari	(4.284)	(4,8%)	(5.249)	(3,9%)	(4.750)	(3,0%)
Oneri finanziari	(4.284)	(4,8%)	(5.249)	(3,9%)	(4.750)	(3,0%)
Totale	(3.503)	(3,9%)	(4.473)	(3,3%)	(4.157)	(2,7%)

Tabella 123

L'andamento degli oneri finanziari nel corso del triennio è diretta conseguenza del maggior ricorso all'indebitamento a medio-lungo termine con il sistema bancario per finanziare la costruzione della nuova aerostazione e l'acquisto della partecipazione in Centostazioni S.p.A. per il tramite della controllata Archimede 1:

La riduzione del saldo netto avvenuta nel 2004 rispetto all'esercizio precedente del saldo tra proventi e oneri finanziari è dovuto a:

- riduzione dell'esposizione media, soprattutto della Capogruppo, verso le banche per utilizzi di conto corrente;

- livello generalmente basso dei tassi d’interesse nell’esercizio 2004 rispetto a dei tassi decrescenti da valori più elevati durante il 2003, in particolare nel primo semestre;
- attività costante nei rapporti con il sistema bancario per ridurre il costo del denaro.

IV.7.4. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

La tabella che segue mostra la composizione delle rettifiche di valore di attività finanziarie in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Rivalutazione:						
– di partecipazioni	463	0,5%	207	0,2%	233	0,1%
Svalutazione:						
– di partecipazioni	(51)	(0,1%)	(503)	(0,4%)	(299)	(0,2%)
Totale	412	0,5%	(296)	(0,2%)	(66)	

Tabella 124

Le rettifiche di valore di attività finanziarie derivano, per la parte relativa alle rivalutazioni, dalla valutazione con il metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle società collegate.

Nel 2003, la svalutazione per Euro 0,5 milioni include quella relativa alla società SAV per Euro 0,4 milioni ed è conseguenza dell’azzeramento del capitale sociale per perdite.

Le rettifiche si riferiscono alle svalutazioni relative alle partecipazioni in Nicelli S.p.A., Aeroporto di Padova S.p.A. e per l’adeguamento a patrimonio netto della partecipazione in GAP S.p.A. (Aeroporti di Pantelleria).

IV.7.5. PROVENTI STRAORDINARI NETTI

La tabella che segue mostra la composizione dei proventi e degli oneri straordinari in ogni esercizio considerato:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Proventi straordinari:						
– proventi	3.868	4,4%	1.259	0,9%	1.332	0,9%
– plusvalenze da partecipazioni					12	
Oneri straordinari	(954)	(1,1%)	(970)	(0,7%)	(2.154)	(1,4%)
Totale	2.914	3,3%	289	0,2%	(810)	(0,5%)

Tabella 125

I proventi straordinari del 2002 si riferiscono prevalentemente alla plusvalenza derivante dalla cessione dei mezzi di pista a S.A.V. S.p.A.

Le componenti straordinarie negative del 2003 includono gli oneri connessi all'adesione della società alla sanatoria fiscale disciplinata dalla Legge 89/2002 (dichiarazione integrativa e condono tombale) con riferimento alla definizione di tutti i periodi di imposta possibili dal 1997 al 2001 e dalla Legge 350/2003 per il periodo di imposta 2002.

I proventi straordinari relativi all'esercizio 2004 si riferiscono sostanzialmente alla società Centostazioni S.p.A. per Euro 1,1 milioni, a fronte di sopravvenienze attive legate alla transazione con Via Vai S.p.A. per rettifiche di ricavi contabilizzati nei precedenti esercizi. Simile importo pari a Euro 1,2 milioni è presente nelle sopravvenienze passive per la stessa transazione relativo a utilizzi di fondo rischi e a rettifiche del canone di retrocessione dovuto a RFI per i minori ricavi accertati verso le medesima Via Vai S.p.A.

Gli altri proventi e gli oneri straordinari si riferiscono prevalentemente ad assestamenti di stanziamenti effettuati nel corso di esercizi precedenti. Fra gli oneri straordinari della capogruppo sono compresi in particolare Euro 0,2 milioni per insussistenze su immobilizzazioni per permettere attività di nuovo investimento.

IV.7.6. IMPOSTE SUL REDDITO

La tabella che segue mostra la composizione delle imposte sul reddito in ogni esercizio considerato, distinguendo la componente corrente da quella differita:

(Migliaia di Euro)	2002	% sul val. prod.	2003	% sul val. prod.	2004	% sul val. prod.
Imposte correnti	2.299	2,6%	6.018	4,5%	5.855	3,7%
Imposte differite	(837)	(0,9%)	(1.214)	(0,9%)	2.899	1,9%
Totali	1.462	1,6%	4.804	3,6%	8.754	5,6%

Tabella 126

In particolare il *tax rate* effettivo del triennio considerato è stato pari a:

(Migliaia di Euro)	2002	2003	2004
Imposte correnti	22,1%	44,9%	41,0%
Imposte differite	(8,0%)	(9,1%)	20,3%
Totali	14,1%	35,9%	61,3%

Tabella 127

Nella tabella che segue viene esplicitata la riconciliazione del carico fiscale tra *tax rate* teorico e quello effettivo.

Riconciliazione tax rate (Migliaia di Euro)	31 dicembre 2002	%	31 dicembre 2003	%	31 dicembre 2004	%
Risultato ante imposte	10.397	100,0%	13.388	100,0%	14.272	100,0%
Imposte teoriche	3.743	36,0%	4.552	34,0%	4.710	33,0%
Imposte effettive	1.462	14,1%	4.803	35,9%	8.754	61,3%
Delta	(2.281)	(21,9%)	251	1,9%	4.044	28,3%
Spiegazioni:						
1) differenti aliquote vigenti in altri paesi						
2) effetto su ammortamenti del conferimento marchi e brevetti						
3) perdite fiscali dell’esercizio non considerate recuperabili	455	4,4%	630	4,7%	50	0,4%
4) perdite fiscali precedenti considerate recuperabili nell’esercizio	(6)	(0,1%)	(2.893)	(21,6%)	(244)	(1,7%)
5) agevolazioni fiscali	(4.782)	(46,0%)				
6) differenze permanenti:						
i) IRAP e altre imposte locali	1.616	15,5%	2.069	15,5%	2.564	18,0%
ii) imposte esercizi precedenti						
iii) effetto della riforma fiscale sulla tassazione dividendi			(532)	(4,0%)	(194)	(1,4%)
iv) effetto della riforma fiscale sulla tassazione delle plusv. esenti					(14)	(0,1%)
v) neutralizzazione degli effetti fiscali degli anni precedenti					21	0,1%
vi) altri costi non deducibili / proventi non tassati	290	2,8%	479	3,6%	863	6,0%
vii) effetto cambio aliquota fiscale su imposte differite	3		9	0,1%		
viii) imposte anticipate non più recuperabili			60	0,4%	(47)	(0,3%)
ix) rettifica imposte esercizio precedente			98	0,7%		
x) effetto affrancamento riserve						
xi) leasing e ammortamento avviamento	150	1,4%	318	2,4%	1.048	7,3%
xii) rapporti intercompany						
7) altro	(8)	(0,1%)	13	0,1%	(3)	
Totale differenza	(2.281)	(21,9%)	251	1,9%	4.044	28,3%

Tabella 128

La riconciliazione tra l’aliquota teorica applicabile per IRES/IRPEG e l’aliquota effettiva evidenzia un peso negativo dell’IRAP significativo, determinato dalla struttura dei costi caratteristici che per circa un terzo nel 2003 è rappresentata dal costo del lavoro, imponibile ai fini IRAP.

Inoltre, sono pure imponibile ai fini IRAP gli oneri finanziari e gli accantonamenti per svalutazioni.

Come emerge dalla tabella, il limitato onere fiscale dell’esercizio 2002 è principalmente dovuto ai benefici derivanti dall’applicazione della cd. Legge Tremonti-bis.

La complessità dell’applicazione del beneficio alla fattispecie delle commesse pluriennali esistenti nella capogruppo ha permesso nel bilancio 2002 la migliore valutazione su base estimativa alla luce del criterio della prudenza. Il definitivo maggior importo derivante dalle agevolazioni, spettante in base ai calcoli analitici effettuati entro il termine per la dichiarazione dei redditi, è stato riflesso nell’imposizione

differita del bilancio 2003 trattandosi di un assestamento di stima, peraltro già previsto, che incide positivamente per un minor carico fiscale effettivo.

Nel corso del 2004 il venir meno dei benefici fiscali manifestatisi negli esercizi precedenti, evidenzia la significatività del peso dell'IRAP a ragione della sempre maggiore incidenza di attività *labour intensive* tra le tre diverse linee di *business*.

IV.7.7. RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Rapporti patrimoniali per attività di natura commerciale alla chiusura di ogni esercizio considerato.

DEBITI SAVE	2002	2003	2004
Save Engineering S.p.A.	2.732	2.394	1.213
Airport Elite S.r.l.	367	357	330
Marco Polo Park S.r.l.	1.460	2.253	2.605
N-AITEC S.r.l.	69	98	212
Venice Aviation S.p.A.		2	
Aertre S.p.A.		1	
Save Security S.r.l.	1.821	1.793	1.552
Totale debiti verso società controllate	6.447	6.897	5.912

CREDITI SAVE	2002	2003	2004
Marco Polo Park S.r.l.	396	589	948
Airport Elite S.r.l.	3.810	2.599	3.347
Save Engineering S.p.A.	935	1.383	471
Aertre S.p.A.	21	107	170
Save Internatioal S.A.	1.346	1.361	1.474
N-AITEC S.r.l.	187	205	55
Venice Aviation S.p.A.		1	
Archimede 1 S.r.l.	128	5	4
Archimede 2 S.r.l.			11
Archimede 3 S.p.A.			2.428
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.		85	
Centostazioni Spa *		75	
Save Security S.r.l.	1.311	1.380	856
Totale crediti da società controllate	8.133	7.789	9.764

* Il credito vs Centostazioni è stato esposto al 40% in linea con i principi di consolidamento

Tabella 129

Rapporti economici per attività di natura commerciale per ogni esercizio considerato.

