



SAGA- SOCIETA' ABRUZZESE GESTIONE AEROPORTO

BILANCIO D'ESERCIZIO 2016



COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente: Nicola Mattoscio

Vice Presidente: Antonello Ricci (fino al 23/02/2017)

Consigliere: Alessia Chiacchiaretta (dal 07/11/2016)

Consigliere: Stefano Menozzi (dal 29/02/2016)

Consigliere: Emilio Schirato (dal 29/02/2016) e Vice Presidente (dal 11/04/2017)

Consigliere Antonella Allegrino (sino al 05/10/2016)

Consigliere Roberta Di Biase (dal 23/03/2017)

Collegio Sindacale

Presidente: Giacinta Bartolucci

Componente: Fabio Solano

Componente: Giancarlo D'Andrea

Società di Revisione: PricewaterhouseCoopers S.p.A.



COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE

Al 31.12.2016 il Capitale Sociale della Società ammonta ad Euro 3.130.061,16 ed è rappresentato da complessive n. 606.601 azioni. Di seguito si riporta la tabella di dettaglio:

Elenco soci

Ragione sociale	Totale Partecipazione	Azioni
Regione Abruzzo	3.130.045,68	606.598,00
Future Cleaning srl	15,48	3,00
Totale	3.130.061,16	606.601,00

Per quanto riguarda le informazioni in merito alle azioni detenute dal socio di minoranza Future Cleaning Srl si rimanda al paragrafo “informazioni sulle variazioni dell’assetto societario” della presente Relazione sulla Gestione.



RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL BILANCIO AL 31/12/2016

Signori Soci,

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2016, sottoposto alla Vostra approvazione, è fedele a quanto stabilito dal Codice Civile negli artt. 2423 e seguenti.

L'esercizio 2016 si è chiuso con un utile netto pari ad Euro 252.804

La presente relazione si pone il fine di dare conoscenza della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'azienda offrendo un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente.

L'anno appena trascorso ha visto il completamento dell'opera di ripianamento della posizione debitoria della società iniziata nel corso dell'anno precedente e completata ad inizio del corrente anno.

In virtù di un bilancio 2016 che si è nuovamente chiuso con un risultato positivo, la gestione ordinaria non ha più assorbito risorse finanziarie ma anzi ha ulteriormente contribuito, insieme all'aumento di capitale versato nel corso del 2015 a ridurre sensibilmente le voci di debito presenti nei bilanci precedenti, in particolare a riguardo dei debiti derivanti dalle addizionali comunali da incassare dai vettori aerei, che è sceso da euro 5.775.870 a euro 1.293.997

Inoltre anche i debiti verso fornitori si sono ridotti significativamente, passando da euro 12.574.210 a euro 3.561.732.

La accresciuta disponibilità finanziaria ha poi consentito la ripresa di una intensa attività gestionale volta al recupero delle infrastrutture aeroportuali, sia attraverso un sensibile incremento delle manutenzioni realizzate, sia attraverso la progettazione di interventi necessari a consolidare i requisiti normativi per euro 82.494 (certificazione antincendio, valutazione sismica, manutenzione torri faro, ammodernamento degli apparati luminosi dell'area parcheggio e manutenzione straordinaria del gruppo di continuità).

Inoltre, la società ha attivato i diversi cantieri previsti dai finanziamenti PAR/FAS 2007-2013 per un valore complessivo pari a 10,6 mil€, già istruiti nel corso del 2015, che saranno completati tutti entro

la fine del 2017. Nel contempo, la società ha avviato i lavori di progettazione del MasterPlan per l'Abruzzo, che prevede un investimento complessivo di 21 mil€.

Il 2016 è stato anche caratterizzato da importanti eventi commerciali, di cui il più importante è stato il rinnovo della base di Ryanair, il cui contratto, scaduto a fine giugno 2016, è stato rivisitato negli aspetti tecnico/economici ed è in corso di completamento riguardo gli aspetti relativi alla sua finalizzazione.

La SAGA, dopo aver pubblicato le policy Commerciali, totalmente coerenti con la vigente normativa europea, che hanno consentito di dare piena trasparenza a tutti i potenziali vettori delle condizioni di miglior favore offerte dall'aeroporto d'Abruzzo, ha attivato una intensa attività di promozione dello scalo e del territorio, che ha portato alla rinegoziazione del contratto con Ryanair, così da mantenere i volumi di traffico storici aggiungendo nuove destinazioni ma a costi decisamente inferiori a quelli degli anni precedenti, all'apertura di rotte da parte dei vettori Blue Air e Mistral, alla crescita del vettore Wizzair.

Anche sulle attività *non aviation*, la SAGA è riuscita a crescere, individuando un nuovo soggetto a cui affidare importanti infrastrutture, ed ha avviato le procedure di rinnovo e ampliamento della attività di noleggio auto che si è completata ad inizio 2017.

Sul fronte dei costi, si è proseguito nella ricerca di ottimizzazioni delle risorse interne, come testimoniato dalla riduzione del costo del personale per euro 46.920 e nella contrazione dei costi per servizi diminuiti per un valore complessivo di euro 2.205.570 in seguito meglio specificati.

Il risultato positivo conseguito è sicuramente stato possibile grazie alla contribuzione della regione per 4 mil€. Tale valore è parte del programma di sostegno al funzionamento della SAGA che il socio Regione Abruzzo ha avviato nel 2015 con l'obiettivo, previsto nel Piano Industriale approvato dall'Assemblea dei Soci il 6/9/2015 di raggiungere una sostanziale capacità autonoma di equilibrio economico-finanziario, nell'ambito del periodo transitorio indicato dalla Comunità Europea all'interno dei parametri di valutazione previsti.

La descrizione di dettaglio alle motivazioni afferenti la determinazione dei valori dell'esercizio 2016 sono ampiamente analizzate nei capitoli che seguono, unitamente alla situazione della Società, del suo andamento e del suo risultato di gestione. Tali capitoli sono altresì specificamente dedicati allo

scenario di mercato, alle attività operative svolte nei diversi settori della società, alla analisi dei principali indicatori dell'andamento economico, all'evoluzione della situazione patrimoniale e finanziaria.

IL TRAFFICO AEREO DI PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA

-

Il sistema aeroportuale italiano si caratterizza per la presenza di un elevato numero di scali di media e piccola dimensione (traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri) la cui funzione può essere ricondotta spesso anche ad esigenze di continuità territoriale o al bisogno di sopperire alle carenze infrastrutturali che caratterizzano alcune aree del Paese soprattutto il SUD, ai quali si affiancano 8 scali di dimensioni rilevanti, di cui Fiumicino è il principale.

Il sistema aeroportuale italiano chiude il 2016 in positivo con oltre 164 milioni di passeggeri e 1,5 milioni di movimenti aerei, secondo le statistiche di Assaeroporti, precisando che rispetto al 2015 sono "sensibili gli incrementi registrati nelle tre macro categorie monitorate": +4,6% per il traffico passeggeri e +2,6% per il numero dei movimenti aerei.

Sul risultato complessivo del traffico passeggeri, evidenzia Assaeroporti, ha inciso positivamente la forte crescita del traffico internazionale pari al 6,2% e, in particolar modo, del traffico Ue (+7,6%). Positivo anche l'andamento del traffico nazionale (+2,2%). Sul podio degli scali per numero di passeggeri transitati: Roma Fiumicino (41,7 milioni), Milano Malpensa (19,4 milioni), Bergamo (11,2 milioni), seguiti da: Milano Linate (9,7 milioni), Venezia (9,6 milioni), Catania (7,9 milioni), Bologna (7,7 milioni), Napoli (6,8 milioni).

In considerazione dei recenti dati diffusi dall'ICAO sull'incremento del traffico aereo globale - che vedono trasportati per via aerea oltre la metà dei turisti che attraversano i confini nazionali, circa il 35% del valore delle merci e più del 90% dell'e-commerce transfrontaliero - "appare evidente la necessità che il nostro Paese, al di là degli incrementi registrati, faccia ogni sforzo possibile per intercettare la crescente domanda di trasporto di persone e merci", afferma Assaeroporti, sottolineando quanto sia "strategico nel comparto il ruolo dei gestori aeroportuali attualmente impegnati nella realizzazione di circa 4 miliardi di investimenti al fine di adeguare gli scali nazionali ai migliori standard europei e internazionali in termini di sicurezza, affidabilità e qualità del servizio offerto".



Nel corso del 2016, nel segmento di mercato di cui fa parte Pescara (aeroporti che movimentano < 1 MLN pax/anno) si è registrata una riduzione del traffico passeggeri di aviazione commerciale pari al 1,9%. Il nostro aeroporto ha fatto registrare un calo più sensibile, pari al 6,6%, in gran parte determinato dalla chiusura ai voli nel mese di novembre per lavori sulla pista di volo.

Totali Gennaio - Dicembre 2016 (su base 2015)

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
30	Roma Fiumicino	314.167	-0,3	41.744.769	3,2	160.903,92	11,0
20	Milano Malpensa	166.842	4,0	19.420.690	4,5	548.767,00	7,4
4	Bergamo	79.953	5,1	11.159.631	7,3	117.765,00	-2,7
19	Milano Linate	118.535	-0,1	9.682.264	-0,1	15.365,00	-2,2
35	Venezia	90.084	9,9	9.624.748	10,0	57.973,11	13,8
10	Catania	61.080	11,1	7.914.117	11,4	6.379,08	2,6
5	Bologna	69.697	7,9	7.680.992	11,5	47.708,54	16,4
21	Napoli	63.935	6,1	6.775.988	9,9	10.723,69	0,0
29	Roma Ciampino	48.252	-9,2	5.395.699	-7,5	15.796,39	0,3
23	Palermo	44.122	4,0	5.325.559	8,4	407,00	-65,7
27	Pisa	40.601	2,7	4.989.496	3,8	10.282,64	18,2
3	Bari	39.108	6,0	4.322.797	8,8	2.207,00	10,4
31	Torino	46.472	5,0	3.950.908	7,8	6.346,34	5,0
9	Cagliari	31.515	1,1	3.695.045	-0,7	2.988,00	-8,1
36	Verona	28.700	4,8	2.807.811	8,4	4.451,65	-10,1
34	Treviso	19.518	6,1	2.634.397	10,5	0,60	316,8
22	Olbia	31.929	12,9	2.546.073	13,7	175,02	-29,0
17	Lamezia Terme	21.856	1,5	2.521.781	7,7	1.182,00	-15,9
13	Firenze	35.645	4,0	2.515.138	3,9	265,63	12,2
8	Brindisi	18.955	5,1	2.329.509	3,2	15,00	-46,4
32	Trapani	10.858	-6,5	1.493.519	-5,9	23,29	-11,9
1	Alghero	10.514	-16,2	1.346.403	-19,8	9,56	-15,5
15	Genova	18.902	-2,0	1.269.756	-6,9	2.522,99	-3,6
33	Trieste	15.890	8,3	727.409	-1,9	447,62	-3,6
26	Pescara	8.850	-14,3	572.217	-6,6	69,50	65,5
28	Reggio Calabria	6.373	-7,1	485.346	-1,5	36,81	-30,5
2	Ancona	11.741	-5,3	482.580	-7,4	6.087,36	-9,5
11	Comiso	3.655	5,7	459.865	23,3	1,00	n/a
18	Lampedusa	4.674	26,3	227.576	23,2	18,37	-23,6
25	Perugia	4.570	-23,4	221.941	-19,0	0,00	n/a
24	Parma	5.283	-11,2	192.170	2,7	86,62	n/a
12	Cuneo	4.696	-4,3	136.609	5,2	0,00	n/a
7	Brescia	8.506	3,2	19.239	148,4	24.416,00	-18,3
6	Bolzano	11.762	-1,3	15.509	-55,9	0,00	n/a
16	Grosseto	1.653	-0,5	3.144	-1,2	0,00	n/a
14	Foggia	457	-56,2	364	-81,3	0,00	n/a
	TOTALI	1.499.350	2,6	164.691.059	4,6	1.043.421,72	5,9

