

## ANALISI COMPARATIVA BILANCI Aeroporto Valerio Catullo Spa

PERIODO 2011 ÷ 2015

### 1. Premessa

Scopo della presente relazione è mettere a confronto i bilanci del periodo 2011 ÷ 2015 della Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa (di seguito AVC) al fine di esaminare l'evoluzione delle marginalità secondo criteri di omogeneità e confrontabilità delle varie attività aeroportuali registratesi negli anni, al netto di poste di bilancio straordinarie (positive o negative) che per loro natura sono indipendenti dalle dinamiche di ricavi e costi della gestione caratteristica.

Come si potrà rilevare dalle successive analisi infatti AVC non sembra aver tenuto in considerazione i principi sopra esposti, in particolare per quanto attiene agli esercizi 2011 e 2012, anni in cui presso lo scalo si è registrata una consistente operatività del vettore Ryanair.

In quel biennio la gestione dei parcheggi aeroportuali venne effettuata dalla neo costituita Società Catullo Park Srl (partecipata al 100% da AVC) mentre fino a tutto il 2010 e dal 2013 in poi tali attività sono state incorporate nella Capogruppo.

### 2. Analisi dei ricavi dichiarati nei bilanci AVC 2011 ÷ 2015

#### • Esercizio 2011

Nelle pagine 23 e 24 della Nota Integrativa al bilancio 2011 di AVC il Presidente dichiara:

#### 10 - RIPARTIZIONE DEI RICAVI SECONDO CATEGORIE DI ATTIVITÀ E SECONDO AREE GEOGRAFICHE

La suddivisione dei ricavi relativi all'attività tipica di gestione aeroportuale risulta essere la seguente:

*Valori in migliaia di Euro*

Ricavi tipici	Esercizio 2011	Esercizio 2010
Ricavi handling	3.511	3.298
Ricavi aeronautici	19.983	18.670
Ricavi da sub concessioni	9.818	7.086
Ricavi parcheggio autoveature	10	5.729
Ricavi per altri servizi resi	4.501	4.678
<b>TOTALE</b>	<b>37.823</b>	<b>39.461</b>

I ricavi di handling includono l'informativa al pubblico, l'informativa di scalo, il de-icing e il Parco cute.

Tali proventi sono stati conseguiti esclusivamente in Italia e la loro suddivisione in base alla tipologia di clientela risulta poco significativa.

Si segnala che nel 2011 non risultano i ricavi dell'attività di gestione parcheggi in quanto attività conferita alla Catullo Park S.r.l. a socio unico a dicembre 2010.

Il fatto che si ponga la necessità di valutare i dati di marginalità delle attività aeroportuali a prescindere dalle dinamiche di bilancio si rileva da quanto affermato a pagina 14 della Relazione sulla Gestione al Bilancio di Esercizio 2011:

Si ricorda che i dati dell'esercizio 2011 non risultano confrontabili con gli esercizi precedenti, per effetto dell'operazione di conferimento del ramo d'azienda 'parcheggi' alla controllata Catullo Park Srl, con decorrenza dal 20 dicembre 2010. Si rinvia pertanto al bilancio consolidato per un corretto esame dell'andamento economico del gruppo.

Nel bilancio 2011 di Catullo Park Srl si rileva che il Valore della Produzione ammonta a 6.470.337 euro, peraltro in crescita del 13% sull'anno 2010 proprio in conseguenza dell'incremento dei volumi di traffico passeggeri Ryanair.

*Nota: Sempre a pagina 24 della Nota integrativa si apprende che la Catullo Park Srl ha corrisposto 345.000 euro di dividendi al Socio AVC in occasione della destinazione del risultato d'esercizio conseguito nel 2011:*

#### 11- PROVENTI DA PARTECIPAZIONI DIVERSI DAI DIVIDENDI

Nell'esercizio in chiusura risultano accertati dividendi ammontanti a € 525 mila deliberati rispettivamente per:

- € 180 mila dall'Assemblea dei soci della ADG Engineering S.r.l. a socio unico in data 19.04.2012
- € 345 mila dall'Assemblea dei soci della Catullo Park S.r.l. a socio unico in data 20.04.2012

in occasione della destinazione del risultato d'esercizio conseguito nel 2011.