RICAVI SAVE	2002	2003	2004
Marco Polo Park S.r.l.	3.098	3.575	3.943
Airport Elite S.r.l.	2.514	3.595	4.305
Save Engineering S.p.A.	272	366	336
Aertre S.p.A.	100	122	190
Save Internatioal S.A.			30
N-AITEC S.r.l.	24	34	27
Venice Aviation S.p.A.	3		
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.	11	26	
Save Security S.r.l.	253	454	497
Archimede 2 S.r.l.			19
Archimede 1 S.r.l.	5	5	4
Totale ricavi da società controllate	6.280	8.177	9.351

COSTI SAVE	2002	2003	2004
Save Engineering S.p.A.	65	15	303
Airport Elite S.r.l.	446	664	852
Marco Polo Park S.r.l.	174	129	165
N-AITEC S.r.l.	78	93	76
Venice Aviation S.p.A.			
Save Security S.r.l.	1.448	3.588	4.702
Totale costi verso società controllate	2.211	4.489	6.098

Tabella 130

Rapporti patrimoniali per attività di finanziamento alla chiusura di ogni esercizio considerato.

DEBITI SAVE	2002	2003	2004
Save Engineering S.p.A.	145		159
Marco Polo Park S.r.l.	1.427	2.220	2.551
N-AITEC S.r.l.			48
Totale debiti per tesoreria verso società controll.	1.572	2.220	2.758

CREDITI SAVE	2002	2003	2004
Airport Elite S.r.l.	2.983	1.583	2.200
Save Engineering S.p.A.		758	
N-AITEC S.r.l.	158	161	
Save Security S.r.l.	922	1.038	420
Totale crediti per tesoreria da società controll.	4.063	3.540	2.620
Aeroporto Civile di Padova S.p.A.			30
Archimede 3 S.p.A.			2.428
Save International S.A.	1.325	1.325	1.425
Totale crediti per finanziamenti da società controll.	1.325	1.325	3.883

Tabella 131

IV.8. Principi contabili italiani e International Financial Reporting Standards

Premessa

Gli allegati bilanci consolidati sono stati predisposti nel rispetto delle norme vigenti che ne regolano la predisposizione: i criteri di valutazione adottati sono conformi alle disposizioni del Codice Civile, integrati, ove necessario, sulla base di quanto disposto dai Principi Contabili elaborati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri, e dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) ("Italian GAAP").

Il Regolamento (CE) N.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 relativo all'applicazione dei principi contabili internazionali stabilisce che, a partire dal bilancio al 31 dicembre 2005, le società europee con titoli ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato europeo devono redigere i loro bilanci consolidati conformemente ai principi contabili internazionali ("IAS/IFRS").

I principi contabili IAS/IFRS divergono per molti aspetti, talvolta anche in modo significativo, dagli Italian GAAP.

Il processo di definizione del quadro normativo di riferimento è terminato solo nel dicembre 2004 con la pubblicazione dei principi contabili IAS/IFRS sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

In questo contesto il Gruppo SAVE ha avviato l'attività necessaria per identificare i cambiamenti richiesti dall'adozione dei principi contabili IAS/IFRS, selezionare i nuovi principi contabili IAS/IFRS in modo da pervenire alle scelte di prima applicazione e per poter successivamente adattare i sistemi e le procedure contabili ai nuovi riferimenti.

Il Gruppo Save dovrà definire un piano di lavoro per consentire un passaggio graduale al sistema IAS/IFRS e per tener conto delle disposizioni transitorie in materia di rendicontazioni infrannuali.

Il primo bilancio conforme agli IAS/IFRS dovrà essere predisposto secondo i principi contabili in vigore alla data di chiusura dell'esercizio (ovvero al 31 dicembre 2005), anche le informazioni comparative, salvo le specifiche eccezioni ammesse, dovranno essere predisposte con i medesimi principi. Occorre tener presente che gli enti preposti alla promulgazione dei principi IAS/IFRS ed alla loro interpretazione hanno pianificato numerosi progetti di aggiornamento dei principi. I risultati di queste attività saranno definitivamente noti più avanti, e forse solo nel secondo semestre 2005 ovvero in prossimità della data di chiusura dell'esercizio in corso.

Le principali differenze tra gli Italian GAAP e i principi IAS/IFRS con riferimento al bilancio consolidato di SAVE sono riassunte di seguito e commentate per gli aspetti qualitativi. La sintesi qui riportata deve essere intesa come una prima sommaria individuazione dei possibili cambiamenti che potrebbero emergere nella rendicontazione infrannuale o annuale dell’esercizio 2005 in sede di applicazione dei principi contabili IAS/IFRS.

L’applicazione degli IFRS potrebbe comportare delle differenze in termini di risultato d’esercizio e di patrimonio netto del bilancio consolidato del Gruppo SAVE, nonché nell’informatica di bilancio.

I principali effetti derivanti dall’applicazione degli IAS/IFRS al bilancio consolidato del Gruppo Save, ad oggi identificati, sono descritti nel seguito. Comunque, questa sintesi non fornisce un’esaustiva analisi, inclusiva della quantificazione di tali differenze, ma piuttosto è un elenco delle potenziali differenze, ad oggi identificate, nei principi contabili applicabili al bilancio consolidato del Gruppo Save. Non è stato quantificato l’impatto di tali differenze, né è stata predisposta una riconciliazione tra il bilancio consolidato redatto secondo gli Italian GAAP e quello che si sarebbe avuto qualora fossero stati applicati i principi IAS/IFRS.

Qualora fosse stata effettuata tale riconciliazione sarebbero potute emergere altre differenze sia nei principi contabili che nell’informatica. Di conseguenza, non è certo che le differenze indicate nel seguito rappresentino tutte le differenze applicabili al bilancio consolidato del Gruppo Save. Inoltre, non sono state prese in considerazione possibili future differenze tra gli Italian GAAP e gli IAS/IFRS.

Prima applicazione degli IAS/IFRS

Il principio contabile internazionale IFRS 1, relativo alla prima applicazione degli IAS/IFRS, detta le regole tecniche per il passaggio ai principi contabili internazionali.

IFRS 1 prevede alcune agevolazioni nella fase di prima applicazione e detta limitate eccezioni alla regola generale di applicazione retrospettiva degli IAS/IFRS. La transizione agli IAS/IFRS richiede pertanto la selezione dei principi contabili e l’individuazione delle scelte di prima applicazione. IFRS 1 richiede che tutte le rettifiche derivanti dai cambiamenti di principi contabili IAS/IFRS in sede di prima applicazione siano imputati al patrimonio netto alla data di transizione, come rettifica del patrimonio netto, ovvero del saldo di apertura degli utili portati a nuovo (o altre riserve).

Immobilizzazioni immateriali

Italian GAAP

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, inclusivo degli eventuali oneri accessori. Gli importi sono al netto delle quote di ammortamento, calcolate sistematicamente in misura costante in relazione alla residua utilità del bene o del costo capitalizzato e sono costituiti da costi di impianto e di ampliamento, diritti di brevetto e utilizzazione opere ingegno, concessioni (principalmente Centostazioni S.p.A., cfr. Capitolo I Par. I.1.2.2), avviamento e differenza di consolidamento,

IAS/IFRS

L’applicazione delle regole di IAS 38 in tema di capitalizzazione delle attività immateriali potrebbe comportare lo storno di alcune attività immateriali iscritte nel bilancio consolidato di Save al 31 dicembre 2004. IAS 38, così come modificato da IFRS 3, consente l’iscrizione di attività immateriali esclusivamente quando sono soddisfatti requisiti specifici. Non è consentita la capitalizzazione dei cosiddetti oneri pluriennali (es: costi di impianto e di ampliamento) in quanto questi non hanno le caratteristiche per essere considerati un’attività immateriale in base al summenzionato principio. IAS 38 non permette la capitalizzazione di spese per aumento del capitale sociale che sono dedotti dal patrimonio netto.

IFRS 3 obbliga di contabilizzare le *business combinations* mediante l'applicazione del cosiddetto *purchase method*. Il *purchase method* impone, dopo aver identificato l'acquirente nell'ambito della *business combination* e avere determinato il costo dell'acquisizione, di valutare al *fair value* tutte le attività e le passività (incluse le cosiddette *contingent liabilities*) acquisite. A tale scopo l'azienda è chiamata a valutare in maniera specifica le eventuali attività immateriali acquisite (a tale proposito IFRS 3 fornisce una lista estesa di possibili attività immateriali, tra i quali i marchi, la tecnologia, la *customer list* e le *customer relationships*, il portafoglio ordini, etc.). L'eventuale avviamento viene determinato solo in via residuale come differenza tra il costo della *business combination* (inclusivo degli oneri accessori) e la quota di propria pertinenza delle attività nette acquisite, valutate al *fair value*. L'eventuale avviamento che emerge in tal modo, alla pari delle eventuali altre attività immateriali a vita indefinita che dovessero essere iscritte, non deve essere ammortizzato ma sottoposto, ad ogni chiusura di bilancio, ad un test di *impairment*.