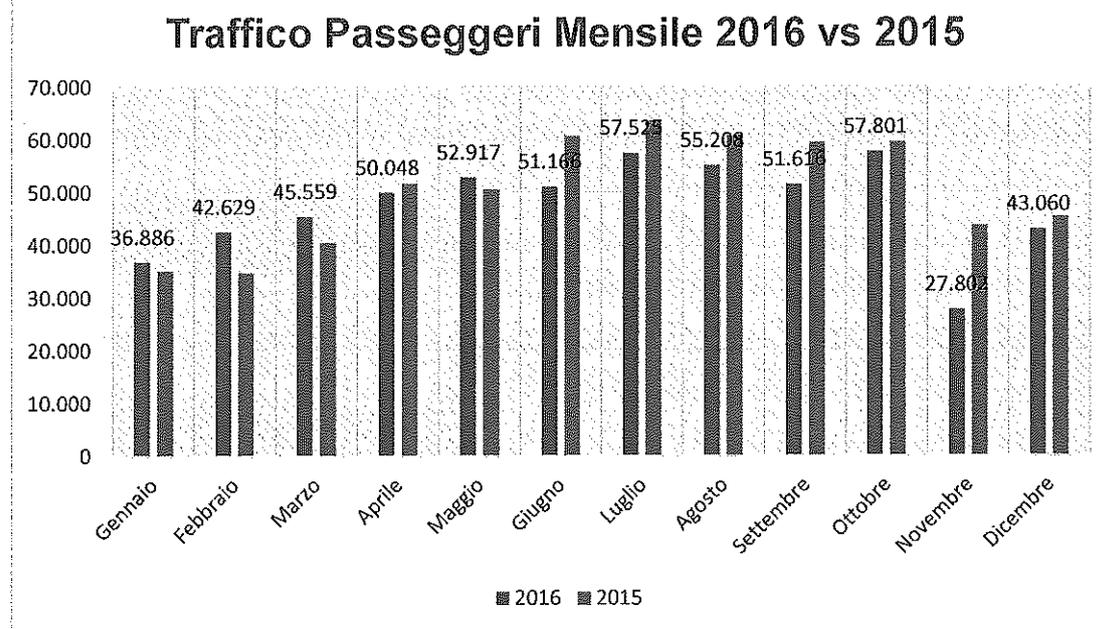
ANDAMENTO DEL TRAFFICO



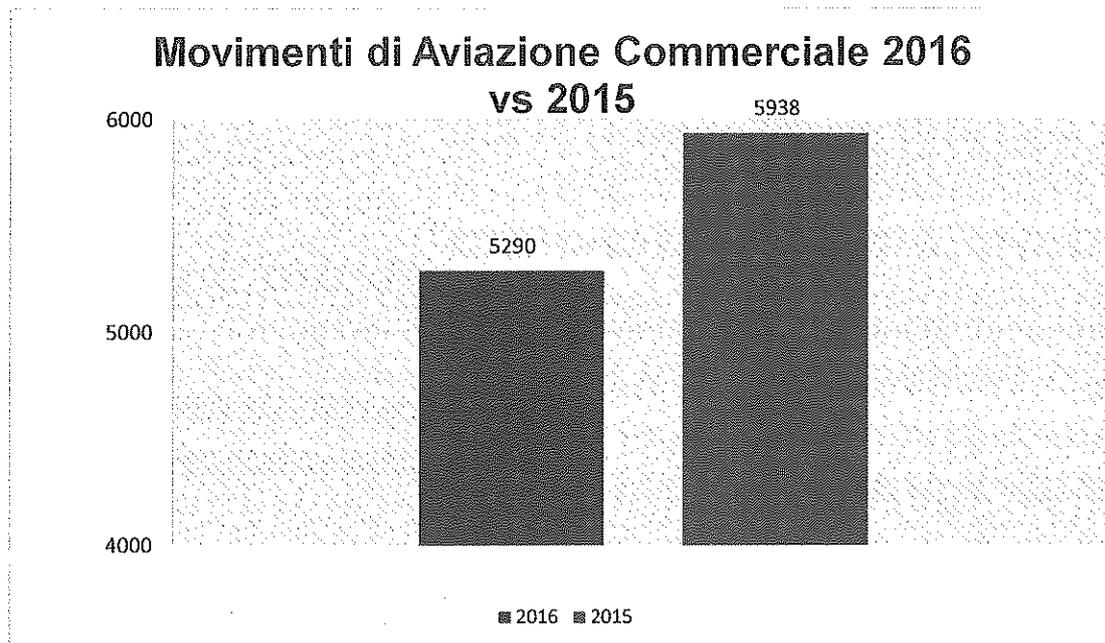
Il traffico passeggeri dell'Aeroporto d'Abruzzo, nell'anno 2016, ha evidenziato un decremento rispetto all'anno precedente, sviluppando un volume di 572.217 rispetto ai 613.427 passeggeri dell'esercizio precedente. Nel tabella degli aeroporti riportati sono inclusi i passeggeri esenti dal pagamento delle tasse aeroportuali quali Infant, Equipaggio Fuori servizio, voli scuola.

I principali fattori che hanno influenzato negativamente l'andamento del traffico nel 2016 sono da ricondurre ai gravi attentati terroristici verificatesi a Parigi e Bruxelles, che si sono riflessi anche nei collegamenti con i nostri principali collegamenti verso il nord Europa, la cancellazione da parte della compagnia Alitalia del volo per Roma Fiumicino a causa delle perdite economiche registrate sulla rotta e non sufficientemente coperte dalla generazione di traffico in prosecuzione, l'incertezza su alcune rotte previste dalla base di Ryanair, che sono state cancellate dai sistemi di vendita per circa

quattro mesi e, quella più rilevante, la chiusura per 10 giorni del traffico aereo sull'aeroporto nel mese di novembre.



I movimenti aeromobili per l'aviazione commerciale, registrati nel 2016 pari a 5.290 hanno evidenziato un decremento del 10%, dovuto principalmente alla sospensione da parte della compagnia Alitalia e dalla chiusura della pista di volo. Il calo percentualmente più elevato di quello relativo ai passeggeri si giustifica in quanto sono venuti a mancare voli di aeromobili a basso tonnellaggio.



TRAFFICO NAZIONALE

Il volume di passeggeri trasportati nel 2016 è stato di 272.981, pari all'8% in meno del valore 2015. Bergamo rimane la destinazione principale, con valori di traffico in linea con l'anno precedente. Anche il collegamento con Linate operato dalla Compagnia Alitalia ha registrato una leggera diminuzione del traffico ma comunque in linea anche rispetto al 2014. Molto positiva è stata la partenza dei voli su Torino da parte di Blue Air, che sin da subito hanno fatto registrare livelli di riempimento in linea con le attese del vettore. Purtroppo il collegamento per Catania è stato sospeso a Giugno a causa delle problematiche di natura economica legate alla compagnia Air Vallee.





TRAFFICO INTERNAZIONALE

Relativamente al Traffico Internazionale, i volumi passeggeri hanno subito una riduzione del 5% rispetto al 2015, attestandosi a 302.561. La destinazione che ha registrato la migliore performance è risultata Charleroi, in grado di crescere nonostante la chiusura dei voli per due settimane a novembre da parte di Ryanair

Wizz Air, il secondo vettore internazionale sullo scalo ha ottenuto risultati positivi grazie al collegamento verso la Romania tali da spingere il vettore ad incrementare la capacità dell'aeromobile utilizzato sulla tratta al A321.

La rotta per Tirana, sospesa dopo la sospensione della licenza ad Air Valleè, è stata ripristinata con l'avvio delle operazioni su Pescara da parte di Mistral, società del gruppo Poste Italiane.


10



CHARTER

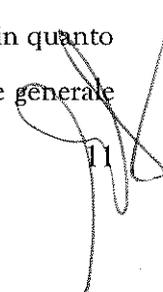
I passeggeri charter hanno registrato un incremento nel corso del 2016 pari al 38%, prevalentemente determinato dall'ingresso del Pescara Calcio in serie A rispetto all'anno precedente nonché i viaggi religiosi.

Nel mese di dicembre grazie ad una partnership tra Costa Crociera e Neos è stato effettuato un collegamento intercontinentale per Dubai dallo scalo abruzzese.



AVIAZIONE GENERALE

Nel corso del 2016 anche a livello nazionale si è registrata una riduzione del traffico passeggeri di aviazione generali pari al 14,1%. Sullo scalo di Pescara la riduzione è stata del 21% sui movimenti e il 25% sul traffico passeggeri, anche se in termini economici la riduzione non è stata risentita in quanto il traffico è stato effettuato da aeromobili con tonnellaggio maggiore. L'attività di aviazione generale



che si sviluppa sullo scalo di Pescara è di solo parcheggio aeromobili nei periodi di picco sugli aeroporti di Napoli e Ciampino.