#### • Esercizio 2012

Per quanto riguarda il 2012 a pagina 22 della Nota Integrativa al bilancio di AVC il Presidente dichiara:

#### 10 - RIPARTIZIONE DEI RICAVI SECONDO CATEGORIE DI ATTIVITA E SECONDO AREE GEOGRAFICHE

La suddivisione dei ricavi relativi all'attività tipica di gestione aeroportuale risulta essere la seguente:

Ricavi tipici	Valori in migliaia di Euro	
	Esercizio 2012	Esercizio 2011
Ricavi handling	3.393	3.511
Ricavi aeronautici	18.878	19.983
Ricavi da sub concessioni	9.436	9.818
Ricavi per altri servizi resi	4.549	4.511
<b>TOTALE</b>	<b>36.256</b>	<b>37.823</b>

I ricavi di handling includono l'informativa al pubblico, l'informativa di scalo, il de-icing e l'arco cute.

Dalla voce Ricavi Totali, come si può notare, manca completamente la voce "Ricavi parcheggio autovetture" presente fino al 2010.

In quell'anno Catullo Park Srl ha registrato 5.035.000 euro di incassi.

*Note: Il valore dei ricavi di Catullo Park è desunto dal Bilancio AVC 2012 consolidato in quanto in Camera di Commercio il Bilancio 2012 di Catullo Park non risulta depositato*

*Di seguito a pagina 11 della Relazione sulla Gestione al Bilancio di Esercizio 2012:*

Per una corretta comparabilità con l'esercizio 2012, si segnala che nell'esercizio 2011 erano stati accertati per competenza i dividendi da parte di società controllate per € 525.000, distribuzione non effettuata nel 2012. Nel 2012 la controllata **Catullo Park**, sebbene abbia conseguito utili per oltre € 480.000, non ha potuto distribuire dividendi alla Catullo in quanto incorporata mediante fusione con effetto dal primo gennaio 2013.

#### • Esercizio 2013

Bilancio AVC 2013 pag. 26 Nota Integrativa:

## 10 - RIPARTIZIONE DEI RICAVI SECONDO CATEGORIE DI ATTIVITA E SECONDO AREE GEOGRAFICHE

La suddivisione dei ricavi relativi all'attività tipica di gestione aeroportuale risulta essere la seguente:

*Valori in migliaia di Euro*

Ricavi tipici	Esercizio 2013	Esercizio 2012
Ricavi aeronautici indiretti	5.576	7.626
Ricavi aeronautici diretti	16.204	18.550
Ricavi da sub concessioni	7.543	9.846
Ricavi da parcheggi	4.270	0
Ricavi per altri servizi resi	310	234
<b>TOTALE</b>	<b>33.903</b>	<b>36.256</b>

Tali proventi sono stati conseguiti esclusivamente in Italia e la loro suddivisione in base alla tipologia di clientela risulta poco significativa.

Si segnala nel 2013 l'accertamento dei ricavi relativi all'attività di gestione dei parcheggi a seguito della fusione della Catullo Park S.r.l. a socio unico.

Si rileva la voce del 2013 comparata con analoga voce a 0 relativa all'anno precedente

- **Esercizio 2014**

Bilancio AVC 2014 pag 14 Nota Integrativa:

*(eur/000)*

	Esercizio 2014	Esercizio 2013
Aeronautici diretti	17.858	16.204
Aeronautici indiretti	6.459	5.576
Subconcessioni	7.839	7.543
Parcheggi	4.123	4.270
Altri ricavi	526	310
	<b>36.806</b>	<b>33.903</b>

- **Esercizio 2015**

Bilancio AVC 2015 pag. 11 Nota Integrativa:

*(eur/000)*

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

### 3. Confronto analitico dei dati di bilancio nel periodo 2010-2015

- **II VALORE DELLA PRODUZIONE**

Nelle successive valutazioni non si è considerata la voce di ricavo "Ricavi area accessoria" (vendita badge, ricavi da subconcessioni intercompany, ricavi da penalità contrattuali, ricavi minori, ecc) che non è strettamente connessa alla gestione caratteristica. Secondo il criterio usato da AVC tale voce esplicitata nei prospetti a pag 8 e 9 alla riga "h" viene invece considerata per il calcolo dell'EBITDA.

Di seguito il riepilogo della voce di bilancio "VALORE DELLA PRODUZIONE" dichiarate da AVC

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passeggeri totali	3.023.897	3.385.794	3.198.788	2.719.815	2.775.616	2.591.255
Departing pax	1.511.949	1.692.897	1.599.394	1.359.908	1.387.808	1.295.628
Ricavi delle vendite (€)	33.731.789	37.823.404	36.256.204	29.632.523	32.682.741	29.978.629
Ricavi da parcheggio (€)	5.729.000			4.270.000	4.123.000	3.654.000
<b>VALORE PRODUZIONE (€)</b>	<b>39.460.789</b>	<b>37.823.404</b>	<b>36.256.204</b>	<b>33.902.523</b>	<b>36.805.741</b>	<b>33.632.629</b>

Come si vede la voce "VALORE DELLA PRODUZIONE" riporta i valori contenuti nelle tabelle ricavate dai documenti dei bilanci che sono state descritte nelle pagine precedenti.