IFRS 1 in tema di prima applicazione degli IAS/IFRS impone l'esecuzione di test di *impairment* su tutte le attività materiali ed immateriali, incluso l'avviamento, iscritte nel bilancio di apertura IAS/IFRS (ovvero i saldi alla data di transizione agli IAS/IFRS). Inoltre, IAS 38 prevede, in fase di adozione successiva, che in presenza di una qualsiasi indicazione di una perdita di valore (ad esempio: perdite significative di valore di mercato per un'attività, cambiamento nell'ambiente tecnologico, economico o legale), l'esecuzione ad ogni chiusura di bilancio di test di *impairment* sistematici secondo una metodologia di comparazione tra il valore recuperabile di un'attività o della unità generatrice di cassa ("CGU"), eventualmente anche a livelli aggregati su basi omogenee, ed il rispettivo valore contabile dell'attività o della CGU. Il valore dell'avviamento dovrà essere attribuito alle CGU identificate. Secondo IAS 36, il valore recuperabile è il maggiore tra il valore d'uso dell'attività o della CGU (determinato sulla base dei flussi di cassa attualizzati) ed il valore di realizzo.

Con il passaggio agli IAS/IFRS, cesserà comunque l'ammortamento dell'avviamento. Come detto, esso sarà sottoposto a test di *impairment*.

Per quanto riguarda le concessioni, in aggiunta a quanto riportato sopra in materia di *business combinations*, si rimanda a quanto riportato nel paragrafo Immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

Italian GAAP

Sono composte da "beni di proprietà" e "beni gratuitamente devolvibili", costituiti da immobilizzazioni tecniche soggette ad essere consegnati gratuitamente al concedente al termine della concessione (piste, fabbricati, piazzali e strade).

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione incrementato, per alcuni cespiti, in applicazione di specifiche leggi di rivalutazione monetaria. Nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti ed indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene.

Il valore di iscrizione delle immobilizzazioni materiali relativo ai beni gratuitamente devolvibili, è rettificato in diminuzione dai contributi in conto capitale. I contributi in conto capitale vengono iscritti in bilancio in base ai provvedimenti legislativi di concessione, ed in relazione all'avanzamento tecnico delle opere. Gli ammortamenti vengono determinati per quote costanti sulla base della vita economico-tecnica del bene, come evidenziato nella successiva tabella, oppure, se inferiore, sulla durata residua della concessione. In relazione ai beni gratuitamente devolvibili, viene esposto al Passivo dello Stato Patrimoniale, fra i Fondi Rischi ed Oneri, un Fondo Rinnovamento per tenere conto degli oneri di manutenzione ciclica futura e degli oneri di rinnovamento prevedibili sino al momento della loro devoluzione. L'accantonamento annuale a tale fondo viene effettuato sulla base di valutazioni tecniche predisposte da una Società specializzata.

I beni di proprietà sono ammortizzati in ogni esercizio a quote costanti sulla base delle aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Le immobilizzazioni materiali acquisite tramite contratti di locazione finanziaria sono contabilizzate secondo la metodologia finanziaria e sono esposte tra le attività e ammortizzate secondo aliquote coerenti con quelle di analoghi beni di proprietà. Contestualmente viene iscritto un debito finanziario che viene ridotto delle quote di capitale versate. Nel conto economico sono iscritti per competenza gli oneri finanziari e le quote di ammortamento stanziate sul valore dei beni acquisiti.

IAS/IFRS

Gli IAS/IFRS prevedono che le immobilizzazioni materiali devono essere inizialmente valutate al costo, comprendendo il prezzo d’acquisto e tutti i costi direttamente imputabili al bene stesso. In caso di costruzione interna sono applicate le stesse regole di determinazione dei beni acquistati. Successivamente alla rilevazione iniziale le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo meno gli ammortamenti cumulati e le perdite durevoli di valore. Gli ammortamenti sono determinati ripartendo il valore ammortizzabile di un bene lungo la sua vita utile. Le perdite durevoli di valore sono rilevate se i flussi di cassa futuri determinati dall’utilizzo del bene o dalla sua cessione sono inferiori al valore contabile del bene stesso.

In alternativa a quanto sopra descritto le immobilizzazioni materiali possono essere iscritte ad un valore rivalutato, pari al *fair value* dell’immobilizzazione alla data della rivalutazione. Le rivalutazioni previste dagli IAS/IFRS, la cui contropartita è normalmente una riserva di patrimonio netto, devono essere effettuate con sufficiente regolarità in modo tale che il *fair value* non differisca significativamente dal valore contabile e riguardare tutti i cespiti di una stessa categoria. Le rivalutazioni operate per effetto di legge non sono quindi previste dagli IAS/IFRS.

Secondo gli IAS/IFRS i contributi in conto capitale ricevuti sono riconosciuti in bilancio quando le condizioni per il loro riconoscimento sono state raggiunte e c’è ragionevole certezza che il contributo verrà ricevuto. I contributi sono differiti e riconosciuti a conto economico per competenza sulla base del riconoscimento dei costi che vanno a controbilanciare.

I contratti di concessione per servizi sono attualmente coperti da diversi principi IAS/IFRS alcuni dei quali in contraddizione tra di loro e in merito ai quali sono stati preparati e sono in corso di preparazione dei documenti di interpretazione che dovrebbero essere finalizzati nel corso del 2005. In estrema sintesi viene proposto preliminarmente di distinguere tra:

- beni oggetto della concessione trasferiti dall’autorità che emana la concessione a chi detiene la concessione o beni costruiti da chi detiene la concessione che rimangono sotto il suo controllo, e
- beni oggetto della concessione, costruiti per espletare i servizi della concessione o beni esistenti che permangono sotto il controllo dell’autorità concedente.

La prima categoria dovrebbe essere soggetta alle norme IAS/IFRS già esistenti e non oggetto di ulteriore interpretazione, mentre la seconda categoria dovrebbe essere oggetto di nuove interpretazioni.

Attualmente questa seconda categoria sembrerebbe possa essere contabilizzata secondo il *financial asset model* o secondo l’*intangible asset model*, dove il *financial assets model* dovrebbe essere applicato quando chi concede il servizio ha la responsabilità primaria di pagare l’operatore per il servizio espletato oppure, sebbene l’operatore sia pagato per il suo servizio dagli utenti, l’effetto degli accordi della concessione è che chi concede il servizio ritiene tutti i rischi derivanti dalla concessione. In tutti gli altri casi si applicherebbe l’*intangible asset model*, attualmente in corso di definizione.

Classificazione e valutazione degli investimenti mobiliari

Italian GAAP

Le immobilizzazioni finanziarie costituite da partecipazioni in altre imprese sono valutate secondo il criterio del costo di acquisto o di sottoscrizione, eventualmente rettificato in diminuzione per perdite durvoli di valore. Nell'esercizio in cui le condizioni per la svalutazione vengono meno, viene ripristinato il valore originario.

Gli altri titoli non immobilizzati sono iscritti al minore tra il costo d'acquisto o di sottoscrizione ed il valore di mercato o di presunto realizzo a fine esercizio. Se successivamente vengono meno i motivi che ne hanno determinato la eventuale svalutazione, il costo viene ripristinato.

IAS/IFRS

Gli investimenti mobiliari dovranno rispettare la classificazione prevista da IAS 39 che di seguito si riassume:

- applicazione del criterio del costo ammortizzato per tutti i titoli obbligazionari non classificati nella categoria “destinati alla negoziazione”;
- titoli obbligazionari ed azionari destinati alla negoziazione, con valutazione al *fair value* e rilevazione a conto economico della variazione di *fair value*;
- titoli obbligazionari ed azionari (ad esclusione delle partecipazioni di controllo e di collegamento) disponibili per la vendita (“Available for sale” o “AFS”), con valutazione al *fair value* ed iscrizione nel patrimonio netto della variazione di *fair value*; la suddetta riserva AFS di patrimonio netto deve essere riservata al conto economico in caso di cessione degli investimenti o in situazioni di *impairment*;
- applicazione del criterio del costo ammortizzato per i titoli obbligazionari classificati nella categoria “detenuti fino a scadenza”, senza adeguamento della variazione di *fair value*, ed iscrizione a conto economico degli svalutazioni per *impairment*.

Strumenti finanziari derivati e regole contabili per la copertura

Italian GAAP

Il Gruppo utilizza prodotti finanziari derivati per gestire il rischio derivante dalle fluttuazioni dei tassi d'interesse relativamente a specifiche passività di bilancio. I differenziali di interesse sui contratti di “*interest rate swap*” utilizzati per coprirsi sui finanziamenti a lungo termine sono contabilizzati per competenza tra i proventi e gli oneri finanziari.

IAS/IFRS

Tutti i derivati devono essere iscritti al *fair value* nel bilancio, con variazioni del *fair value* iscritte nel conto economico (o a patrimonio netto in caso di *cash flow hedge*). L'applicazione delle regole di copertura (*hedge accounting*) prevede il rispetto di criteri specifici necessari per qualificare una transazione di *hedge* (documentazione formale della copertura, valutazione di efficacia della copertura).

Fondo per trattamento di fine rapporto (TFR)

Italian GAAP

Il fondo trattamento di fine rapporto viene stanziato per coprire l'intera passività maturata nei confronti dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio in conformità alla normativa civilistica e del lavoro. Tale passività è calcolata sulla durata del rapporto di lavoro, della categoria e della remunerazione di ogni dipendente ed è pagabile all'estinzione del rapporto. L'indennità è rivalutata periodicamente in base all'incremento del costo della vita.

IAS/IFRS

La misurazione del TFR secondo IAS 19 richiede l’applicazione di metodologie attuariali idonee a rilevare il costo originato dai piani per benefici ai dipendenti lungo il periodo in cui il servizio del dipendente è prestato.