LE POLICY COMMERCIALI PER LO SVILUPPO DEL NETWORK

La SAGA, alla luce dei nuovi orientamenti comunitari, con delibera del proprio Consiglio di Amministrazione, nel rispetto delle Linee Guida Nazionali e Comunitarie, ha predisposto una Policy Commerciale con lo scopo di rendere noto a tutti i vettori, in modo trasparente e non discriminatorio, gli obiettivi e le modalità delle incentivazioni e/o contributi di Marketing che saranno messe a disposizione delle compagnie aeree che si proporranno con programmi di sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo.

L'Aeroporto d'Abruzzo ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo incentivando i vettori ad operare nuove rotte e potenziare quelle esistenti, al fine di attuare uno sviluppo continuo dello scalo e di favorire la crescita economica della Regione Abruzzo.

La presenza sul territorio di uno scalo aeroportuale adeguatamente dimensionato e interconnesso è in grado di produrre un beneficio significativo in termini di sviluppo del Brand Abruzzo, crescita del valore aggiunto e dell'occupazione della Regione. Infatti, la presenza di collegamenti aerei efficienti consentono una maggiore integrazione delle realtà imprenditoriali abruzzesi con i principali mercati di scambio internazionali e di promuovere lo sviluppo della domanda turistica. La policy indica gli obiettivi prioritari di sviluppo del traffico internazionale ed in particolare il segmento incoming.

INFORMAZIONI SULLE VARIAZIONI DELL'ASSETTO SOCIETARIO

Con nota ricevuta in data 28 settembre, La Future Cleaning ha comunicato la propria determinazione di cedere n. 3 azioni della SAGA, di sua proprietà per il prezzo di Euro 15,48 al Dott. Aurelio Giammoretti, con successiva nota, in data 6 ottobre 2016, la SAGA S.p.A. ha avviato la procedura prevista dall'art 8 dello Statuto.

In data 28 ottobre 2016 la regione Abruzzo ha comunicato di voler esercitare il diritto di prelazione per l'acquisto di n. 3 azioni di proprietà della Future Cleaning, per il prezzo di 15,48.

In data 10 novembre la SAGA comunicava l'invito a Futur Cleaning S.r.l a dare esecuzione alla cessione esclusivamente in favore della Regione Abruzzo che ha esercitato il diritto di prelazione, ai sensi e per gli effetti di cui all'art8 del vigente statuto sociale.

Successivamente la società Future Cleaning Srl comunicava di aver proceduto alla cessione delle azioni della SAGA in data 20 dicembre 2016 al Dott. Aurelio Giammoretti allegando scrittura privata. Sono in corso valutazioni da parte del consulente legale su come procedere al fine di consentire alla Regione Abruzzo l'acquisizione della totalità della partecipazione di SAGA, tenuto conto che la cessione di azioni per quanto sopra esposto non risulta opponibile alla società.

MODELLO DI ORGANIZZATIVO AI SENSI DEL D.LGS 231/2001 E CODICE ETICO

Con il Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231 è stato introdotto il concetto di responsabilità amministrativa delle persone giuridiche per reati commessi dagli amministratori, manager o dipendenti nell'interesse o a vantaggio della società stessa. A seguito di tale introduzione, venendo meno il principio "*societas delinquere non potest*", è fondamentale per le società appunto poter dimostrare di aver adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire reati della specie di quello verificatosi, al fine di integrare la specifica forma di esonero dalla responsabilità contemplata dal decreto stesso.

La Saga, con delibera consigliare emessa in data 28.04.2016, ha provveduto a deliberare l'attuazione dell'aggiornamento e revisione del proprio Modello Organizzativo e, quindi, del Codice Etico che è parte integrante dello stesso, assicurando corrispondenza ed aderenza alla realtà di applicazione ed alle numerose nuove ipotesi di reato che, nel tempo tramite atti integrativi della normativa, sono state inserite.

Nel corso del 2016, l'attività dell'OdV Saga, sulla base di una prima analisi del rischio relativa alle principali aree aziendali, è stata organizzata e supervisionata attraverso una serie di riunioni plenarie, regolarmente verbalizzate. L'OdV, inoltre, ha provveduto ad incontrare i responsabili di aree e funzioni aziendali per descrivere sinteticamente il Modello, i comportamenti attesi da ciascuno, le modalità di comunicazione e di segnalazione all'OdV, le sanzioni applicabili, nonché l'importanza delle segnalazioni e le relative modalità.

AMMINISTRAZIONE TRASPARENZA

La recente evoluzione normativa di settore intervenuta nel cd. “Decreto Madia” ha introdotto nuove norme in tema di trasparenza.

La Saga, all’interno di tale panorama normativo evolutivo, ha proceduto ad aggiornare i contenuti documentali presenti sul sito aziendale al fine di ottemperare a quanto stabilito dalle nuove norme:

- Garantire il diritto alla conoscibilità e all’accessibilità totale consistente nel diritto riconosciuto a chiunque di conoscere informazioni e dati pubblicati allo scopo di favorire forme diffuse di controllo nel rispetto dei principi di imparzialità e di buon andamento;
- Perseguire la veridicità, accuratezza e completezza dell’informazione sia all’interno che all’esterno della Società e perseguire lo sviluppo della cultura della legalità e dell’integrità;
- Ottemperare alle vigenti disposizioni in materia di dati personali;

Nel CdA tenutosi in data 04 mese di ottobre 2016 è stata nominata Marica Colangelo quale responsabile della Trasparenza.

LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE

L’attuazione della normativa che impone un’attività anti-corruttiva all’interno delle Società a partecipazione pubblica come la Saga, è strettamente legata alla presenza o meno di un efficace Modello Organizzativo ex D .Lgs. 231/2001.

La società ha previsto l’inclusione dei reati indicati dall’Autorità Nazionale Anticorruzione nella Determinazione n. 8 del 17 giugno 2015, le «Linee guida per l’attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privato controllati e partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici» nella rivisitazione del Modello 231.

Nel CdA tenutosi in data 04 mese di ottobre 2016 è stata nominata Marica Colangelo quale responsabile della prevenzione della corruzione.



SVILUPPO INFRASTRUTTURALE E MASTER PLAN

COMPLETAMENTO HANGAR 3° NUCLEO AEREO GUARDIA COSTIERA DI PESCARA (Lavori di adeguamento e messa a norma)

La realizzazione dei “Lavori di adeguamento e messa a norma” era prevista nel Master Plan nell’arco del periodo dal 1/1/2006 al 31/12/2007; l’importo complessivo per la realizzazione dell’opera era pari a Euro 9.850.000,00 (di cui Euro 7.880.000,00 a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Euro 1.970.000,00 a carico della Regione Abruzzo). A seguito della contrazione dei finanziamenti previsti dal Ministero da Euro 7.880.000,00 a Euro 5.000.000,00), SAGA Spa ha richiesto una rimodulazione degli interventi previsti (stralciando tra l’altro la fornitura e posa in opera della struttura prefabbricata in elevazione e la realizzazione degli impianti dell’hangar 3° Nucleo Aereo Guardia Costiera di Pescara) con un importo di Euro 4.781.508,54 per lavori, Euro 496.399,01 per oneri della sicurezza e Euro 1.899.948,47 per somme a disposizione con un totale di perizia al netto del ribasso pari a Euro 6.970.000,00 (approvazione ENAC con nota 40426/DIRGEN/APS del 26/06/2008)

I lavori hanno avuto termine il 28/11/2008.

Con verbale del 13.11.2010 è stata rilasciata l’agibilità delle opere da parte della commissione ENAC. Atto unico di collaudo trasmesso da Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche il 09/02/2012 con prot. n. 234.

- Importo iniziale lavori: Euro 7.920.259,75
- Importo totale intervento iniziale Euro 9.850.000,00
- Importo totale intervento finale Euro 6.970.000,00
- Fonte di finanziamento:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: inizialmente Euro 5.000.000,00

Regione Abruzzo Euro 1.970.000,00

- Tempi di realizzazione iniziali: aprile 2005 – ottobre 2007 (progettazione-esecuzione)
- Stato d’avanzamento: lavori ultimati, con agibilità e collaudo.

Come anticipato, il progetto esecutivo del 2° lotto dei Lavori di adeguamento e messa a norma, che includeva la costruzione di un nuovo hangar per il Reparto volo della Guardia Costiera nell’area sud-

est del sedime aeroportuale in prossimità dell'attuale reparto, fu approvato da ENAC con nota 0005998/DIRIGEN/APS del 31/1/2006. Nell'ambito dei Lavori di adeguamento e messa a norma tuttavia per furono realizzate le sole fondazioni, stralciando la fornitura e posa in opera della struttura prefabbricata in elevazione e la realizzazione degli impianti.

Si è previsto dunque di realizzare l'hangar sulle fondazioni esistenti, completandolo con un'appendice destinata ad officina e uffici.

L'importo destinato per la realizzazione dell'opera, valutato nell'ambito del progetto e pari a Euro 990.200,00, è finanziato con fondi PAR/FAS 2007/2013.

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Lazio Abruzzo e Sardegna, ha assunto le funzioni di Stazione Appaltante sulla base di apposita Convenzione sull'erogazione dei PAR/FAS.

Il progetto esecutivo è stato approvato da Enac con nota 0006825/ENAC/PROT del 22/01/2015.

Il contratto di appalto è stato stipulato in data 22/03/2016 con il n. 1095 per un importo di € 659.450,53.

L'inizio lavori è avvenuto in data 08/03/2016. La durata inizialmente prevista per 90 giorni, è stata prorogata di 45 giorni. I lavori sono stati ultimati in data 16/09/2016.

Il Collaudo statico è avvenuto in data 05/12/2016.

Si è in attesa del Certificato di regolare Esecuzione a firma del Direttore Lavori.

- Importo totale dell'intervento, calcolato da computi di progetto, è: Euro 990.200,00
- Fonte di finanziamento: pubblico Euro 990.200,00
- Tempi di realizzazione previsti: gennaio 2015 – maggio 2016 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: lavori ultimati.

AMPLIAMENTO TERMINAL

L'intervento di ampliamento dell'aerostazione passeggeri, previsto nel Master Plan, prevedeva la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica lato sud-ovest in adiacenza all'edificio esistente e destinato alla ricollocazione dell'area arrivi internazionali, la creazione di nuovi gates e di nuovi spazi commerciali nelle aree conseguentemente dismesse, e lo spostamento e l'ammodernamento dell'area controlli di sicurezza e degli uffici degli enti di stato.

La costruzione dell'opera era inizialmente prevista nell'arco del periodo da maggio 2006 a dicembre 2007; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a € 1.550.000; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Regionale.