I valori relativi agli anni 2011 e 2012 NON contenendo i ricavi da parcheggio compromettono la confrontabilità dei ricavi con gli esercizi 2010, 2013, 2014 e 2015.

Per spiegare meglio tale concetto dividiamo i dati dei ricavi assoluti per il numero dei passeggeri in partenza registrati negli anni. Si ottiene:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ricavi delle vendite per dep pax (€/dep pax)	22,3	22,3	22,7	21,8	23,5	23,1
Ricavi da parcheggio per dep pax (€/dep pax)	3,8			3,1	3,0	2,8
<b>VALORE PRODUZIONE per dep pax (€/dep pax)</b>	<b>26,1</b>	<b>22,3</b>	<b>22,7</b>	<b>24,9</b>	<b>26,5</b>	<b>26,0</b>

Risulta del tutto evidente che i valori contenuti nei bilanci 2011 e 2012 presentano nella componente "Ricavi delle vendite per dep pax" una omogenità rispetto agli altri esercizi mentre manca del tutto la componente relativa agli incassi da parcheggio.

Ovviamente la voce "VALORE DELLA PRODUZIONE per dep pax" ne risente in modo diretto.

Come semplice simulazione, se si considerano i ricavi da parcheggio negli anni 2011 e 2012, al lordo di eventuali elisioni non a saldo 0 di voci intercompany che non risultano chiaramente esplicitate nei documenti di bilancio, i rispettivi dati di VALORE DELLA PRODUZIONE registrati negli anni si modificano come di seguito:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passeggeri totali	3.023.897	3.385.794	3.198.788	2.719.815	2.775.616	2.591.255
Departing pax	1.511.949	1.692.897	1.599.394	1.359.908	1.387.808	1.295.628
Ricavi delle vendite (€)	33.731.789	37.823.404	36.256.204	29.632.523	32.682.741	29.978.629
Ricavi da parcheggio (€)	5.729.000	6.460.337	5.035.000	4.270.000	4.123.000	3.654.000
<b>VALORE PRODUZIONE (€)</b>	<b>39.460.789</b>	<b>44.283.741</b>	<b>41.291.204</b>	<b>33.902.523</b>	<b>36.805.741</b>	<b>33.632.629</b>

Che rapportati ai dati di traffico evidenziano valori di ricavi per departing pax più omogenei:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ricavi delle vendite per dep pax (€/dep pax)	22,3	22,3	22,7	21,8	23,5	23,1
Ricavi da parcheggio per dep pax (€/dep pax)	3,79	3,82	3,15	3,14	2,97	2,82
<b>VALORE PRODUZIONE per dep pax (€/dep pax)</b>	<b>26,1</b>	<b>26,2</b>	<b>25,8</b>	<b>24,9</b>	<b>26,5</b>	<b>26,0</b>

**Si segnala la forte e progressiva riduzione della voce Ricavi da parcheggio per departing pax evidenziata in giallo che nel 2015 segna una perdita di valore addirittura del 26,1% rispetto il dato del 2011.**

Questo dato particolarmente negativo può essere conseguenza di:

- Riduzione del traffico charter (sosta media una settimana)
- Riduzione delle tariffe
- Utilizzo da parte dei passeggeri di altri parcheggi concorrenti vicini all'aeroporto (area Calzoni ed altri)

Nel periodo 2011÷2012 risulta quindi evidente che il ricavo per passeggero in partenza pari a circa 22,5 €/dep pax calcolato sulla base dei risultati di bilancio presentati da AVC negli esercizi 2011 e 2012, non può essere credibile, mentre risulta certamente più allineato, anche rispetto gli anni precedenti e successivi, quello ricalcolato con l'aggiunta dei ricavi da parcheggio che porta il dato a circa 26 €/dep pax.