Fondi per rischi ed oneri

Italian GAAP

Gli accantonamenti per rischi ed oneri sono stanziati per coprire perdite o debiti, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla data di chiusura dell’esercizio non sono determinabili l’ammontare o la data di sopravvenienza. Gli accantonamenti riflettono la migliore stima sulla base degli elementi a disposizione. I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella nota integrativa, senza procedere allo stanziamento.

IAS/IFRS

Secondo IAS 37 gli accantonamenti sono passività di ammontare o scadenza incerti che devono essere rilevati in bilancio quando ricorrono le seguenti contestuali condizioni:

- a) l’impresa ha un’obbligazione attuale (legale o implicita), ossia in corso alla data di riferimento del bilancio, quale risultato di un evento passato;
- b) è probabile che per adempiere all’obbligazione si renderà necessario un impiego di risorse economiche;
- c) può essere effettuata una stima attendibile dell’importo necessario all’adempimento dell’obbligazione.

Il suddetto principio esclude pertanto la possibilità di effettuare accantonamenti meramente prudenziali o necessari per fronteggiare passività “potenziali”.

È necessario procedere all’attualizzazione dell’accantonamento nel caso in cui sia previsto il differimento della passività e l’eventuale effetto di attualizzazione sia significativo; in tal caso, l’importo deve essere attualizzato ad un tasso, al lordo di imposte, tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro ed i rischi specifici connessi alla passività e l’ammontare dell’accantonamento aumenta in ciascun esercizio per riflettere il passare del tempo.

Riconoscimento dei ricavi

Italian GAAP

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi caratteristici, rappresentati da prestazioni di servizi, sono contabilizzati nel momento in cui la prestazione è resa. Gli sconti commerciali, portati in diretta diminuzione dei ricavi, sono stati calcolati sulla base dei contratti stipulati con le compagnie aeree e con i *tour operators*. I dividendi percepiti da società non consolidate sono contabilizzati nel momento in cui sono incassati.

IAS/IFRS

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti a conto economico quando il valore associato con il servizio reso può essere stimato e misurato.

V. INFORMAZIONI RELATIVE ALL'ANDAMENTO RECENTE E ALLE PROSPETTIVE DI SAVE

V.1. Fatti di rilievo verificatisi successivamente al 31 dicembre 2004

In data 11 aprile 2005 l'assemblea dei soci dell'Emittente ha approvato il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004 ed ha deliberato di distribuire dividendi per Euro 5,5 milioni pari a EUR 0,275 per ciascuna delle n. 20.000.000 azioni ordinarie da 0,65 Euro di valore nominale. Tali dividendi sono stati pagati con valuta 28 aprile 2005.

È previsto inoltre che entro il 15 maggio 2005 sia perfezionato l'atto di compravendita di alcuni appannamenti di terreni limitrofi all'aeroporto di Venezia (si vedano anche i Paragrafi I.6.2.2 e IV.6.1. della Sezione Prima, Capitolo I e IV, rispettivamente). L'importo convenuto per l'acquisto dei suddetti terreni, oggi prevalentemente ad uso agricolo, e della superficie complessiva di circa 190 ettari, è pari ad Euro 17 milioni, di cui Euro 1,8 milioni versati a titolo di caparra confirmatoria e acconto prezzo nel 2004. Il piano di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo, già approvato dai relativi enti competenti, prevede in un orizzonte di medio-lungo periodo un'ampliamento del sedime aeroportuale nella zona nord ovest nell'area in cui si trovano questi terreni. L'acquisizione di tali terreni ha lo scopo di agevolare lo sviluppo dell'aeroporto Marco Polo senza dover procedere ad atti di esproprio che necessariamente prevedono tempi più lunghi.

V.1.1. SITUAZIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA DEL GRUPPO SAVE AL 31 MARZO 2005

Premessa

Nel presente Capitolo vengono presentati i bilanci consolidati per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2004 e 2005, riclassificati secondo gli schemi di presentazione dell'analisi finanziaria. I principi contabili utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 marzo 2005 non si discostano da quelli applicati al 31 dicembre 2004. L'area di consolidamento non è variata rispetto al 31 dicembre 2004.

Ai fini di rappresentare l'andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo nei primi tre mesi dell'esercizio 2005, il prospetto di stato patrimoniale consolidato riclassificato al 31 marzo 2005 è stato comparato con quello al 31 dicembre 2004.

V.1.1.1. Stati patrimoniali consolidati riclassificati al 31 dicembre 2004 e al 31 marzo 2005 e conti economici consolidati riclassificati per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2004 e 2005

V.1.1.1.1. Stati patrimoniali consolidati riclassificati al 31 dicembre 2004 e al 31 marzo 2005

STATO PATRIMONIALE (Migliaia di Euro)	31-12-2004	31-03-2005
Immobilizzazioni immateriali	85.458	85.817
Immobilizzazioni materiali:		
– beni di proprietà	22.625	21.991
– beni gratuitamente devolvibili	115.838	115.929
Immobilizzazioni finanziarie:		
– partecipazioni	3.949	3.949
– altri crediti	2.592	2.660
Capitale immobilizzato (A)	230.462	230.347
Attività di esercizio	75.967	59.610
– Crediti verso Ministero Trasporti	5.488	5.488
– Crediti verso clienti	29.334	29.914
– Crediti verso controllate/collegate	371	491
– Altre attività di esercizio	40.774	23.717
Passività di esercizio	(59.502)	(46.758)
– Debiti verso fornitori	(30.443)	(30.569)
– Debiti verso controllate/collegate	(63)	(62)
– Debiti tributari e verso enti previdenziali	(7.363)	(6.409)
– Altre passività di esercizio	(21.633)	(9.718)
Capitale di esercizio (B)	16.465	12.852
Fondi per rischi ed oneri	(12.442)	(12.726)
– Per imposte differite	(5.052)	(5.115)
– Altri	(2.900)	(2.944)
– Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili	(4.490)	(4.667)
Fondi per rischi ed oneri (C)	(12.442)	(12.726)
Trattamento di fine rapporto (D)	(7.803)	(8.034)
Capitale investito netto (E) = (A) + (B) + (C) + (D)	226.682	222.440
Patrimonio netto di gruppo	68.464	68.906
Patrimonio netto di terzi	24.511	24.274
Patrimonio netto (F)	92.975	93.180
Indebitamento finanziario a breve termine	38.798	37.368
Indebitamento finanziario a medio lungo termine	102.634	102.167
Disponibilità liquide	(7.725)	(10.275)
Posizione finanziaria netta (G)	133.707	129.260
Mezzi propri e posizione finanziaria netta (H) = (F) + (G)	226.682	222.440
Impegni del gruppo a favore di terzi	113.543	111.144
Impegni di terzi a favore del gruppo	25.277	25.277
Conti d’ordine	138.820	136.421

Tabella 132

V.1.1.1.2. *Conti economici consolidati riclassificati per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2004 e al 31 marzo 2005*

CONTO ECONOMICO (Migliaia di Euro)	Primi 3 mesi 2004	%	Primi 3 mesi 2005	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.149	94,8%	31.959	93,1%
Variazione lavori in corso su ordinazione				
Incrementi immobilizzazioni lavori interni	104	0,3%	271	0,8%
Altri ricavi e proventi	1.549	4,9%	2.098	6,1%
Valore della produzione	31.802	100,0%	34.328	100,0%
Acquisti di materie prime, sussidarie, e merci al netto della variazione delle rimanenze	(4.842)	(15,2%)	(4.967)	(14,5%)
Costi per servizi	(7.640)	(24,0%)	(9.343)	(27,2%)
Costi per godimento beni di terzi	(2.507)	(7,9%)	(2.585)	(7,5%)
Costi per il personale	(8.347)	(26,2%)	(9.060)	(26,4%)
Oneri diversi di gestione	(305)	(1,0%)	(395)	(1,2%)
Costi caratteristici	(23.641)	(74,3%)	(26.350)	(76,8%)
Risultato operativo lordo	8.161	25,7%	7.978	23,2%
Ammortamenti	(4.365)	(13,7%)	(4.198)	(12,2%)
Accantonamenti e svalutazioni	(1.548)	(4,9%)	(901)	(2,6%)
Risultato operativo	2.248	7,1%	2.879	8,4%
Oneri finanziari netti	(1.029)	(3,2%)	(1.138)	(3,3%)
Rettifiche di valore attività finanziarie	(105)	(0,3%)		
Proventi (oneri) straordinari	202	0,6%	(119)	(0,3%)
Risultato ante imposte	1.316	4,1%	1.622	4,7%
Imposte sul reddito del periodo	(1.319)	(4,1%)	(1.455)	(4,2%)
Risultato netto del periodo	(3)		167	0,5%
Risultato di pertinenza di azionisti terzi	281	0,9%	275	0,8%
Risultato netto del gruppo	278	0,9%	442	1,3%

Tabella 133

V.1.1.2. Rendiconti finanziari consolidati per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2004 e per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2005