In data 15/06/2006 è stato trasmesso alla Regione il progetto esecutivo con un importo pari a €4.080.000,00. Con Delibera Regionale n.1430 del 12/12/2006 è stato preso atto della nuova aggiornata progettazione assegnando ulteriori fondi fino all'occorrenza del nuovo importo progettuale di €4.080.000,00. ENAC con nota 74266/DIRGEN/APD del 27/11/2007 ha dato parere favorevole al progetto esecutivo.

In data 13/12/2007, S.A.G.A. S.p.A. ha proposto alla Regione una variante in diminuzione. Tale variante per un importo pari ad € 3.460.000,00, comunicata ad ENAC il 19/12/2007 è stata approvata con nota 80217/DIRGEN/APS del 21/12/2007.

I lavori hanno avuto inizio nel dicembre 2008 e si sarebbero dovuti concludere nel febbraio 2010. Nel corso dei lavori sono state redatte n. 5 perizie di variante approvate dal responsabile del procedimento ovvero:

- perizia di variante n. 1 per adeguamento alla normativa D.M. del 14.01.2008 per un importo in aumento di € 57.919,03;
- perizia di variante n. 2 per lavori in diminuzione per € 71,30;
- perizia di variante n. 3 per adeguamento alla normativa d.lgs. 311/06 per lavori in aumento di € 69.259,84;
- perizia di variante n. 4 per lavori in diminuzione per € 189,35;
- perizia di variante n. 5 per lavori in diminuzione per €1.810,07.

Si sono succedute diverse sospensioni e riprese fino all'ultima sospensione del 27/04/2011 richiesta tra l'altro per provvedere ad un progetto di completamento.

E' stato redatto il collaudo statico delle strutture, rilasciato il parere igienico sanitario della USL di Pescara e il certificato di agibilità rilasciato dalla Commissione di Collaudo ed agibilità ENAC del 28/06/2011 per le opere realizzate.

I lavori sono rimasti sospesi perché nel frattempo sono intervenute delle nuove esigenze legate al necessario ribilanciamento delle aree destinate ad arrivi e partenze e nuove possibilità di miglioramento dei flussi all'interno dell'aerostazione (vedasi par. 3.3 bis): è stato infatti programmato un intervento di "Completamento dell'aeroporto di Pescara - Riquilificazione area landside" che si lega in continuità al progetto di ampliamento per portare a compimento le parti relative alla

riconfigurazione delle aree dei controlli di sicurezza e dei gates. La riqualificazione dell'aerostazione tra l'altro dovrà anche risolvere il tema dell'adeguamento al nuovo PNS con l'installazione delle attrezzature necessarie e una ristrutturazione della infrastruttura informatica.

In data 05/01/2015 è stata firmato un accordo transattivo con la ditta appaltatrice per risolvere il contratto d'appalto che comunque era stato eseguito al 95%.

Le somme residue del finanziamento collegato al progetto di ampliamento dell'aerostazione saranno utilizzate per manutenzioni straordinarie e forniture in economia, che risultano essere complementari all'ampliamento dell'aerostazione di cui trattasi.

- Importo lavori da ultima variante: € 2.403.170,59
 - Importo totale intervento € 3.460.000,00
 - Fonte di finanziamento: Finanziamento Regionale € 3.460.000,00
 - Tempi di realizzazione iniziali: maggio 2006 – luglio 2007 (progettazione-esecuzione)
 - Stato d'avanzamento: agibilità parziale dell'ampliamento realizzato e progetti di completamento
- Previsione di chiusura lavori 30 giugno 2017

COMPLETAMENTO DELL'AEROPORTO D'ABRUZZO – RIQUALIFICAZIONE AREA LANDSIDE

Come anticipato nel paragrafo precedente, tale intervento prevede la riconfigurazione ed ammodernamento dell'aerostazione con una nuova distribuzione degli spazi interni per ampliamento delle aree destinate ai transiti dei passeggeri, ai controlli di sicurezza e dei gate considerato che già allo stato attuale si rilevano delle criticità in tali aree, che risultano sottodimensionate rispetto ai parametri standard. Tali necessità erano già espresse nel progetto di ampliamento del terminal di cui necessariamente l'intervento in oggetto costituisce un'appendice.

Il progetto sarà organizzato in moduli che consentano di mantenere l'operatività dell'aeroporto.

In particolare le opere previste sono le seguenti:

- delimitazione della zona dedicata alla fila per controlli di sicurezza
- spostamento dell'area controlli di sicurezza con aumento dei varchi
- aumento dei gates (da 3 a 5)

- creazione di spazi di servizio in zona airside, inclusa una zona ristoro per i passeggeri
- rifacimento dei servizi igienici della zona partenze
- unione della sala arrivi nazionali e internazionali e riammodernamento dei nastri bagagli
- rifacimento dei servizi igienici della zona arrivi nazionali
- nuova sala amica e nuovo pronto soccorso
- spostamento e ampliamento della zona dedicata a CAR RENTAL
- adeguamento dei locali della sanità aerea
- ampliamento della sala smistamento bagagli e riammodernamento del BHS
- riammodernamento dei locali a servizio degli operatori di rampa
- schermatura dei vetri della cupola per risparmio energetico
- spostamento di alcuni locali commerciali dell'atrio
- nuove finiture e impianti nelle zone riqualificate.

Per le valutazioni dello stato capacitivo attuale e futuro si rimanda al successivo paragrafo 5.

In data 06/08/2013 è stato sottoscritto un Accordo di Programma Quadro per interventi finanziati mediante PAR-FAS 2007-2013 che ha destinato tra l'altro € 3.960.000 l'intervento di cui trattasi denominato "Completamento dell'aeroporto di Pescara - Riqualificazione area landside".

Il Progetto Definitivo è stato approvato da ENAC con nota 00768367/ENAC/PROT del 16/7/2015.

In data 21/8/2015 è stata pubblicata la gara per l'appalto integrato (progettazione esecutiva ed esecuzione).

In data 24/11/2015 è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria della gara in oggetto; in data 3/12/2015 il CdA di SAGA ha disposto l'aggiudicazione definitiva.

Con sentenza depositata il 7/6/2016 (n. 211/2016), il TAR di Pescara ha rigettato il ricorso della seconda classificata; il contratto d'appalto è stato stipulato in data 20/6/2016.

L'Ordine di servizio del RUP di avvio della progettazione esecutiva con nota prot 1456 del 15/11/2016.

- Importo lavori da progetto: € 3.380.882,44
- Importo totale intervento da progetto: € 3.960.000,00
- Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013 € 3.960.000,00
- Tempi di realizzazione: ottobre 2014 - novembre 2017 (progettazione-esecuzione)

- Stato d'avanzamento: completamento progettazione esecutiva.

REALIZZAZIONE DI INTERVENTI IN AIRSIDE SULLE AREE DI OCCUPAZIONE DEGLI ENTI DI STATO

L'intervento è necessario in quanto è teso sostanzialmente ad ultimare le opere per la piena fruibilità dei reparti volo degli Enti di Stato, realizzati nell'area nord del sedime aeroportuale (tra cui quelli della Polizia e della GdF già inclusi nella prima fase di attuazione del Master Plan), affinché si possa concludere il processo di spostamento dei reparti stessi e riconsegna delle aree a sud (in prossimità della via Tiburtina) alla società SAGA, come previsto nell'Accordo di Programma finalizzato alla ottimizzazione funzionale di aree e attività presenti nell'aeroporto di Pescara del 16/11/2000.

Per tale progetto è stato individuato il finanziamento mediante fondi PAR/FSC 2007/2013.

A tal fine è stato redatto un progetto esecutivo che include i seguenti interventi di dettaglio:

- opere di urbanizzazione primaria e secondaria a supporto di tutte le insistenze sulle aree destinate ai vari reparti volo degli enti di stato;
- realizzazione del piazzale per elicotteri GdF in adiacenza del nuovo hangar (Reparto volo GdF - 2° lotto), altrimenti inutilizzabile;
- sistemazione aree parcheggio e a verde nei lotti di Gdf e PS;
- realizzazione dei campus cinofili della Polizia di Stato e della Guardia di Finanza;
- opere di completamento della palazzina alloggi della Polizia di Stato;
- realizzazione di una piazzola per esercitazioni con simulazione di incendio per il distacco aeroportuale dei VVF.

In data 30/09/2015 è stato inoltrato il Progetto esecutivo ad ENAC, che ha emesso il parere favorevole con nota 0111028/ENAC/PROT del 22/10/2015.

Sulla base della Convenzione tra Provveditorato Interregionale OOPP Lazio Abruzzo Sardegna, e la Società SAGA SPA, le funzioni di Stazione Appaltante, e quindi anche per la Progettazione e la Direzione dei Lavori, sono svolte dal Provveditorato medesimo.

In data 23/11/2015 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il bando per la gara d'appalto.

In data 29/02/2016 è stata effettuata l'aggiudicazione definitiva.

Il contratto d'appalto è stato stipulato in data 29/6/2016.

La consegna definitiva dei lavori è avvenuta in data 19 settembre 2016 (la consegna parziale era del 13 luglio 2016). Il termine dei lavori è stato pertanto fissato al 3 aprile 2017.

L'impresa ha fatto richiesta dell'anticipo del 20% sull'importo dell'appalto e pari a Euro 291.900,89. Inoltre è stato emesso il primo Stato Avanzamento Lavori e quindi il Certificato di Pagamento per un importo di € 256.768,66.

- Importo totale lavori da progetto esecutivo: € 2.096.318,79
- Importo totale intervento da progetto esecutivo: € 2.300.000,00
- Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013 € 2.300.000,00
- Tempi di realizzazione: agosto 2015 - marzo 2017 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: lavori in corso.

In realtà le esigenze dei reparti degli Enti presenti nel sedime aeroportuale includono anche:

- la manutenzione straordinaria dei servizi igienici e la realizzazione di un nuovo sistema di ventilazione della cucina del distaccamento aeroportuale dei VVF;
- l'ampliamento dell'autorimessa del medesimo distaccamento;
- il completamento delle opere per i campus cinofili.

Tali ulteriori interventi saranno inclusi come 2° lotto in un progetto definitivo di variante al primo progetto già trasmesso e potrà essere finanziato mediante l'utilizzo delle economie d'asta di cui ai lavori del primo lotto, già richieste alla Regione Abruzzo. L'importo totale dei lavori da progetto definitivo (1° e 2° lotto) ammonta a € 2.513.852,68.