Come controprova valgano le seguenti considerazioni:

- Passeggeri totali anno 2011 → 3.385.794 passeggeri (1.692.897 departing pax)
- Traffico Ryanair 2011 pari a 492.926 passeggeri (246.463 departing pax)
- Traffico no Ryanair pari a 2.892.868 passeggeri (1.446.434 departing pax)
- Valore della produzione 2011 dichiarata da AVC → 37.823.404 €
- Ricavi per passeggero in partenza no Ryanair = 26,1 €/dep pax (valore omogeneo agli anni in cui Ryanair non è stato presente sullo scalo Veronese)

Calcoliamo ora quale avrebbe dovuto essere lo spending medio dei passeggeri Ryanair che identifichiamo con l'incognita "A":

$$(Dep\ pax\ no\ Ryanair \times 26,1) + (Dep\ pax\ Ryanair \times A) = 37.823.404\ €$$

$$A = [37.823.404 - (Dep\ pax\ no\ Ryanair \times 26,1)] / Dep\ pax\ Ryanair = 0,29\ €/Dep\ pax\ Ryanair$$

Il che è impossibile in quanto i passeggeri Ryanair hanno certamente generato almeno i seguenti ricavi (per departing pax) non completamente rilevabili nei documenti di bilancio:

- Ricavi aviation
- Ricavi da parcheggio
- Ricavi food&beverage/subconcessioni

Da calcoli prudenziali basati su valori del 2011 si stima che i ricavi totali per passeggero in partenza Ryanair siano pari a 18,5 € per passeggero in partenza. Si segnala che il valore dell'incentivo riconosciuto all'epoca a Ryanair era pari a 15,83 € per departing pax.

Risulterebbe pertanto da questa stima un delta positivo di 2,67 €/dep pax Ryanair che equivale ad un valore di marginalità lorda assoluta pari a 658.056 €.

Nell'ambito della valutazione relativa alla voce "VALORE DELLA PRODUZIONE" si contesta pertanto quanto segue:

- Al di là del fatto che i ricavi di Catullo Park nel 2011 e nel 2012 sono stati considerati nei rispettivi Bilanci Consolidati della Capogruppo, non risulta in alcun documento di bilancio, né in questo senso è mai stata data una corretta informazione circostanziata, un confronto omogeneo di dati di *EBITDA* del 2011 e del 2012 che tenessero in considerazione le consistenti voci dei ricavi da parcheggi chiaramente connesse al business aeroportuale e direttamente dipendenti dall'andamento dei volumi di traffico tali da cambiare significativamente, se considerati, i risultati economici
- La considerazione di tale voce era, oltre che eticamente, moralmente e professionalmente dovuta, assolutamente fondamentale per la valutazione comparativa dell'efficacia del progetto "low cost" in quanto, come evidente, i ricavi da parcheggi sono una delle voci fondamentali che ne garantisce la sostenibilità
- Si è data invece enfasi alle perdite di 26,6 milioni di euro del 2011 ed a quelle di 11,6 del 2012 che, oltre ad essere conseguenza di un sottodimensionamento dei ricavi, sono affette, come si vedrà più avanti, da 20,5 e 7,7 milioni di euro (rispettivamente 2011 e 2012) afferenti a voci di bilancio straordinarie (svalutazioni, oneri, imposte) che nulla hanno a che fare con le attività aeroportuali dei rispettivi esercizi

Al contrario, per come le cose sono state comunicate, si è sempre inteso che le pesanti perdite dei bilanci 2011 e 2012 fossero diretta conseguenza delle scelte commerciali conseguenti al progetto low cost.

### • I COSTI TOTALI

Di seguito l'evoluzione dei costi assoluti che comprende, per gli anni 2011 e 2012, il valore dell'incentivo riconosciuto a Ryanair

	2011	2012	2013	2014	2015
Passeggeri totali	3.385.794	3.198.788	2.719.815	2.775.616	2.591.255
Departing pax	1.692.897	1.599.394	1.359.908	1.387.808	1.295.628
Costi Esterni	28.336.616	26.860.675	21.930.952	22.728.728	21.266.338
Costi del personale	9.763.911	9.209.313	7.907.806	8.142.802	7.328.392
<b>Costi Totali</b>	<b>38.100.527</b>	<b>36.069.988</b>	<b>29.838.758</b>	<b>30.871.530</b>	<b>28.594.730</b>

Ed il calcolo dei costi per departing pax

	2011	2012	2013	2014	2015
Costi Esterni (€/dep pax)	16,74	16,79	16,13	16,38	16,41
Costi del personale (€/dep pax)	5,77	5,76	5,81	5,87	5,66
<b>Costi totali (€/dep pax)</b>	<b>22,51</b>	<b>22,55</b>	<b>21,94</b>	<b>22,24</b>	<b>22,07</b>

**L'evoluzione dei costi evidenzia una sensibile riduzione nei valori assoluti che però NON risulta significativa nel valore specifico se rapportata al numero dei passeggeri in partenza molto diminuiti nel periodo ( $\Delta = -1,95\%$  Costi totali/dep pax 2015 vs. 2011).**

Tale fatto è ancora più significativo se si considera che l'anno 2011 ha registrato una serie di extra costi per attività straordinarie in ambito progettazione e nell'adeguamento delle procedure aziendali alle normative vigenti in materia privacy e compliance 231.