RENDICONTO FINANZIARIO (Migliaia di Euro)	Esercizio 2004	1° trimestre 2005
FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL’ATTIVITÀ OPERATIVA:		
Utile netto	5.816	442
<i>Rettifiche per raccordare l’utile netto alle disponibilità liquide generate (utilizzate) dalla gestione operativa:</i>		
Risultato di pertinenza di terzi	(298)	(275)
Ammortamenti immobilizzazioni materiali e immateriali	18.073	4.198
Accantonamento al fondo TFR	1.730	424
Accantonamento al fondo rischi	3.133	632
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	7.301	269
Minusvalenze (plusvalenze) da alienazione cespiti	124	
(Rivalutazione) svalutazione partecipazioni	66	
Imposte differite	2.899	108
Sub-totale	38.844	5.798
Variazione della attività e passività operative:		
Pagamento TFR	(1.037)	(193)
Diminuzione (aumento) dei crediti	(13.537)	16.501
Diminuzione (aumento) delle altre attività operative	(2.622)	(415)
(Diminuzione) aumento dei debiti verso fornitori commerciali	(9.028)	100
(Diminuzione) aumento dei debiti tributari e previdenziali	912	(955)
(Diminuzione) aumento delle altre passività operative	5.633	(12.307)
Flussi di cassa generati da attività operativa (A)	19.165	8.529
FLUSSI DI CASSA PER ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO:		
Acquisizione di immobilizzazioni materiali	(12.597)	(2.639)
Contributi su immobilizzazioni materiali	721	23
Cessione di immobilizzazioni materiali	136	
Acquisizione di immobilizzazioni immateriali	(5.922)	(1.399)
Variazione capitale imprese collegate	(582)	
(Aumento) diminuzione immobilizzazioni finanziarie	(540)	(67)
(Aumento) diminuzione attività finanziarie non immobilizzate	239	
Flussi di cassa utilizzati per attività di investimento (B)	(18.545)	(4.082)
FLUSSI DI CASSA PER ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO:		
Erogazione finanziamenti a medio–lungo termine		
Rimborso finanziamenti a medio–lungo termine	(6.016)	
Variazione netta nei debiti verso altri finanziatori	(1.673)	(476)
Variazione netta nei debiti verso banche	5.269	(1.421)
Dividendi pagati	(6.500)	
Dividendi restituiti dai soci	1.254	
Flussi di cassa da attività di finanziamento (C)	(7.666)	(1.897)
Increm. (decrem.) delle disponibilità liquide (D) = (A) + (B) + (C)	(7.046)	2.550
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL’INIZIO DELL’ESERCIZIO (E)	14.771	7.725
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALLA FINE DELL’ESERCIZIO (F) = (D) + (E)	7.725	10.275

Tabella 134

V.1.1.3. Prospetto delle variazioni nelle voci di patrimonio netto consolidato per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2005

(Migliaia di Euro)	Capitale Sociale	Riserva Legale	Riserva di rivalutaz.	Altre riserve	Riserva di consolid.	Totale Riserve	Utili (perdite) d'esercizio	Patrimonio Netto
Saldo 01 gennaio 2005	13.000	2.600	6.065	37.157	3.826	49.648	5.816	68.464
Destinazione risultato 2004					5.816	5.816	(5.816)	
Altri movimenti								
Distribuzione dividendi								
Risultato primi 3 mesi 2005							442	442
Saldo 31 marzo 2005	13.000	2.600	6.065	37.157	9.642	55.464	442	68.906

Per dividendi distribuiti si intendono esclusivamente quelli distribuiti dalla capogruppo

Tabella 135

V.1.1.4. Analisi dell'andamento gestionale del gruppo per i tre mesi chiusi al 31 marzo 2004 e 2005 sotto il profilo economico, patrimoniale e finanziario

Nei tre mesi chiusi al 31 marzo 2005 il Gruppo ha continuato il piano di sviluppo nelle diverse aree di attività già delineato nel corso del triennio 2002 – 2004.

Per un'analisi comparativa del numero di passeggeri per vettore tra il primo trimestre del 2005 e l'analogo periodo del 2004, si rinvia al Paragrafo I.2.1.1.1.2 della Sezione Prima, Capitolo I.

V.1.1.4.1. *Analisi dell'andamento economico*

Di seguito sono esposti alcuni commenti relativi all'andamento gestionale del Gruppo nei tre mesi chiusi al 31 marzo 2004 ed al 31 marzo 2005.

I dati consolidati dei primi tre mesi del 2005 evidenziano un andamento crescente in termini di ricavi, valore della produzione, Ebit e risultato netto, mentre il risultato operativo lordo evidenzia una limitata flessione.

(Migliaia di Euro)	Primi 3 mesi 2004	%	Primi 3 mesi 2005	%	Var. %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.149	94,8%	31.959	93,1%	6,0%
Valore della produzione	31.802	100,0%	34.328	100,0%	7,9%
Risultato operativo lordo (Ebitda)	8.161	25,7%	7.978	23,2%	(2,2%)
Risultato operativo (Ebit)	2.248	7,1%	2.879	8,4%	28,1%
Risultato ante imposte	1.316	4,1%	1.622	4,7%	23,3%
Risultato netto del gruppo	278	0,9%	442	1,3%	59,0%

Tabella 136

Nei primi tre mesi del 2005 i ricavi delle vendite e delle prestazioni si sono incrementati, rispetto al pari periodo del 2004, di Euro 1,8 milioni, pari al 6,0% attestandosi a Euro 32,0 milioni.

Nel medesimo periodo, il valore della produzione si è attestato a Euro 34,3 milioni (con un incremento del 7,9%, pari a Euro 2,5 milioni rispetto al periodo precedente).

Il risultato operativo lordo è pari a Euro 8,0 milioni (con una riduzione del 2,2% rispetto allo stesso periodo del 2004). I ricavi incrementali del 2005 rispetto allo stesso periodo 2004 hanno generato un risultato operativo in percentuale sul valore della produzione pari al 25%.

Il risultato prima delle imposte evidenzia una crescita del 23,3% rispetto al 2004, passando da Euro 1,3 milioni del 2004 a Euro 1,6 milioni (4,7% rispetto al valore della produzione) del 2005.

Il risultato netto del periodo è pari a Euro 0,4 milioni, con un incremento del 59,2% rispetto al medesimo periodo del 2004.

Valore della produzione, ricavi e Ebitda

La tabella che segue mostra l’evoluzione del valore della produzione nei primi tre mesi degli esercizi 2004 e 2005:

(Migliaia di Euro)	Primi 3 mesi 2004	% sul val. prod.	Primi 3 mesi 2005	% sul val. prod.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.149	94,8%	31.959	93,1%
Altri ricavi	1.549	4,9%	2.098	6,1%
Totale	31.698	99,7%	34.057	99,2%
Variazione lavori in corso su ordinazione				
Incrementi immobilizzazioni lavori interni	104	0,3%	271	0,8%
Valore della produzione	31.802	100,0%	34.328	100,0%

Tabella 137

La tabella che segue mostra l’evoluzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per tipologia di attività, nonché l’incidenza degli stessi sul totale nei primi tre mesi degli esercizi 2004 e 2005:

(Migliaia di Euro)	31-03-2004	Inc. %	31-03-2005	Inc. %	Var. %
RICAVI:					
Aeronautici	13.614	45,2%	13.457	42,1%	(1,2%)
Biglietteria	160	0,5%	165	0,5%	2,8%
Parcheggi	2.051	6,8%	1.927	6,0%	(6,1%)
Airport I.T.	209	0,7%	174	0,5%	(16,7%)
Subconcessioni	2.329	7,7%	2.612	8,2%	12,1%
Altri	120	0,4%	38	0,1%	(68,3%)
Totale gestione aeroportuale	18.485	61,3%	18.372	57,5%	(0,6%)
Gestione stazioni	3.875	12,9%	5.102	16,0%	31,6%
Totale gestione infrastrutture	3.875	12,9%	5.102	16,0%	31,6%
Edicola-Tabaccheria	3.609	12,0%	2.578	8,1%	(28,6%)
Retail diretto	942	3,1%	2.162	6,8%	129,4%
Food&beverage	3.236	10,7%	3.745	11,7%	15,7%
Totale food & beverage e retail	7.788	25,8%	8.485	26,5%	8,9%
TOTALE RICAVI	30.149	100,0%	31.959	100,0%	6,0%

Tabella 138

Di seguito viene esposta l'analisi del valore della produzione e dei margini per segmento di mercato:

(Migliaia di Euro)	Gestione Aeroportuale		Gestione infrastrutture		Food & Beverage e Retail		Elisione tra segmenti		Totale	
	03.2004	03.2005	03.2004	03.2005	03.2004	03.2005	03.2004	03.2005	03.2004	03.2005
Valore della produzione	20.461	21.065	4.234	5.390	8.173	9.021	(1.067)	(1.149)	31.802	34.328
Costi	13.012	13.779	3.834	5.020	7.862	8.699	(1.067)	(1.149)	23.641	26.350
Ebitda	7.449	7.286	400	370	311	322			8.161	7.978
Ebitda in % su val. prod.	36,4%	34,6%	9,4%	6,9%	3,8%	3,6%			25,7%	23,2%

Tabella 139

Le variazioni nei dati economici per aree di attività sono le seguenti:

(Migliaia di Euro)	Gestione Aeroportuale		Gestione infrastrutture		Food & Beverage e Retail		Elisione tra segmenti		Totale	
	Var. 03.05-03.04 Importo	Var. 03.05-03.04 %								
Var. valore produzione (A)	604	3,0%	1.156	27,3%	848	10,4%	(82)	7,7%	2.526	7,9%
Var. Ebitda (B)	(163)	(2,2%)	(30)	(7,5%)	11	3,4%			(183)	(2,2%)
(C) = (B)/(A)			(27,0%)	(2,6%)		1,2%				(7,2%)

Tabella 140

In particolare nella tabella che precede si nota il diverso contributo in percentuale all'Ebitda di ciascuna attività per i ricavi incrementali.