IMPIANTO DI TRATTAMENTO ACQUE DI PRIMA PIOGGIA

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava la Realizzazione delle bretelle di rullaggio per il collegamento della taxiway con hangar delle compagnie aeree. La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/1/2007 al 31/12/2007; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a Euro 1.620.000. Il progetto preliminare è stato redatto in data 01/06/2006 per un importo pari a Euro 1.560.000,00.

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1430 del 12/12/2006 il progetto è stato approvato e con medesima delibera sono state messe a disposizione risorse finanziarie per un importo pari a Euro 1.560.000,00.

Considerato che successivamente la compagnia Alitalia ha mostrato disinteresse alla realizzazione dell'hangar per la manutenzione aeromobili e a servizio del quale dovevano essere realizzate le bretelle di rullaggio, è stato redatto un nuovo progetto, in parziale sostituzione di quest'ultimo, che prevede la realizzazione di un Impianto di trattamento delle acque di prima pioggia. Il 10/08/2009 con delibera di Giunta n. 443 è stata approvata la modifica da parte della Regione Abruzzo con importo dell'intervento di Euro 800.000,00 (importo lavori Euro 600.000,00).

Il 02/03/2010 con nota prot.203 è stata trasmessa copia del progetto definitivo ad ENAC.

Il 03/05/2010 con nota 37995/ENAC/IPP ha espresso parere favorevole alla redazione del progetto esecutivo con alcune prescrizioni (tra cui alcune relative al parere ARTA).

E' stato redatto il progetto esecutivo in un unico lotto (02/11/2011).

L'ARTA con nota Prot. 10/06 del 06/08/2012 ha trasmesso il parere tecnico positivo con alcune piccole prescrizioni.

ENAC, ha approvato il progetto esecutivo con nota 0021022/PROT del 25/2/2015.

In data 21/8/2015 è stata pubblicata la gara per l'appalto dei lavori. In data 05/10/2015 sono state ricevute le offerte delle ditte concorrenti.

In data 12/02/2016 è stata effettuata l'aggiudicazione definitiva.

In data 3 agosto 2016 si è proceduto alla consegna parziale dei lavori sotto riserve di legge. A seguito dell'ottenimento dell'autorizzazione del Genio Civile per le opere strutturali, è stato firmato il verbale di cantierabilità e quindi in data 15 settembre 2016 si è proceduto alla stipula del contratto d'appalto.

In data 16 settembre 2016 è avvenuta la conseguente revoca delle limitazioni di cui alla consegna in urgenza del 3 agosto 2016.

L'impresa in data 15 settembre 2016 ha richiesto l'anticipazione del 20% sull'importo dell'appalto.

E' stato emesso il SAL N.1 per lavori pari a € 219.500,44.

- | | |
|--|-----------------|
| ➤ Importo lavori: | Euro 762.076,00 |
| ➤ Importo totale intervento | Euro 930.000,00 |
| ➤ Fonte di finanziamento: Regione | Euro 800.000,00 |
| ➤ Autofinanziamento | Euro 130.000,00 |
| ➤ Tempi di realizzazione: 2009 - marzo 2017 (progettazione-esecuzione) | |
| ➤ Stato d'avanzamento: lavori in corso. | |

PROLUNGAMENTO PISTA DI VOLO

L'intervento, incluso nel Master Plan aeroportuale, prevedeva il prolungamento della pista di volo (RWY) per una lunghezza di 234 m in direzione della testata 04.

La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/1/2007 al 31/12/2008; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a Euro 4.700.000,00; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Pubblico.

Il progetto definitivo è stato inoltrato ad ENAC con nota prot. 1323 del 03/10/2011; sono state richieste delle integrazioni e modifiche legate all'adeguamento della RESA e nel merito è stata avviata una fase interlocutoria per verificare se ci siano possibilità di deroga visto che l'adeguamento della RESA di fatto annullerebbe l'allungamento della pista in termini di distanze dichiarate.

L'opera è stata recentemente inclusa tra le attività del Masterplan Abruzzo – Patto per il Sud come *“Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo: Allungamento della pista di volo e collegamento intermodale dello scalo mediante fermata ferroviaria e nuova armonizzazione viaria e logistica”*, con Convenzione stipulata in data 10/11/2016 tra Regione Abruzzo e SAGA SpA.

In data 30/12/2016 è stata pubblicata la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento. Le offerte dovranno pervenire entro il 9 febbraio 2017. Si è previsto di ultimare le opere per ottobre 2018.

- Importo lavori: Euro 3 500 000,00
- Importo totale intervento Euro 7.500.000,00
- Fonte di finanziamento: pubblico Euro 7.500.000,00
- Tempi di realizzazione: la progettazione ripartirà da gennaio 2017 - ottobre 2018 fine lavori
- Stato d'avanzamento: procedura di gara per la progettazione.

RIFACIMENTO MANTO PISTA E TAXIWAYS /RIQUALIFICAZIONE AIRSIDE

L'intervento previsto nel Piano di sviluppo aeroportuale riguardava la manutenzione straordinaria della pista di volo e delle vie di rullaggio e raccordi.

- Importo totale dell'intervento previsto inizialmente Euro 5.230.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 5.230.000,00

- Tempi di realizzazione da Master Plan: 1/10/2013 al 30/09/2015 (progettazione-esecuzione).

Poiché l'Aeroporto d'Abruzzo è risultato destinatario di fondi PAR/FAS 2007/2013 per lavori di "Completamento dell'aeroporto di Pescara - Riqualificazione area airside". L'intervento previsto di manutenzione straordinaria di RWY e TWY è realizzato utilizzando i suddetti fondi per i quali in data 06/08/2013 è stato firmato un Accordo di Programma Quadro tra la Regione Abruzzo e i competenti Ministeri.

Saranno così realizzati un complesso di interventi che riguardano la manutenzione straordinaria di gran parte della zona airside. In particolare tali manutenzioni riguardano la fascia centrale della pavimentazione della pista di volo, della pista di rullaggio e dei raccordi, un'ampia superficie di lastre in cls del piazzale Apron 1, una parte delle banchine di pista, la strada perimetrale, e tutta la segnaletica orizzontale della pista, delle vie di rullaggio e degli aprons.

Il progetto definitivo è stato approvato da ENAC con nota 0021026/PROT in data 25/2/2015.

In data 24/6/2015 è stata pubblicata la gara per l'appalto integrato (progettazione esecutiva ed esecuzione) dei lavori in oggetto. In data 3/12/2015 il CdA di SAGA ha disposto l'aggiudicazione definitiva.

Il contratto d'appalto è stato stipulato in data 31/3/2016 con il raggruppamento temporaneo di imprese Di Prospero S.r.l. - Bucco Costruzioni S.r.l.

Il progetto esecutivo ha ottenuto il parere favorevole di ENAV sull'intervento impiantistico sugli AVL con nota AT/ICIT/141378 del 13/09//2016 (protocollo 1133 del 22/09/2016 di arrivo in SAGA).

L'approvazione del progetto esecutivo è avvenuta con nota ENAC-PROT-16/09/2016-0094983-P in data 16/09/2016.

La consegna dei lavori è avvenuta con verbale del 21/10/2016; il termine per l'ultimazione dei lavori previsto per la data del 30/12/2016. A seguito di una richiesta di proroga inoltrata dall'impresa prima della scadenza il termine è stato spostato alla data del 23/01/2017 in considerazione dei giorni lavorativi persi per avverse condizioni metereologiche.

E' stato emesso il SAL n.1 a tutto il 14/11/2016 per € 345.140,39.

- Importo totale lavori da progetto: Euro 3.662.000,00
- Importo totale intervento da progetto: Euro 4.420.000,00
- Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013 Euro 4.420.000,00
- Tempi di realizzazione: ottobre 2013 - dicembre 2016 (progettazione-esecuzione)

- Stato d'avanzamento: lavori in corso.

REALIZZAZIONE DI PARCHEGGIO MULTIPIANO - RIQUALIFICAZIONE PARCHEGGIO AUTO

L'intervento, incluso nel master Plan, prevedeva la realizzazione di un parcheggio multipiano su 4 livelli fuori terra e 1 livello interrato. La progettazione e realizzazione era prevista da gennaio 2016 a dicembre 2017. L'importo totale dell'intervento era previsto in € 8.250.000,00.

L'attuale estensione del parcheggio a raso (circa 550 posti auto), il cui coefficiente di occupazione non supera 60 %, e le previsioni di incremento del traffico nel breve e medio termine hanno suggerito l'opportunità di differire l'intervento oltre il quadriennio in esame, anche per la necessaria revisione degli spazi disponibili nell'attuale parcheggio a raso. Attualmente, al fine di incrementare gli stalli presenti e migliorare i flussi delle auto e l'influenza delle file in uscita, si sta predisponendo un progetto di modifica del layout interno del parcheggio con modifica della collocazione delle aree clienti, car rental e operatori aeroportuali, e con realizzazione delle opere stradali connesse, e uno di sostituzione dell'impianto automatico (colonnine ticket, sbarre, cassa automatica, cablaggi, software e hardware) con un nuovo sistema di gestione ad elevata efficienza.

Considerato che il parcheggio è un servizio essenziale poiché consente facilità di accesso e di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, inoltre costituisce un'estensione dell'area landside e parte integrante della aerostazione, tali interventi (meglio descritti di seguito) saranno finanziati con le economie del finanziamento di Ampliamento del terminal.

A Rinnovamento tecnologico del sistema di gestione del parcheggio

L'attuale sistema di parcheggio FAAC è stato installato nel 2008 ed oggi non consente la pluralità di servizi richiesti, come anti-intrusione, controllo visivo accessi, flessibilità tariffaria, reportistica, ed ha raggiunto una elevata obsolescenza tecnico-operativa.

L'infrastruttura presenta diverse criticità:

- la meccanica degli impianti è soggetta a frequenti malfunzionamenti e avarie;



- hardware e software sono obsoleti e non consentono integrazioni e adattamenti di monitoraggio e controllo e in generale alle esigenze dettate dall'aumento costante degli utilizzatori dello scalo;

- la configurazione attuale dei gate di uscita facilita le frodi e gli «accodamenti» e non consente di avere un controllo sistematico sugli ingressi e le uscite anche in funzione della sicurezza contro danneggiamenti e furti delle auto;

- la società è costretta ad avere una risorsa qualificata sino alle 24.00 al fine di garantire l'intervento in caso di blocco del sistema e di difficoltà di pagamento del tagliando di uscita.