Inoltre insite nel progetto low cost si sarebbero dovute implementare una serie di misure di efficientamento, tutte deliberate nei vari CdA di Catullo ed Avio Handling che, per quanto attiene ad AVC, si sarebbero dovute realizzare attraverso:

- Una razionalizzazione delle attività di manutenzione/pulizie/servizi vari, secondo le logiche del Facility Management che avrebbe dovuto interessare gli Aeroporti di Verona e Brescia. In Cda tale misura non ha mai riscontrato interesse sebbene alla fine sia stata deliberata nel settembre 2011 ma non risulta sia mai stata messa in pratica (stima saving  $\approx 1.000.000$  €/anno pari, per il 2011, ad un risparmio di circa 0,60 €/dep pax)

- Una riduzione di circa 10 FTE da accompagnare alla quiescenza utilizzando gli ammortizzatori sociali garantiti dal Fondo Trasporto Aereo (stima saving  $\approx$  500.000 €/anno pari, per il 2011, ad un risparmio di circa 0,30 €/dep pax). Nel giugno 2011 UILT UIL E FILT CGIL Verona non hanno voluto sottoscrivere l'accordo presso il Ministero del Lavoro a differenza dei loro colleghi Bresciani. Così l'Aeroporto Bresciano dal luglio 2011 al giugno 2013 ha potuto registrare consistenti risparmi nel costo del lavoro non solo nei valori assoluti ma anche nei valori specifici per unità di traffico trattata
- **Il risparmio totale di circa 1.500.000 € avrebbe consentito il recupero di circa 1 € per passeggero in partenza a valori omogenei 2011**

**Al contrario si segnala che i dati di costo registrati dal 2013 in poi si sono ottenuti attraverso pesantissime misure di riduzione degli organici.**

- **L'EBITDA**

*Nel computo dell'EBITDA viene considerata una voce di ricavo "Ricavi area accessoria" (vendita badge, ricavi da subconcessioni intercompany, ricavi da penalità contrattuali, ricavi minori, ecc) che non è strettamente connessa alla gestione caratteristica. Secondo il criterio usato da AVC tale voce esplicitata nei prospetti a pag 8 e 9 alla riga "h" viene invece considerata per il calcolo dell'EBITDA.*

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passeggeri totali	3.023.897	3.385.794	3.198.788	2.719.815	2.775.616	2.591.255
Departing pax	1.511.949	1.692.897	1.599.394	1.359.908	1.387.808	1.295.628
<b>EBITDA dichiarato</b>	<b>9.207.768</b>	<b>2.697.876</b>	<b>4.310.498</b>	<b>6.467.824</b>	<b>8.194.737</b>	<b>7.046.856</b>
<b>EBITDA ricalcolato + Catullo Park</b>	<b>9.207.768</b>	<b>9.158.213</b>	<b>9.345.498</b>	<b>6.467.824</b>	<b>8.194.737</b>	<b>7.046.856</b>

Per quanto detto sinora relativamente alle voci di ricavi e costi risulta evidente che i dati di *EBITDA* relativi agli esercizi 2011 e 2012 risentono in modo pesante della non confrontabilità della voce "Ricavi da parcheggi".

Media *EBITDA* 2011÷2012 dichiarato: 3.504.187 euro

Media *EBITDA* 2011÷2012 ricalcolato: 9.251.856 euro (stima)

Media *EBITDA*/anno 2013÷2015: 7.236.472 euro

Ne consegue che tutte le voci del conto economico di quegli esercizi ne risentono in modo pesantemente negativo.

- **LE POSTE STRAORDINARIE**

	2011	2012	2013	2014	2015	
Poste Straordinarie	Risultato area finanziaria	-9.196.308	-10.504.451	-2.594.462	-3.800.961	-1.541.010
	Risultato area straordinaria	-1.845.975	3.199	-254.816	-312.404	184.289
	Oneri finanziari	-2.145.112	-2.054.381	-1.825.500	-1.637.440	-522.879
	Imposte sul reddito	-7.316.320	4.896.076	3.001.752	-430.182	3.545.282
<b>TOTALE Poste Straordinarie</b>	<b>-20.503.715</b>	<b>-7.659.557</b>	<b>-1.673.026</b>	<b>-6.180.987</b>	<b>1.665.682</b>	

VALORE PRODUZIONE	37.823.404	36.256.204	33.902.523	36.805.741	33.632.629
-------------------	------------	------------	------------	------------	------------

INCIDENZA % PARTITE STRAORDINARIE / VALORE PRODUZIONE	-54%	-21%	-5%	-17%	5%
---	------	------	-----	------	----

L'analisi di tali voci posizionate nel conto economico al di sotto del valore dell'*EBITDA* evidenzia, in particolare per l'anno 2011, una serie di poste che complessivamente ammontano ad oltre 20,5 milioni di euro su un *VALORE DELLA PRODUZIONE* di 37,8 milioni (pari ad un incidenza % sui ricavi del 54%).