Gestione Aeroportuale

L'andamento positivo sia del traffico passeggeri che dei movimenti ha avuto un impatto diretto sul valore della produzione da attività aeronautiche ed extra aeronautiche. Nei primi tre mesi del 2005 il valore della produzione della Gestione Aeroportuale si incrementa del 3,0% rispetto allo stesso periodo del 2004 attestandosi a Euro 21,1 milioni con un incremento di Euro 0,6 milioni.

Il margine operativo lordo, pari al 34,6% del valore della produzione, si decremente rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente per Euro 0,2 milioni, pari al 2,2%. Il valore totale dell'Ebitda è pari a Euro 7,3 milioni.

Il risultato della gestione è, prevalentemente, conseguenza dell'incremento dei costi commerciali legati in buona parte alla partenza della nuova rotta intercontinentale con la Cina. Non considerando il citato incremento dei costi di sviluppo del traffico, si sarebbe evidenziato un miglioramento del margine operativo lordo. Inoltre, la struttura dei costi del segmento rimane caratterizzata da una preponderanza di costi fissi rispetto ai costi variabili.

Gestione infrastrutture

Le attività in oggetto sono sostanzialmente riportabili alla collegata Centostazioni S.p.A. e evidenziano un incremento del valore della produzione, pari a Euro 1,2 milioni, il 27,3% in più rispetto al periodo precedente, per un valore totale di Euro 5,4 milioni.

Il margine operativo lordo, pari al 6,9% del valore della produzione, rimane sostanzialmente allineato rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. Il valore totale dell’Ebitda è pari a Euro 0,4 milioni per il periodo di riferimento.

Food & Beverage e Retail

Il valore della produzione evidenzia un incremento, pari a Euro 0,8 milioni, il 10,4% in più rispetto al periodo precedente, attestandosi a un valore totale di Euro 9,0 milioni. La crescita è dovuta anche all’implementazione della strategia di sviluppo delle attività di Food & Beverage e Retail a passeggeri, in nuovi siti o tipologie infrastrutturali. Nel 2005, infatti, è proseguito il piano di crescita, con l’apertura di nuovi punti vendita in aeroporti (nuova aerostazione di Bari con quattro punti vendita), stazioni (Milano Lambrate) con un marchio e un logo (Bricco) che si ritiene verranno utilizzati per rendere omogenee e riconoscibili le nuove aperture.

Il risultato operativo lordo, pari al 3,6% del valore della produzione, rimane sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente, per un importo pari a Euro 0,3 milioni.

V.1.1.4.2. Analisi dell’andamento patrimoniale e finanziario

Di seguito sono analizzate le principali grandezze patrimoniali e finanziarie del Gruppo nei periodi considerati.

Capitale immobilizzato

La tabella che segue mostra l’evoluzione delle immobilizzazioni nette nei periodi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2004	31-03-2005
Immobilizzazioni immateriali	85.458	85.817
Immobilizzazioni materiali:		
– beni di proprietà	22.625	21.991
– beni gratuitamente devolvibili	115.838	115.929
Immobilizzazioni finanziarie:		
– partecipazioni	3.949	3.949
– altri crediti	2.592	2.660
Capitale immobilizzato	230.462	230.347

Tabella 141

Le immobilizzazioni immateriali al 31 marzo 2005 contengono i costi capitalizzati per lo sviluppo e l’implementazione del nuovo sistema informativo SAP operativo dal 1° gennaio nelle principali società operative del Gruppo (oltre nella capogruppo, in Airport Elite S.p.A. ed in Archimede 1 S.p.A.), nonché i costi maturati relativamente al processo di quotazione intrapreso dalla Società.

A fronte del proseguimento del piano di investimenti, tra le immobilizzazioni materiali al 31 marzo 2005 sono stati capitalizzati i costi relativi all’ampliamento del parcheggio coperto multipiano e dei parcheggi scoperti a raso oltre ai costi per l’ampliamento della darsena nell’aeroporto di Venezia. È inoltre proseguita, nella tempistica prevista, l’attività di realizzazione della nuova aerostazione presso l’aeroporto di Treviso e di ristrutturazione delle stazioni gestite da Centostazioni S.p.A.

Capitale di esercizio

La tabella che segue mostra l'evoluzione del capitale di esercizio nei periodi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2004	31-03-2005
<i>Attività di esercizio</i>	75.967	59.610
– Crediti verso Ministero Trasporti	5.488	5.488
– Crediti verso clienti	29.334	29.914
– Crediti verso controllate/collegate	371	491
– Altre attività di esercizio	40.774	23.717
<i>Passività di esercizio</i>	(59.502)	(46.758)
– Debiti verso fornitori	(30.443)	(30.569)
– Debiti verso controllate/collegate	(63)	(62)
– Debiti tributari e verso enti previdenziali	(7.363)	(6.409)
– Altre passività di esercizio	(21.633)	(9.718)
Capitale di esercizio	16.465	12.852

Tabella 142

Il capitale di esercizio evidenzia una riduzione del 21,9% con un saldo netto tra attività e passività a breve pari a Euro 12,9 milioni.

Le attività e le passività di esercizio si decrementano principalmente per la riduzione delle altre attività e delle altre passività di esercizio, a fronte della compensazione contabile e del pagamento delle partite di debito e credito tra Centostazioni S.p.A. e le società del Gruppo Ferrovie dello Stato.

I crediti verso clienti, al netto del relativo fondo svalutazione, pur in presenza di una crescita del valore della produzione, sono sostanzialmente stabili rispetto a dicembre 2004. Nel periodo sono stati regolarmente soddisfatti i pagamenti definiti nei piani di riscadenzamento dei crediti concordati nel corso del 2004 con alcuni clienti.

Nel periodo chiuso al 31 marzo 2005 sono stati effettuati accantonamenti al fondo svalutazione crediti per Euro 0,3 milioni dotando il Gruppo di un fondo svalutazione crediti pari a Euro 8,9 milioni, incrementandolo rispetto al 31 dicembre 2004, come risultato dell'aggiornamento della valutazione circa la recuperabilità dei crediti.

Fondi per rischi ed oneri

La tabella che segue mostra l'evoluzione dei fondi per rischi ed oneri nei periodi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2004	31-03-2005
– Per imposte differite	(5.052)	(5.115)
– Altri	(2.900)	(2.944)
– Fondo rinnovamento beni gratuitamente devolvibili	(4.490)	(4.667)
Fondi per rischi ed oneri	(12.442)	(12.726)

Tabella 143

Il fondo rischi e oneri futuri prudenziale presente nel bilancio al 31 dicembre 2004 per recepire gli effetti netti della scadenza della concessione alla data del 2027 rispetto alla data, prorogata, del 2041 (come da Atto aggiuntivo sottoscritto da Enac e SAVE il 23 marzo 2005) pari a circa Euro 0,3 milioni è stato riversato a Conto economico nel trimestre data la conferma del prolungamento della concessione al 2041 a favore della Società.

Posizione finanziaria netta

La tabella che segue mostra l’evoluzione della posizione finanziaria netta nei periodi considerati:

(Migliaia di Euro)	31-12-2004	31-03-2005
Disponibilità liquide	7.725	10.275
Debiti verso banche esigibili entro l’es. successivo	(37.063)	(35.642)
Debiti netti a breve verso banche	(29.338)	(25.367)
Debiti verso altri finanziatori esigibili entro l’es. succ.	(1.735)	(1.726)
Posizione finanz. netta a breve termine	(1.735)	(1.726)
Debiti verso banche esigibili oltre l’es. successivo	(96.043)	(96.043)
Debiti verso altri finanziatori esigibili oltre l’es. succ.	(6.591)	(6.124)
Posizione finanz. netta a lungo termine	(102.634)	(102.167)
Posizione finanziaria netta	(133.707)	(129.260)

Tabella 144

L’indebitamento finanziario netto di Gruppo si è attestato, al 31 marzo 2005, a Euro 129,3 milioni, evidenziando una riduzione di Euro 4,4 milioni rispetto al 31 dicembre 2004. L’indebitamento lordo verso banche è pari a Euro 131,7 milioni dei quali Euro 96,0 milioni relativi a quote oltre i 12 mesi di finanziamenti a medio lungo termine. I finanziamenti a medio lungo termine sono oggetto di coperture non speculative (principalmente IRS) contro il rischio di incremento dei tassi per circa il 75% del totale.

Al 31 marzo 2005, il capitale investito netto è finanziato per il 41,9% dal capitale proprio, incluso quello delle minoranze, e per il 58,1% da fonti di finanziamento esterne (posizione finanziaria netta).

Flussi monetari

La tabella che segue mostra l’evoluzione dei flussi monetari nei periodi considerati:

(Migliaia di Euro)	Esercizio 2004	1° trimestre 2005
Flussi di cassa generati (utilizzati) dall’attività operativa	19.165	8.529
Flussi di cassa generati (utilizzati) dall’attività di investimento	(18.545)	(4.082)
Flussi di cassa generati (utilizzati) dall’attività di finanziamento	(7.666)	(1.897)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide	(7.046)	2.550

Tabella 145

Nei tre mesi chiusi al 31 marzo 2005 la gestione operativa ha generato liquidità per Euro 8,5 milioni. Nello stesso periodo la liquidità assorbita dalle attività di investimento è stata pari a Euro 4,1 milioni, dei quali circa Euro 2,6 milioni relativi agli ulteriori costi capitalizzati a fronte degli investimenti in immobilizzazioni materiali effettuati nel trimestre. La liquidità assorbita dalle immobilizzazioni immateriali, per Euro 1,4 milioni, è relativa allo sviluppo ed all'implementazione del nuovo sistema informativo SAP ed ai costi legati al processo di quotazione.

Le attività di finanziamento hanno assorbito liquidità per Euro 1,9 milioni per rimborso di debiti verso banche ed altri finanziatori.