L'intervento è classificabile come manutenzione straordinaria per l'adeguamento tecnologico con la fornitura e l'installazione di un sistema di gestione in linea con le esigenze operative e di servizio, con incremento significativo dell'efficienza, anche in termini di risparmio energetico, e il miglioramento delle condizioni di sicurezza. E' prevista la sostituzione delle colonnine ticket, delle sbarre, delle casse automatiche, la realizzazione di nuovi cablaggi, e l'aggiornamento di software e hardware connessi.

L'importo determinato (mediante analisi sui prezzi di mercato) per tale lotto di lavori è di € Euro 193.800,00, di cui € 190.000,00 è l'importo a base d'asta, € 3.800,00 sono gli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta.

E' in corso la procedura di gara per la fornitura e i servizi di installazione.

- Importo dell'intervento previsto € 190.000,00
- Fonte di finanziamento: finanziamento regionale € 190.000,00
- Tempi di realizzazione: marzo 2016 a giugno 2017 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: procedura di gara in corso.

B Ammodernamento del layout del parcheggio

A quanto già premesso per l'intervento A si aggiunge la necessità di garantire spazi e superfici in linea con le esigenze di mobilità in sicurezza della circolazione degli utenti aeroportuali.

Si sta pertanto è predisposto un progetto di adeguamento del parcheggio dell'aerostazione che prevede da un sostanziale intervento di manutenzione straordinaria per lavori stradali consistenti nello spostamento dei gate di uscita e la conseguente redistribuzione del layout di alcune zone di

parcheggio (destinate sia ai clienti dell'aerostazione sia ai car-rental) e della viabilità interna e l'installazione di nuove telecamere.

L'importo determinato (mediante computo metrico estimativo) per tale lotto di lavori è di € 196.700 (Iva esclusa), di cui € 5.453,88 di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta.

Il progetto esecutivo è stato approvato con nota ENAC-PROT-07/12/2016-0126724-P del 07/12/2016.

In data 22/12/2016 sono state invitate a formulare un'offerta le ditte che avevano fatto domanda di manifestazione di interesse.

- Importo dell'intervento previsto € 155.000,00
- Fonte di finanziamento: finanziamento regionale € 155.000,00
- Tempi di realizzazione: febbraio 2016 a settembre 2016 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: procedura negoziata in corso.

REALIZZAZIONE DI UNA FERMATA FERROVIARIA DEDICATA ALL'AEROPORTO E RAFFORZAMENTO DEI RELATIVI COLLEGAMENTI STRADALI E PEDONALI

Il progetto nasce dalla consapevolezza che lo sviluppo dell'aeroporto e del territorio servito non può prescindere da un'efficiente intermodalità intesa come facilità di usufruire dei diversi tipi di trasporto pubblico. E' importante al tal fine realizzare opportuni collegamenti ferroviari diretti, prevedendo ad esempio la fermata in prossimità dell'aeroporto dei treni regionali e interregionali, con frequenze calcolate in base ai voli programmati.

L'intervento di realizzazione del collegamento intermodale dello scalo prevede un importo complessivo di 13,5 milioni di euro.

I relativi lavori saranno realizzati in due lotti:

- uno in collaborazione con RFI per la progettazione l'appalto e l'esecuzione della fermata ferroviaria dedicata all'aeroporto per un importo di € 2.500.000,00;
- l'altro gestito completamente da Saga Spa per la realizzazione del camminamento coperto e protetto che collegherà direttamente la fermata ferroviaria con l'aeroporto, per la creazione di una viabilità dedicata all'aeroporto lungo la Tiburtina, e di parcheggi di scambio per garantire

un'efficacie intermodalità. Quest'ultimo lotto richiede una progettazione completa e pertanto si pubblicherà un avviso pubblico per individuare il progettista per il progetto di fattibilità.

L'opera è stata recentemente inclusa tra le attività del Masterplan Abruzzo - Patto per il Sud come "Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo: Allungamento della pista di volo e collegamento intermodale dello scalo mediante fermata ferroviaria e nuova armonizzazione viaria e logistica", con Convenzione stipulata in data 10/11/2016 tra Regione Abruzzo e SAGA SpA.

- Importo dell'intervento previsto in base ai prezziari attuali: Euro 13.500.000,00
- Fonte di finanziamento: pubblico Euro 13.500.000,00
- Tempi di realizzazione: da gennaio 2017 a ottobre 2018 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.

INFORMAZIONI ATTINENTI AL TRATTAMENTO DEI DATI SENSIBILI (PRIVACY), ALLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO, AMBIENTE E AL PERSONALE

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti alla Privacy, sicurezza sul lavoro Ambiente e al personale.

PRIVACY

In ossequio a quanto previsto dal punto dall'allegato B Disciplinare Tecnico previsto dal D. Lgs. n. 196/2003, ad applicare le Misure minime di sicurezza previste, SAGA risulta aver applicato le misure minime previste, atte a garantire la corretta applicazione della norma di riferimento e la tutela della sicurezza dei dati personali.

SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso dell'anno in esame, 2016, nonostante il nuovo passaggio di consegne visto il rientro in ruolo del RSPP, in carica dal febbraio 2015, le attività del SPP - Servizio Prevenzione & Protezione interno alla Società si sono svolte con continuità, relativamente alle varie materie di interesse.

Dell'attività in parola è stata data evidenza già nella Riunione Periodica, svoltasi in data 15 Dicembre 2016, nella quale, con la partecipazione attiva dei membri del SPP nonché dei Responsabili di settore e degli ADM – Airport Duty Manager. I punti trattati, di interesse della sicurezza sul lavoro fanno capo ai seguenti argomenti principali:

1. Formazione e Informazione;
2. Valutazione dei rischi
3. Sorveglianza sanitaria, malattie e infortuni
4. DPI - Dispositivi di Protezione Individuale, criteri di scelta e addestramento.

1) Formazione e Informazione

Nel corso del 2016 tutto il personale di rampa è stato formato con corsi specificatamente tecnici, come il corso PLE – Addetti conduzione Piattaforme di lavoro mobili elevabili -per garantire la massima sicurezza nelle operazioni che prevedono uso dei relativi mezzi.

Per quanto riguarda il primo soccorso, in data 4 ottobre 2016, come nella previsione di legge, è stato nominato il Coordinatore della squadra di primo soccorso nella persona di uno degli ADM. Nel contempo, il SPP ha emesso Manualetto di primo soccorso con relativi principi normativi e dispositivi in merito all'attività specifica.

Per l'attività di Informazione nei confronti del lavoratore è stata divulgata, in data 30 giugno 2016, dispensa relativa al “Il rischio da movimentazione manuale dei carichi”, vista l'importanza dell'attività di MMC, soggetta a particolare attenzione anche relativamente alla valutazione dei rischi.

2) La Valutazione dei Rischi

A seguito dei rilievi tecnici, sopralluoghi ed analisi delle attività nei vari settori, sono stati emessi i seguenti documenti:

- *Documenti di Valutazione dei Rischi per esposizione a Video Terminali* (Rev.00 – Dicembre 2016);
- *Documento di Valutazione del Rischio Microclimatico* (Rev.00 – Dicembre 2015).

Messe a programma, sempre per la valutazione dei rischi, sono state avviate nel 2016 le seguenti attività di valutazione di specifici rischi:

- Aggiornamento DVR Campi elettromagnetici;
- Aggiornamento DVR Rumore;
- Aggiornamento DVR Vibrazioni meccaniche;

Al fine della redazione del DUVRI - Documento di Valutazione dei rischi da Interferenza - si è proceduto a specifica richiesta della documentazione attestante l'idoneità tecnico-professionale a tutte le imprese /società già aggiudicatari di gare di appalto. Pertanto, il Documento si compone delle specifiche parti riguardanti il rapporto della Saga, in qualità di Gestore e Datore di lavoro, con i singoli soggetti/società/ditte alle quali sono stati affidati servizi ed attività interne e che, per tale ragione convivono nella realtà aeroportuale a stretto contatto con il personale Saga. Tale convivenza quotidiana delle diverse attività comporta ulteriori rischi, detti di "interferenza", per i quali con il Documento di valutazione relativo si è proceduto ad effettuarne analisi individuando le misure preventive e protettive da applicare.

Sempre sul tema della presenza di soggetti terzi all'interno del sedime aeroportuale, attraverso la modifica in corso del regolamento di Scalo sarà resa obbligatoria, contestualmente alla richiesta del TIA - Tesserino Individuale Aeroportuale, soprattutto ai fini dell'accesso all'area sterile, la presentazione di documentazione in sicurezza sul lavoro che possa garantire la qualità tecnico-professionale delle ditte/società, nonché determinate condizioni personali degli addetti dipendenti di tali ditte anche in linea con quanto ormai richiesto dal Regolamento (UE) Nr. 139 del 2014 ("*Dichiarazione in materia di sicurezza sul lavoro*" - "*Dichiarazione su uso alcol, droghe e medicinali*").

3) Sorveglianza Sanitaria.

Con la nomina del nuovo MC - Medico Competente Aziendale nella persona della Dr.ssa Tullio, dipendente della MEDICA SUD SRL, si è inaugurato un rapporto di intensa collaborazione. In data 21.03.2016, il MC ha provveduto ad effettuare sopralluogo dei luoghi lavoro, il cui verbale non ha riportato particolari evidenze. La sorveglianza sanitaria è stata effettuata a tutto il personale dipendente come da Protocollo Sanitario 2016. Gli esiti, come da Relazione annuale del MC evidenziano, comunque, delle idoneità con prescrizioni e con limitazioni. I merito a questo, il SPP monitora tramite gli ADM il rispetto delle procedure interne applicate a fine preventivo e protettivo, soprattutto per quanto riguarda la MMC.

4) DPI - Dispositivi di Protezione Individuale, criteri di scelta e addestramento.

Durante l'anno in esame la Società ha provveduto il personale di numerosi dispositivi di protezione, sollecitandone continuamente il regolare e corretto uso. Emesso già a marzo 2015 relativo "Regolamento su Gestione dei DPI" aziendali. L'acquisizione ha riguardato anche articoli non

riconosciuti come obbligatori ma richiesti direttamente dal personale per migliorare le condizioni di lavoro.

Nello specifico, inoltre, per quanto concerne i **luoghi di lavoro** è stata acquisita segnaletica di sicurezza per le aree maggiormente di rischio, nonché presidi sanitari provvedendo a loro sostituzione ed integrazione nel numero, assicurandone la presenza sia in area air-side che land-side.