Non si contesta la correttezza di tali voci ma certamente queste non dipendono dal progetto "low cost" semmai evidenziano la strategia degli Amministratori dell'epoca di eliminare partite pregresse attraverso svalutazioni, oneri ed imposte caricate per la maggior parte nell'esercizio 2011.

Negli anni successivi risulta, al contrario, che tali voci si riducono di molto o addirittura, come nel 2015, invertono il segno e diventano un vantaggio ad un risultato aziendale che, sino all'Utile prima delle imposte, risulta ampiamente negativo.

Di seguito i prospetti completi di conto economico di Aeroporto Valerio Catullo Spa riclassificato secondo il modello "a valore della produzione e valore aggiunto"

∞ MODALITA' CATULLO

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passeggeri totali	3.023.897	3.385.794	3.198.788	2.719.815	2.775.616	2.591.255
Departing pax	1.511.949	1.692.897	1.599.394	1.359.908	1.387.808	1.295.628

a	Ricavi delle vendite	39.460.789	37.823.404	36.256.204	33.902.523	36.805.741	33.632.629
b	Produzione interna						
c=(a+b)	<b>VALORE PRODUZIONE OP</b>	<b>39.460.789</b>	<b>37.823.404</b>	<b>36.256.204</b>	<b>33.902.523</b>	<b>36.805.741</b>	<b>33.632.629</b>
d	Costi Esterni	23.612.038	28.336.616	26.860.675	21.930.952	22.728.728	21.266.338
e=(c-d)	<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>15.848.751</b>	<b>9.486.788</b>	<b>9.395.529</b>	<b>11.971.571</b>	<b>14.077.013</b>	<b>12.366.291</b>
f	Costi del personale	9.063.550	9.763.911	9.209.313	7.907.806	8.142.802	7.328.392
g=(f-e)	<b>MARGINE OP LORDO</b>	<b>6.785.201</b>	<b>-277.123</b>	<b>186.216</b>	<b>4.063.765</b>	<b>5.934.211</b>	<b>5.037.899</b>
h	Risultato area accessoria	2.422.567	2.974.999	4.124.282	2.404.059	2.260.526	2.008.957
i=(g+h)	<b>EBITDA</b>	<b>9.207.768</b>	<b>2.697.876</b>	<b>4.310.498</b>	<b>6.467.824</b>	<b>8.194.737</b>	<b>7.046.856</b>
l	Ammortamenti e Accan.ti	6.734.832	8.809.179	8.221.780	8.007.780	10.783.071	8.609.831
m=(i-l)	<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>2.472.936</b>	<b>-6.111.303</b>	<b>-3.911.282</b>	<b>-1.539.956</b>	<b>-2.588.334</b>	<b>-1.562.975</b>
n	Risultato area finanziaria	-7.326.930	-9.196.308	-10.504.451	-2.594.462	-3.800.961	-1.541.010
o=(m+n)	<b>EBIT NORMALIZZATO</b>	<b>-4.853.994</b>	<b>-15.307.611</b>	<b>-14.415.733</b>	<b>-4.134.418</b>	<b>-6.389.295</b>	<b>-3.103.985</b>
p	Risultato area straordinaria	7.022.596	-1.845.975	3.199	-254.816	-312.404	184.289
q=(o+p)	<b>EBIT</b>	<b>2.168.602</b>	<b>-17.153.586</b>	<b>-14.412.534</b>	<b>-4.389.234</b>	<b>-6.701.699</b>	<b>-2.919.696</b>
r	Oneri finanziari	1.584.828	2.145.112	2.054.381	1.825.500	1.637.440	522.879
s=(q-r)	<b>RISULTATO LORDO</b>	<b>583.774</b>	<b>-19.298.698</b>	<b>-16.466.915</b>	<b>-6.214.734</b>	<b>-8.339.139</b>	<b>-3.442.575</b>
t	Imposte sul reddito	-871.651	7.316.320	-4.896.076	-3.001.752	430.182	-3.545.282
u=(s-t)	<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>1.455.425</b>	<b>-26.615.018</b>	<b>-11.570.839</b>	<b>-3.212.982</b>	<b>-8.769.321</b>	<b>102.707</b>