Conseguentemente la liquidità netta generata nei tre mesi è stata pari a circa Euro 2,6 milioni.

V.2. Evoluzione prevedibile dei risultati dell'esercizio 2005

Sulla base dei dati attualmente disponibili (andamento del traffico passeggeri e trattative in corso con nuovi vettori), il management della Società ritiene che il primo semestre 2005, nonché l'esercizio in corso, possa chiudersi con un andamento dei ricavi in crescita rispetto all'esercizio precedente nonostante il venir meno, a decorrere dal mese di novembre 2004, dei voli della compagnia aerea Volare.

Nel corso dell'esercizio 2005 il Gruppo SAVE sarà ancora fortemente impegnato nel completamento delle attività di razionalizzazione attraverso la realizzazione di procedure volte al miglioramento continuo dei propri standard qualitativi di offerta dei servizi, nell'implementazione di nuovi sistemi informativi integrati, e nello sviluppo delle singole business unit, facendo prevedere risultati in miglioramento anche per tale esercizio per numero di passeggeri, valore della produzione e redditività in valore assoluto rispetto ai risultati dell'esercizio 2004.

Inoltre, nell'esercizio 2004 i tre trimestri dal secondo al quarto avevano creato un margine operativo lordo pari all'83% del totale generato nell'intero periodo 2004 confermando la stagionalità fortemente positiva del secondo e terzo trimestre. Infatti in questi periodi la redditività ha fortemente beneficiato, anche nel 2004, dell'effetto della leva operativa legata a una struttura di costi sostanzialmente fissi, in particolare nel settore "Aviation", che permette di avere una significativa redditività marginale sui ricavi addizionali.

VI. INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE SU SAVE E SUL CAPITALE SOCIALE

VI.1. Premessa

Si segnala che tutti i riferimenti allo statuto sociale contenuti nel presente Capitolo si riferiscono allo statuto della Società adottato dall’Assemblea Straordinaria dei soci dell’Emittente tenutasi in data 3 agosto 2004 (si veda il Paragrafo 6.9 del presente Capitolo) il quale entrerà in vigore alla data di inizio della negoziazione delle azioni della Società sul MTA (già definito in precedenza come lo “**Statuto**”).

Si segnala che lo statuto sociale vigente era già stato modificato per tener conto della normativa introdotta dai D.Lgs. 17 gennaio 2003 nn. 5 e 6 e successive modifiche (di seguito, la “**Riforma Vietti**”) dalla l’Assemblea Straordinaria dei soci dell’Emittente, tenutasi in data 26 maggio 2004 2004.

VI.2. Denominazione e forma giuridica

La Società è denominata AEROPORTO DI VENEZIA - MARCO POLO S.p.A. (SAVE) ed è costituita in forma di società per azioni. Lo Statuto prevede altresì la denominazione in forma abbreviata SA-VE S.p.A.

VI.3. Sede sociale e sede amministrativa

La Società ha sede legale ed amministrativa in Venezia.

VI.4. Estremi dell’atto costitutivo

La Società è stata costituita in Venezia il 25 febbraio 1987 (si veda Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo I.2.13.1.1.), con atto a rogito Notaio Maria Luisa Semi, Rep. n. 66.238, omologato da parte del Tribunale di Venezia in data 10 marzo 1987, nella forma di società per azioni sotto l’attuale denominazione sociale.

VI.5. Durata della Società

La Società ha durata fino al 31 dicembre 2050, salvo proroga per deliberazione assembleare.

VI.6. Legislazione e foro competente in caso di controversia

La Società è costituita e disciplinata in base alla legge italiana. In caso di controversie tra i soci e la Società, il foro competente è determinato in base alla normativa in materia di giurisdizione e competenza.

VI.7. Estremi di iscrizione nel Registro delle Imprese e negli altri registri aventi rilevanza per legge

La Società è iscritta al n. 02193960271 del Registro delle Imprese di Venezia, e al REA n. 201102.

VI.8. Oggetto sociale

L'oggetto sociale è definito all'articolo 2 dello Statuto, che così dispone:

“La Società ha per oggetto:

- a) nell'ambito del territorio dello Stato Italiano: lo sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale e per la mobilità delle merci e delle persone in genere, ivi incluso lo sviluppo e la gestione di offerte e servizi ai viaggiatori, nonché le attività connesse, collegate o analoghe purché a carattere non prevalente, a tal fine la Società può essere destinataria di concessioni e/o sub-concessioni per l'esercizio delle strutture aeroportuali. Nel perseguire tali scopi la Società pure agendo nella esclusiva capacità e con i relativi poteri di diritto privato, si richiama agli indirizzi fissati, per gli aeroporti, in sede di programmazione nazionale ed internazionale, e nel rispetto dell'interesse pubblico;
- b) all'estero: lo sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale e per la mobilità delle merci e delle persone in genere, ivi incluso lo sviluppo e la gestione di servizi ai viaggiatori, nonché le attività connesse o collegate purché a carattere non prevalente, a tal fine la Società può essere destinataria di concessioni e/o sub-concessioni per l'esercizio delle strutture aeroportuali.

La Società può compiere tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie, mobiliari ed immobiliari, ritenute dal Consiglio di Amministrazione necessarie od utili per il conseguimento dello scopo sociale.

Può anche assumere, sia direttamente che indirettamente, interessenze e partecipazioni in altre Società aventi oggetto analogo od affine o connesso al proprio, partecipare a gare e/o appalti pubblici o privati nonché a licitazioni private, a consorzi, raggruppamenti, anche temporanei, tra imprese, gruppi europei di interesse economico o altre forme di partecipazione.”

VI.9. Statuto Sociale e Corporate Governance

VI.9.1. INDICAZIONE DELLA CONFORMITÀ DELLO STATUTO SOCIALE ALLE PRESCRIZIONI DEL TESTO UNICO

Lo statuto sociale è stato modificato dall'Assemblea Straordinaria della Società con delibera in data 3 agosto 2004, a rogito di Candiani Notaio in Venezia, Rep. n. 87212, per adeguarne le disposizioni alla normativa vigente per le società con azioni quotate di cui al D.lgs. n. 58/1998.

Con la stessa delibera sono altresì state approvate ulteriori modifiche dello Statuto. In considerazione della natura delle suddette modifiche statutarie la Società, a titolo prudenziale, ha ritenuto di dover seguire la procedura per il recesso di cui all'art. 2437 e ss. c.c..

L'Emittente comunicherà tempestivamente l'avvenuto adeguamento alle disposizioni del Codice di Autodisciplina delle società quotate mediante apposito avviso pubblicato sul quotidiano “Il Sole 24 Ore” e/o su altro quotidiano a diffusione nazionale.

VI.9.2. INDICAZIONE DELLA CONFORMITÀ AL CODICE DI AUTODISCIPLINA PREDISPOSTO DAL COMITATO PER LA CORPORATE GOVERNANCE DELLE SOCIETÀ QUOTATE, PROMOSSO E ADOTTATO DA BORSA ITALIANA S.P.A.

Potere speciale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze

L'art. 21 dello Statuto dell'Emittente stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro dell'economia e delle finanze abbiano diritto a nominare, ciascuno, un sindaco effettivo. Il sin-

daco nominato dal Ministero dell’economia e delle finanze assume, a norma del predetto decreto ministeriale, la funzione di Presidente del Collegio Sindacale (per ulteriori informazioni si veda il Paragrafo II.2 della Sezione Prima, Capitolo II).

Voto di lista

Ai sensi degli artt. 16 e 21 dello Statuto dell’Emittente (come modificati dall’assemblea straordinaria del 3 agosto 2004, con efficacia a partire dalla data di avvio della negoziazione delle azioni della Società presso il Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.), il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale, ad eccezione dei due sindaci effettivi nominati, rispettivamente, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell’economia e delle finanze (per ulteriori informazioni si veda il paragrafo II.2 della Sezione Prima, Capitolo II), vengono nominati dall’assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti che, da soli od assieme ad altri azionisti, posseggano complessivamente almeno il 2,5% delle azioni aventi diritto di voto nell’assemblea ordinaria in cui si procede alla nomina degli organi sociali. Ai sensi dello Statuto, dalla lista che ha ottenuto il maggior numero di voti espressi sono tratti, nell’ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, dieci amministratori, nel caso in cui gli amministratori da eleggere siano undici o dodici, ovvero undici amministratori, nel caso in cui gli amministratori da eleggere siano tredici, nonché per il collegio sindacale, due sindaci effettivi ed un sindaco supplente. Dalla lista seconda classificata sono invece tratti, sempre nell’ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa, i restanti amministratori e sindaci da eleggere. Ai sensi del D.M. n. 521/1997, il sindaco nominato dal Ministero dell’economia e delle finanze assume la funzione di presidente del Collegio Sindacale (per ulteriori dettagli si veda la Sezione Prima, Capitolo II, Paragrafi 2.1 e 2.2).