Vari i sopralluoghi effettuati durante l'anno per la verifica dello stato dei luoghi, dello svolgimento delle attività/operazioni, per il monitoraggio dell'applicazione di determinate procedure operative. Sul tema, si riporta che, successivamente al sopralluogo generale effettuato già nel mese di agosto 2015 da parte del consulente tecnico del SPP, grazie agli ad interventi di vario tipo, effettuati anche nel corso del 2016, si è registrato il rientro dei rilievi segnalati.

In programma, tra le attività del SPP, vari sopralluoghi anche per verificare lo stato dei mezzi ai fini della sicurezza sul lavoro, nonché l'eventuale revisione di determinate procedure per le attività di rampa, contenute nel Manuale delle Operazioni.

Infine, è stata effettuata attività di **Auditing** Interno di settore al fine di verificare il rispetto delle norme di sicurezza sul lavoro nei processi operativi. Per tale attività ci si è avvalsi della collaborazione di colleghi qualificati e tali attività sono state svolte in parallelo ad altre attività di auditing sulle operazioni aeroportuali.

TUTELA AMBIENTALE

Relativamente alla Tutela Ambientale, anche nel 2016 la società ha risposto prontamente alla sempre più crescente attenzione dedicata al settore, garantendo un'attività svolta nel rispetto di principi e normative nazionali e comunitarie.

Sui vari aspetti relativi allo stato di tenuta dei luoghi, alla gestione interna dei rifiuti, al trattamento delle acque è stato attivato uno specifico programma di attività finalizzate all'adempimento di quanto prescritto dalle norme, con l'implementazione delle procedure interne esistenti, con la redazione di nuove procedure atte a formalizzare determinati processi, nonché con interventi di manutenzione e di impiantistica rilevanti. Rileva sul punto l'attività di collaborazione sviluppatasi durante l'anno tra il SPP e l'ufficio tecnico, al fine di assicurare in ogni intervento la giusta competenza e riscontro.

Sullo stato dei luoghi, nonostante gli interventi effettuati già nel 2015 e nel 2016 si è resa necessaria la programmazione dettagliata dell'attività di gestione di determinati rifiuti al fine dello smaltimento e del recupero. La programmazione di tale attività riguarda la produzione ordinaria di rifiuti a seguito delle attività della società ma anche la gestione di rifiuti di diverse categorie rilevati a seguito della verifica dei luoghi, non solo per quanto concerne il terminal ma anche e soprattutto le zone esterne e di minor utilizzo all'interno del sedime aeroportuale.

PERSONALE

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola, né si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società è stata dichiarata responsabile. Nel periodo la società ha continuato ad effettuare investimenti in sicurezza del personale.

Nella tabella successiva sono indicate le informazioni inerenti la composizione del personale SAGA alla data del 31/12/2016. (non capisco la tabella?)

SAGA	31/12/2015	ENTRATE	USCITE	31/12/2016
DIRIGENTI	1			1
OPERAI	15		1	14
IMPIEGATI FT	21	1	1	21
IMPIEGATI PT	3		2	1
TOTALI	40	1	4	37

Superata la definizione del contratto con Ryanair ed il periodo estivo l'Azienda ha provveduto a convocare le OO.SS. al fine di esaminare tutti gli aspetti concernenti la situazione aziendale.

Gli incontri si sono svolti il 7 ed il 21 novembre, il 6 dicembre ed il 12 e 20 gennaio u.s. ed hanno riguardato la necessità di un impiego delle risorse impiegate ed operaie in completa polifunzionalità nell'ambito delle specifiche attività lavorative delle due categorie di personale, il rispetto delle norme contrattuali concernenti alcune voci retributive non efficacemente supportate da accordi integrativi aziendali.

In data 30 gennaio è stata consegnata alle OO.SS. una bozza di accordo quadro. Le Segreterie Regionali e RSA non hanno voluto procedere nel merito dei singoli aspetti rappresentati configurando, in tal modo, una situazione di stallo che non poteva non concludersi che con la sigla di un verbale di mancato accordo e le relative conseguenti procedure previste dalla provvisoria regolamentazione della Commissione di Garanzia per il Trasporto Aereo.

Successivamente, in data 22 febbraio, le OO.SS. hanno indirizzato una lettera alla Presidenza della Società, alla Presidenza della Regione Abruzzo, al Consigliere Delegato, alle loro Segreterie Nazionali e ad Assaeroporti per conoscenza lamentando la insussistenza di una procedura di raffreddamento e conciliazione, la mancata comunicazione di trattamenti economici non contrattualizzati per alcuni dipendenti, l'indicazione degli orario di lavoro di fatto espletati dal personale nell'ultimo semestre, nonché l'elenco delle mansioni svolte dal personale distinte per singola posizione. Informazioni comunque fornite dall'azienda su tre temi richiesti ma, evidentemente, ritenute non sufficienti. Concludono quindi di essere disponibili a proseguire il confronto con l'azienda chiedendo alla stessa di riformulare completamente il testo del verbale di accordo.

Giova ricordare a tale proposito che fin dall'inizio l'azienda si è posta in una condizione di apertura e dialogo con le rappresentanze sindacali per superare le criticità evidenziate negli incontri susseguitisi nel tempo.

FORMAZIONE

Nel 2016 i settori che hanno avuto un maggiore coinvolgimento nelle attività formative sono stati molteplici, ossia il commerciale, l'amministrazione, i Post Holders, i settori operativo, biglietteria e rampa.

Le esigenze sono riconducibili a diversi fattori:

- In ottemperanza alle nuove normative ENAC, ai requisiti di nuovi Vettori che hanno iniziato ad operare sullo scalo dell' Aeroporto d'Abruzzo, il cut-over del sistema DCS ARCO a dicembre 2016, l'acquisizione dei nuovi sistemi DCS, quali SABRE ed IPORT hanno determinato nuove esigenze formative che hanno impegnato i settori biglietteria, operativo e rampa ai fini della gestione delle attività legate ai processi dei voli.
- Il mantenimento delle Certificazioni ENAC sia in qualità di Gestore che di Handler hanno coinvolto il personale in corsi attinenti il Piano di Assistenza alle vittime di incidenti aerei e

loro familiari (Circolare ENAC GEN-05) , i corsi Recurrent IATA Dangerous Goods Regulations (obbligatori ogni 24 mesi) ed i corsi Recurrent per le attività di centraggio aeromobili (obbligatori ogni 36 mesi).

- Le nuove esigenze dell'ufficio Safety ai fini del mantenimento della Certificazione SMS hanno determinato nuovi corsi anche per una crescita professionale del settore stesso, quali il corso avanzato SMS ed il corso tecniche di auditing.
- La nuova certificazione del Gestore in base al Regolamento EU 139/2014 ha coinvolto le figure responsabili in corsi di preparazione alla Certificazione stessa che dovrà essere conseguita entro dicembre 2017.

CORSI SVOLTI NEL 2016:

- Corsi DGR Cat.7 e Cat.8 di 8 ore per ciascun modulo al settore rampa (13 operatori).
- Corsi DGR Cat.9 e Cat.10 di 8 ore per ciascun modulo al settore operativo (6 operatori).
- Corso avanzato SMS di 40 ore ad un addetto Safety Office.
- Corso aggiornamento RLS Sicurezza sul Lavoro di 8 ore (1 operatore).
- Corso RT Centraggio al settore operativo di 4 ore (8 operatori).
- Corso GEN-05 ai PHS, ADM, Front Line agents, amministrazione di 16 ore (13 partecipanti).
- Corso SABRE check-in,centraggio,controllo voli di 80 ore (1 trainer interno).
- Corso SABRE ticketing di 80 ore (1 trainer interno).
- Corso SABRE interno a settore operativo di 100 ore (10 partecipanti).
- Corso IPORT check-in, centraggio, controllo voli di 48 ore (1 trainer e 1 RIT).
- Corso IPORT interno a settore operativo di 80 ore (10 partecipanti).
- Corso adeguamento nuova norma ISO 9001:2015 di 8 ore (4 partecipanti).
- Corso tecniche di auditing a 2 componenti safety office, 1 auditor e PHT di 16 ore (4 partecipanti).

Totale ore di formazione: 876.

QUALITA'

Nel 2016, le funzioni SAFETY & QUALITY hanno completato un vasto programma di aggiornamento e valutazione di coerenza di tutti i manuali e di tutte le procedure aziendali, necessità emersa già in sede di audit da parte del Team di Sorveglianza ENAC DO nel luglio 2015. E' stato completato il Manuale dell'Organizzazione che integra i Manuali della Qualità ed il Safety Management System, con la creazione di un Manuale integrato anche in previsione della nuova Certificazione EU 139/2014 in vigore dall'inizio del 2018.

I rilievi aperti durante l'audit sono tutti rientrati in sede di una successiva verifica di sorveglianza da parte dello stesso Team nell'aprile 2016.

E' stata svolta inoltre un'analisi delle esigenze formative dei vari settori, pianificazione e controllo dello svolgimento delle stesse in affiancamento al Responsabile Formazione.

Nel 2016, la funzione QUALITA' ha svolto le seguenti verifiche al GESTORE:

- 4 audit alla funzione Post Holder Area Movimento;
- 1 audit alla funzione Security e alla tenuta sotto controllo del fornitore "IVRI";
- 1 audit alla funzione Post Holder Progettazione e Manutenzione;
- 1 audit alla funzione Safety;
- 2 audit alla funzione ADM.

Le procedure del Gestore auditate sono state :

- AMP-16- "De-icing/Anti-icing Aeromobili e Controlli Post-de-icing";
- AMP-19- "Addestramento e qualifica del Personale";
- AMP-17- "Manutenzione mezzi di handling";
- AMP-02- "Ispezioni alle Aree Aeroportuali, Valutazione condizioni Pista e pulizia";
- AMP-13 "Wildlife Strike";
- AMP-15 "Tenuta sotto controllo fornitore".

Dalle verifiche ispettive al Post Holder Area Movimento, ADM e P.P.M. sono scaturite 4 Non conformità di livello 2 e 3 osservazioni. Le non conformità sono state accuratamente gestite e risultano rientrate.

In particolar modo le procedure/aree critiche, quali l'AMP-16, l'AMP-17 e l'AMP-02 saranno oggetto di monitoraggio continuo.

Altresi, su richiesta dei Vettori e dell' Authority, è in fase di completamento la realizzazione di un software gestionale dei mezzi di rampa nel quale sono già stati inseriti i controlli di routine, la registrazione delle casistiche di anomalie, le riparazioni effettuate (all'interno o all'esterno), i tempi di ripristino e i costi sostenuti.