∞ **MODALITA' RICALCOLATA CON AGGIUNTA RICAVI CATULLO PARK ANNI 2011 e 2012 (stima)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passeggeri totali	3.023.897	3.385.794	3.198.788	2.719.815	2.775.616	2.591.255
Departing pax	1.511.949	1.692.897	1.599.394	1.359.908	1.387.808	1.295.628

a	Ricavi delle vendite	33.731.789	37.823.404	36.256.204	29.632.523	32.682.741	29.978.629
a bis	Ricavi da parcheggio	5.729.000	6.460.337	5.035.000	4.270.000	4.123.000	3.654.000
a ter	Ricavi totali						
b	Produzione interna						
<b>c=(a+b)</b>	<b>VALORE PRODUZIONE OP</b>	<b>39.460.789</b>	<b>44.283.741</b>	<b>41.291.204</b>	<b>33.902.523</b>	<b>36.805.741</b>	<b>33.632.629</b>
d	Costi Esterni	23.612.038	28.336.616	26.860.675	21.930.952	22.728.728	21.266.338
<b>e=(c-d)</b>	<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>15.848.751</b>	<b>15.947.125</b>	<b>14.430.529</b>	<b>11.971.571</b>	<b>14.077.013</b>	<b>12.366.291</b>
f	Costi del personale	9.063.550	9.763.911	9.209.313	7.907.806	8.142.802	7.328.392
<b>g=(f-e)</b>	<b>MARGINE OP LORDO</b>	<b>6.785.201</b>	<b>6.183.214</b>	<b>5.221.216</b>	<b>4.063.765</b>	<b>5.934.211</b>	<b>5.037.899</b>
h	Risultato area accessoria	2.422.567	2.974.999	4.124.282	2.404.059	2.260.526	2.008.957
<b>i=(g+h)</b>	<b>EBITDA</b>	<b>9.207.768</b>	<b>9.158.213</b>	<b>9.345.498</b>	<b>6.467.824</b>	<b>8.194.737</b>	<b>7.046.856</b>
l	Ammortamenti e Accan.ti	6.734.832	8.809.179	8.221.780	8.007.780	10.783.071	8.609.831
<b>m=(i-l)</b>	<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>2.472.936</b>	<b>349.034</b>	<b>1.123.718</b>	<b>-1.539.956</b>	<b>-2.588.334</b>	<b>-1.562.975</b>
n	Risultato area finanziaria	-7.326.930	-9.196.308	-10.504.451	-2.594.462	-3.800.961	-1.541.010
<b>o=(m+n)</b>	<b>EBIT NORMALIZZATO</b>	<b>-4.853.994</b>	<b>-8.847.274</b>	<b>-9.380.733</b>	<b>-4.134.418</b>	<b>-6.389.295</b>	<b>-3.103.985</b>
p	Risultato area straordinaria	7.022.596	-1.845.975	3.199	-254.816	-312.404	184.289
<b>q=(o+p)</b>	<b>EBIT</b>	<b>2.168.602</b>	<b>-10.693.249</b>	<b>-9.377.534</b>	<b>-4.389.234</b>	<b>-6.701.699</b>	<b>-2.919.696</b>
r	Oneri finanziari	1.584.828	2.145.112	2.054.381	1.825.500	1.637.440	522.879
<b>s=(q-r)</b>	<b>RISULTATO LORDO</b>	<b>583.774</b>	<b>-12.838.361</b>	<b>-11.431.915</b>	<b>-6.214.734</b>	<b>-8.339.139</b>	<b>-3.442.575</b>
t	Imposte sul reddito	-871.651	7.316.320	-4.896.076	-3.001.752	430.182	-3.545.282
<b>u=(s-t)</b>	<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>1.455.425</b>	<b>-20.154.681</b>	<b>-6.535.839</b>	<b>-3.212.982</b>	<b>-8.769.321</b>	<b>102.707</b>

#### 4. Conclusioni

- I Vertici di AVC hanno sin da subito voluto affossare il progetto low cost nonostante fossero state individuate una serie di misure di contenimento dei costi a supporto della sua sostenibilità economica che sono state tutte deliberate nei vari CdA di AVC o Avio Handling
  - Trasferimento di circa una quarantina di addetti da Avio Handling ad AGS, altro Handler presente sullo scalo
  - Avviamento di un percorso di accompagnamento alla quiescenza per addetti di AVC, Avio Handling e d'Annunzio
  - Ridefinizione delle modalità di affidamento dei contratti di pulizie, di manutenzione ed altri servizi in corso presso gli scali di Verona e Brescia secondo le logiche di Facility Management
  - Rivisitazione dell'organizzazione delle turnazioni del personale operativo dello Scalo di Verona
  - Minore utilizzo di lavoro somministrato
  - Riduzione operatività cooperativa facchinaggio
- Non è stato possibile concretizzare tali misure a causa di resistenze sindacali ed un senso generale di una diffusa sfiducia verso il progetto che veniva espresso in primis dai nuovi Vertici