Adeguamento al Codice di Autodisciplina

L’adeguamento da parte dell’Emittente ad alcune previsioni della *corporate governance* della medesima Emittente al Codice di Autodisciplina elaborato dal Comitato per la *corporate governance* promosso da Borsa Italiana S.p.A. (il “**Codice di Autodisciplina**”) ha formato oggetto di specifico impegno da parte della Società, da realizzare entro tre mesi dalla data di inizio della negoziazione delle azioni della Società sul MTA. In particolare, in data 20 agosto 2004 il Consiglio di Amministrazione dell’Emittente, tra l’altro, ha assunto i seguenti impegni:

- (i) costituire nell’ambito del Consiglio di Amministrazione, entro 3 mesi dalla data di inizio della negoziazione delle azioni della Società sul MTA, un apposito comitato per le remunerazioni, composto da amministratori non esecutivi, avente il compito di formulare, al Consiglio medesimo, proposte: (a) per la remunerazione del Presidente, degli Amministratori Delegati e degli altri amministratori che rivestono particolari cariche; nonché (b) per la determinazione dei criteri di remunerazione dell’alta direzione della Società e del Gruppo SAVE, su indicazione del Presidente;
- (ii) costituire nell’ambito del Consiglio di Amministrazione, entro 3 mesi dalla data di inizio della negoziazione delle azioni della Società sul MTA, un apposito comitato per il controllo interno, composto interamente da amministratori non esecutivi, la maggioranza dei quali indipendenti, con funzioni consultive e propositive ed avente, in particolare, i seguenti compiti: (a) assistere il Consiglio di Amministrazione nel fissare le linee di indirizzo del sistema di controllo interno e nel verificare periodicamente l’adeguatezza e l’effettivo funzionamento di quest’ultimo; (b) valutare il piano di lavoro redatto dal preposto al controllo interno e ricevere le relazioni periodiche dello stesso; (c) valutare, unitamente ai responsabili amministrativi della Società ed alla società di revisione, l’adeguatezza dei principi contabili utilizzati e la loro omogeneità ai fini della redazione del bilancio consolidato; (d) valutare le proposte formulate dalle società di revisione per ottenere l’affidamento dell’incarico, nonché il piano di lavoro predisposto per la revisione ed i risultati esposti nella relazione e nella lettera di suggerimenti; (e) riferire periodicamente, con cadenza almeno semestrale,

- al Consiglio di Amministrazione circa l'attività svolta e l'adeguatezza del sistema di controllo interno; (f) svolgere gli ulteriori compiti eventualmente demandati dal Consiglio di Amministrazione, specie per quanto concerne i rapporti con la società di revisione;
- (iii) raccomandare agli azionisti di indicare, nelle liste per la nomina dei nuovi Amministratori, quali dei candidati da essi presentati possano essere considerati "indipendenti" secondo la definizione del Codice di Autodisciplina;
 - (iv) istituire nell'ambito della Società, entro 3 mesi dalla data di inizio della negoziazione delle azioni della Società sul MTA: (a) un'area *investor relations* ed (b) un'area preposta a dialogare con la generalità degli azionisti in seno alla "Segreteria Societaria".

Il Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 20 agosto 2004 ha, inoltre, approvato il codice di *Internal Dealing*.

L'Emittente ha convocato un Consiglio di Amministrazione in data 6 maggio 2005 avente all'ordine del giorno l'approvazione dei suddetti comitati per l'adeguamento al Codice di Autodisciplina.

La Società comunicherà tempestivamente l'avvenuto adeguamento alle disposizioni del Codice di Autodisciplina delle società quotate mediante apposito avviso pubblicato sul quotidiano "Il Sole 24 Ore" e/o su altro quotidiano a diffusione nazionale.

VI.10. Capitale sociale

Alla data del Prospetto Informativo, il capitale sociale della Società è pari a Euro 13.000.000,00 (tredicimiliovirgolazerozero), interamente sottoscritto e versato, ed è rappresentato da n. 20.000.000 (ventimilioni) azioni ordinarie del valore nominale di Euro 0,65 (zerovirgolasessantacinque) cadauna.

Le azioni sono nominative e indivisibile e ciascuna di esse attribuisce il diritto ad un voto in tutte le assemblee ordinarie e straordinarie della Società, nonché gli altri diritti patrimoniali ed amministrativi secondo le disposizioni di legge e di statuto applicabili.

Per la disciplina concernente l'acquisto e il trasferimento si rinvia al Paragrafo 6.11, del presente Capitolo. Per ulteriori informazioni sui ulteriori caratteristiche e diritti connessi alle azioni si veda la Sezione Seconda, Capitolo VII, Paragrafo 7.2.

VI.11. Evoluzione del capitale sociale nell'ultimo triennio

Nell'ultimo triennio l'Emittente non ha deliberato alcuna modifica del capitale sociale.

VI.12. Disciplina di legge e statutaria concernente l'acquisto e il trasferimento degli strumenti finanziari oggetto dell'Offerta Pubblica

VI.12.1. REGIME DI DEMATERIALIZZAZIONE

Tutte le azioni emesse dalla Società saranno assoggettate al regime di circolazione delle azioni emesse da società italiane con azioni quotate previsto dalle vigenti disposizioni di legge e di regolamento, ivi incluse quelle riguardanti la dematerializzazione degli strumenti finanziari di cui al D.Lgs. 24 giugno 1998 n. 213 e al Regolamento approvato con Deliberazione CONSOB 23 dicembre 1998 n. 11768. Pertanto, le azioni ordinarie SAVE non saranno rappresentate da titoli e il trasferimento delle stesse avverrà tramite registrazioni contabili effettuate dagli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione ac- centrata degli strumenti finanziari.

VI.12.2. CLAUSOLE STATUTARIE

Lo Statuto della Società non prevede discipline particolari concernenti l’acquisto e/o il trasferimento delle Azioni, ovvero di altre categorie di strumenti finanziari rappresentativi del capitale sociale della stessa.

VI.13. Esistenza di capitale deliberato e non sottoscritto e deleghe agli amministratori ovvero di deleghe agli amministratori attributiva del potere di deliberare aumenti di capitale

In data 3 agosto 2004 l’Assemblea Straordinaria dei soci di SAVE ha deliberato un aumento del capitale sociale a pagamento, anche scindibile, fino ad un massimo di nominali Euro 8.287.500,00, mediante l’emissione di massime n. 12.750.000 azioni del valore nominale di Euro 0,65 ciascuna, aventi godimento regolare, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell’art. 2441, quinto comma c.c., finalizzato all’ammissione a quotazione delle azioni dell’Emittente sul MTA. Il termine per la sottoscrizione di detto aumento del capitale sociale è stato fissato per il 30 giugno 2005.

Il Comune di Venezia e la Provincia di Venezia hanno impugnato la predetta delibera (in relazione ai procedimenti di impugnazione v. il Paragrafo I.2 delle Avvertenze ed il Paragrafo I.6.4 della Sezione Prima, Capitolo I).

In data 3 agosto 2004 l’Assemblea Straordinaria dei soci di SAVE ha, altresì, deliberato un aumento del capitale sociale a pagamento, anche scindibile, fino ad un massimo di nominali Euro 390.000,00, mediante l’emissione di massime n. 600.000 azioni del valore nominale di Euro 0,65 ciascuna, aventi godimento regolare, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell’art. 2441, quinto comma c.c., da sottoscriversi entro il 30 giugno 2010, da destinarsi ad un piano di *stock option*, conferendo al Consiglio di Amministrazione i poteri necessari per darvi esecuzione, ivi inclusi i poteri di determinare i tempi, i termini e le modalità di attuazione di detto piano di *stock option*.

L’Assemblea Straordinaria della Società non ha deliberato altri aumenti di capitale che non siano stati sottoscritti, né ha assunto impegni per l’aumento dello stesso, né, infine, ha deliberato di attribuire agli amministratori la facoltà di aumentarlo ai sensi dell’art. 2443 c.c.

VI.14. Ammontare delle obbligazioni convertibili o con buoni d’acquisto o di sottoscrizione, con indicazione delle condizioni e modalità di conversione, acquisto o sottoscrizione

Alla data del Prospetto Informativo non esistono obbligazioni convertibili in azioni SAVE o con buoni di acquisto o sottoscrizione.

VI.15. Indicazione dell’esistenza di quote non rappresentative del capitale, con precisazione del loro numero e delle loro caratteristiche principali

Alla data del Prospetto Informativo l’Emittente non ha quote non rappresentative del capitale sociale.

VI.16. Partecipazioni, attuali e/o previste, dei dipendenti al capitale o agli utili

Alla data del Prospetto Informativo, nessun dipendente ha partecipazioni al capitale sociale della Società, né sussistono accordi contrattuali o norme statutarie che prevedono forme di partecipazione dei dipendenti al predetto capitale sociale o agli utili della stessa.

In data 3 agosto 2004 l'Assemblea Straordinaria dei soci di SAVE ha deliberato un aumento del capitale sociale a pagamento, anche scindibile, fino ad un massimo di nominali Euro 390.000,00, mediante l'emissione di massime n. 600.000 azioni del valore nominale di Euro 0,65 ciascuna, aventi godimento regolare, con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2441, quinto comma c.c., da sottoscriversi entro il 30 giugno 2010, da destinarsi ad un piano di *stock option*, conferendo al Consiglio di Amministrazione i poteri necessari per darvi esecuzione, ivi inclusi i poteri di determinare i tempi, i termini e le modalità di attuazione di detto piano di *stock option*.

VI.17. Condizioni previste dallo statuto per la modifica del capitale e dei diritti delle diverse categorie di strumenti finanziari

Lo Statuto della Società non prevede condizioni più restrittive delle disposizioni di legge in merito alla modifica del capitale sociale e dei diritti delle azioni.

VI.18. Azioni proprie

Alla data del prospetto Informativo né SAVE, né le società facenti capo alla stessa possiedono azioni proprie o delle Società, anche tramite fiduciarie od interposta persona.

VI.19. Autorizzazione dell'Assemblea all'acquisto di azioni proprie

Alla data del Prospetto Informativo non vi è alcuna autorizzazione dell'Assemblea dei soci di SAVE che abbia autorizzato l'Emittente all'acquisto di azioni proprie.

Questa pagina è stata lasciata volutamente bianca