- A pagina 3 e 4 della Relazione sulla Gestione al Bilancio di Esercizio 2011 si legge:

Non si è riusciti inoltre a finalizzare, se non in minima parte, le iniziative volte all'adeguamento dell'organico rispetto al ridotto volume di fatturato di Avio Handling conseguente all'entrata del secondo handler, a cui avrebbe dovuto far seguito un proporzionale passaggio di personale. Le difficoltà sono da ascrivere ad un difficile dialogo con le rappresentanze sindacali (in particolare FILT-CGIL e UILT-UIL), che in più occasioni hanno intrapreso azioni di sciopero contro i programmi di riorganizzazione della società volti all'incremento della produttività, dell'efficienza operativa e della competitività rispetto alla società di handling che opera in concorrenza sullo scalo di Verona.

- delle difficoltà incontrate nel perseguimento dei programmi di riorganizzazione volti all'incremento della produttività, dell'efficienza operativa e della competitività in particolare della società di handling del gruppo che opera in concorrenza sullo scalo di Verona;

- Il progetto low cost all'epoca era l'unica strada per consentire ad AVC di avere concrete prospettive di crescita stante la crisi che in quel periodo colpiva i principali vettori presenti sullo scalo che infatti subito dopo sono falliti o si sono di molto ridimensionati
- A pagina 2 della Relazione sulla Gestione al Bilancio di Esercizio 2011 si legge infatti:

Dai dati esposti risulta evidente come la crescita del nostro aeroporto sia il frutto di un mix equilibrato di fattori che, partendo dalla spinta avuta dai vettori *low cost*, ha riacceso l'interesse della nostra *catchment area* verso il nostro aeroporto con benefici evidenti anche per i vettori tradizionali già presenti sul nostro scalo, destando inoltre l'interesse di nuovi vettori con i quali da tempo siamo in costante contatto.

E' il caso di Easy Jet che, dopo gli ottimi risultati ottenuti con il collegamento Verona-Londra, con un *load factor* medio annuale superiore all'84%, ha iniziato da febbraio 2012 un nuovo volo per Parigi; Wizz Air, che dalla prossima stagione estiva collegherà Verona con Bucarest. Anche Air Lingus ha annunciato l'apertura di un nuovo collegamento da Verona a Dublino, in concorrenza con Ryanair che aprirà, oltre al Dublino, anche un volo per Edimburgo.

- Secondo le valutazioni della stessa AVC effettuata nel febbraio 2012 tale progettualità avrebbe consentito di apportare all'indotto economico del territorio 42 milioni di euro per ogni 100.000 incomers, oltre a circa 700 posti di lavoro complessivi per ogni 1.000.000 di passeggeri incrementali
- L'interruzione del progetto low cost è avvenuta in assenza di strategie di sviluppo alternative; lo scalo di Verona dal 2012 al 2015 ha perso una consistente quota di traffico passeggeri rispetto l'anno 2011 valutabile in circa 800.000 passeggeri senza conseguire benefici di bilancio nonostante il ricorso al licenziamento di centinaia di addetti
- I presunti fenomeni di "cannibalizzazione" di altri vettori (Meridiana Fly in primis sulle rotte per Palermo e Bari) dovrebbero preoccupare anche oggi i Vertici di AVC in quanto delle attuali 9 rotte operative di Ryanair (Berlino, Birmingham, Cagliari, Charleroi, Hamburg, London Stansted, Madrid, Nuremberg e Palermo) due, Cagliari e Palermo, sono operate rispettivamente da Meridiana e Volotea la prima e Volotea la seconda. Il mercato Italiano essendo geograficamente proiettato secondo direttrici Nord/Sud/Isole prevede la presenza di molti operatori sulle stesse destinazioni. Questo accadeva nel 2011 e accade anche nel 2017. Per coerenza AVC dovrebbe dimostrare di non incentivare in alcun modo tali voli
- In alternativa, secondo il piano di sviluppo elaborato nel 2010, nel 2015 l'aeroporto Veronese avrebbe potuto sviluppare un traffico compreso tra 4.500.000 (stima prudenziale) e 4.800.000 passeggeri (stima più favorevole)
- Le condizioni economiche degli incentivi erano in linea con le condizioni di mercato, valutazione effettuata all'epoca da una primaria Società di Consulenza, e sono state deliberate in CdA