Nel 2016, la funzione QUALITY ha svolto le seguenti verifiche sull' Handler:

- 8 audit alla funzione Responsabile Operazioni;
- 1 audit alla funzione formazione;
- 1 audit alla funzione Security Manager;
- 4 audit funzione RIT;
- 4 audit alla funzione Qualità (attività svolta dall'Auditor interno);
- 4 audit alla funzione Commerciale/Amministrazione.

Le procedure auditate sono state :

- HAN-18- "De/Anti-cing Aeromobili ";
- HAN-19- "Manutenzione mezzi di rampa"
- HAN- 23- "Gestione delle irregolarità";
- HAN-08- "Gestione voli passeggeri;
- HAN- 09 " Gestione voli cargo;
- HAN-10 " Gestione voli aviazione generale"
- HAN-26- "Tenuta sotto controllo fornitore Security "IVRI" .
- HAN-16 " Principi di caricamento aeromobili"
- HAN-17 " Centraggio Aeromobili".
- HAN-20 " Controllo Dcs".

Così come per il Gestore anche per l'Handler, in particolar modo le procedure/aree critiche, quali HAN-18, HAN-19, HAN-23 e HAN-26 saranno oggetto di monitoraggio continuo.

In particolar modo le aree Security e Sicurezza sul Lavoro necessitano di un continuo monitoraggio dal momento che nel corso di audit precedenti sono emerse molte discrepanze solo parzialmente rientrate.

ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

Introduzione nuovi Principi contabili

Nell'esercizio 2015 è stata recepita nell'ordinamento italiano la "Riforma Contabile" in attuazione della direttiva europea 2013/34 con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dlgs n.139/15. Il suddetto decreto integra e modifica il codice civile che contiene le norme generali per la redazione del bilancio d'esercizio relativamente agli schemi, ai criteri di valutazione, al contenuto della nota integrativa e della relazione sulla gestione.

Le modifiche legislative sono entrate in vigore dal 1 gennaio 2016. Lo schema di stato patrimoniale e conto economico relativi all'esercizio 2015, presentati negli schemi di bilancio a fini comparativi, differiscono pertanto dal bilancio approvato dall'assemblea dei soci del 29 febbraio 2016 per tener conto della Riforma Contabile che ha prodotto come unico effetto la riclassifica degli oneri e proventi straordinari come analiticamente esposto nella nota integrativa cui si rimanda.

Il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 e la presente Relazione sulla Gestione e Nota Integrativa, sono stati redatti secondo le norme del Codice Civile in materia di Bilancio d'esercizio così come riformate dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34.

ATTIVITA' DELLA SOCIETA' DI GESTIONE

Andamento dei ricavi

Il valore della produzione relativo all'esercizio 2016 si è attestato a euro 10.249.408 in contrazione rispetto al precedente esercizio di euro 10.634.588 e si articola in:

	2016	2015	Δ%
1. Ricavi per attività aeronautiche;	4.098.784	4.596.778	- 11%
2. Ricavi per attività commerciali;	1.177.214,	1.445.077	- 19%
3. Altri ricavi e proventi.	4.341.246	3.358.207	+29%
4. Proventi straordinari	632.164	1.234.526	- 49%

Le attività di carattere aeronautico che rappresentano il 40% del totale ricavi ammontano a euro 4.098,784.

Le revenues provenienti da attività aviation pari a euro € 4.098.782,31 nel 2016 si suddividono in tre sottogruppi:

- I ricavi per i servizi di Handling pari a euro 1.761.034,10 (riduzione 7% rispetto all'anno precedente); a causa della chiusura dell'Aeroporto per i lavori di riqualificazione e ammodernamento nonché la cancellazione dei voli per Roma e Parigi Beauvais.
- Ricavi per Security pari a euro 845.248,26 (riduzione 6,4% rispetto all'anno precedente) a causa di quanto già rappresentato nella riduzione dei ricavi per l'Handling;
- Ricavi per Diritti Aeroportuali e Tasse pari a euro 1.435.284,98 (riduzione 6,7% rispetto all'anno precedente);

I ricavi non aeronautici derivanti dalle attività commerciali ammontano ad euro 1.177.214,51 (riduzione-19% rispetto all'anno precedente);

Analizzando i risultati in modo più analitico si evidenzia che:

Le attività commerciali con riferimento alla Ristorazione, agli operatori di autonoleggio hanno registrato i medesimi risultati economici del 2015 in quanto a contratti fissi.

Per il servizio di parcheggio il fatturato si è ridotto del 18% nonostante attività di marketing come la differenziazione delle politiche tariffarie a seconda della durata della sosta attraverso la tessera scalare ed il biglietto prepagato o di promozioni correlate a particolari momenti, ovvero, tariffe scontate per il fine settimana. Il calo è da imputare alla cancellazione dei voli su Roma, caratterizzati da maggiore traffico business e dall'aumento dell'utilizzo del parcheggio gratuito adiacente del centro commerciale Auchan.

I risultati legati alle sub concessioni sono calati soprattutto a causa della cancellazione del contratto con AirOne/Alitalia degli Hangar. Va però segnalato che dalla metà del 2016, è stata assegnata la Palazzina Uffici Cargo e a fine 2016 è stato individuato un nuovo soggetto a cui affidare la subconcessione degli Hangar.

Gli altri ricavi per l'anno 2016, evidenziano la quota di contributo impianti riferita ai finanziamenti ricevuti negli anni trascorsi dalla Regione Abruzzo e dalla Provincia di Pescara per l'acquisto di beni strumentali, nonché il finanziamento della Regione Abruzzo alla copertura dei costi di funzionamento della società pari ad Euro 4.000.000,00.

Questi contributi fanno parte del piano di sostegno che la Regione Abruzzo ha avviato nel 2015 a seguito dell'approvazione del Piano Industriale in data 6/9/2015. La manovra finanziaria complessiva è giustificata ai sensi della Comunicazione UE "ORIENTAMENTI SUGLI AIUTI DI STATO AGLI AEROPORTI E ALLE COMPAGNIE AEREE (2014/C 99/03)".

Infatti dalla Comunicazione è possibile inquadrare gli elementi di valutazione da applicare ai fini della determinazione dei requisiti per rispettare la normativa comunitaria.

Invero, la comunicazione riporta la punto 48 e successivo 49:

"48. Al fine di valutare se un'impresa abbia beneficiato di un vantaggio economico viene applicato il cosiddetto test dell'operatore in un'economia di mercato («test MEO»). Tale esame deve basarsi sulle informazioni disponibili e sugli sviluppi prevedibili al momento in cui il finanziamento pubblico è stato concesso e non su un'analisi basata su una situazione successiva."

"49. Di conseguenza, quando un aeroporto beneficia di un finanziamento pubblico, la Commissione valuta se tale finanziamento costituisca un aiuto verificando se, in circostanze analoghe, un operatore privato, tenendo conto della possibilità di ottenere un utile e astraendo da qualsiasi considerazione di carattere sociale, politico regionale e settoriale, avrebbe concesso lo stesso finanziamento. Il finanziamento pubblico concesso in circostanze che corrispondono alle normali condizioni di mercato non è considerato un aiuto di Stato."

Quindi, prima ancora di poter applicare tutto quanto previsto dall'ordinamento europeo in tema di compatibilità di Aiuto di Stato, è necessario stabilire se il finanziamento erogato rispetta il test MEO.

Tale verifica va fatto prescindendo dalla natura del soggetto che eroga il finanziamento come citato al punto 47:

"47. Di conseguenza, i presenti orientamenti non operano alcuna distinzione fra i vari tipi di beneficiari sotto il profilo del loro assetto giuridico o in base alla loro appartenenza al settore pubblico o a quello privato e tutti i riferimenti a compagnie aeree e aeroporti o alle imprese che ne assicurano la gestione riguardano ogni tipo di soggetto giuridico."

La normativa europea, poi, specifica che la valutazione dell'investimento può essere condotta su tempi lunghi di ritorno dell'investimento:

“50. La Corte ha inoltre stabilito che il comportamento di un investitore pubblico può essere paragonato a quello di un investitore privato guidato da prospettive di redditività a più lungo termine, nell'arco di vita dell'investimento.”

Pertanto la SAGA, ha sviluppato partendo dal piano quinquennale di breve periodo, una proiezione al 2038, anno di termine della concessione ENAC, con la quale ha potuto verificare il rispetto del MEO test. Inoltre, le contribuzioni ricevute rientrerebbero comunque all'interno dell'80% del deficit di finanziamento calcolato secondo la Comunicazione sopracitata e quindi anche in grado di rispettare i criteri previsti dalla valutazione di compatibilità in caso di Aiuto di Stato.

Infatti la comunicazione cita al punto 51 espressamente la necessità di un Piano Industriale atto a rappresentare i flussi economici attesi da parte del socio finanziatore:

51. Di conseguenza, per quanto riguarda il finanziamento pubblico agli aeroporti, il test dell'analisi di conformità al MEO si dovrebbe basare su corrette prospettive di redditività ex ante per il soggetto che concede il finanziamento. Tutte le previsioni di traffico utilizzate a questo fine devono essere realistiche e soggette a una ragionevole analisi di sensibilità. L'assenza di un piano industriale costituisce un'indicazione della possibilità che il MEO non sia soddisfatto. In assenza di un piano industriale gli Stati membri possono fornire un'analisi o documenti interni delle autorità pubbliche o dell'aeroporto interessato dai quali si evince chiaramente che un'analisi condotta prima della concessione del finanziamento pubblico ha dimostrato la conformità al MEO.

Andamento dei costi

L'andamento dei costi per servizi rileva complessivamente un decremento pari ad euro 2.205.570 rispetto al 2015 passando da euro 7.354.009 ad euro 5.148.439

Il risultato è frutto di una più attenta politica di contenimento dei costi operata dal management a partire dai primi mesi dell'anno 2016.

Riguardo ai costi per la fornitura delle materie prime sussidiarie si evidenzia una contrazione rispetto all'anno precedente derivanti dalla riduzione e alla razionalizzazione del materiale di consumo.

Riguardo ai costi per la fornitura dei servizi il costo che ha principalmente determinato la riduzione complessiva dei costi si riferisce alle spese di incentivazione e marketing che sono state ridotte per la rinegoziazione di nuovi contratti nel rispetto dei principi comunitari (MEO test) per un valore pari a euro 2.242.225. Si rappresenta, inoltre, che nel 2016 è stata avviata la procedura di gara informale per il servizio di facchinaggio e pulizia prevedendo alla base 7.871 ore rispetto alle 11.000 previsti negli anni precedenti all'esito della stessa la Saga ha ridotto i costi mantenendo comunque l'efficienza

aeroportuale sia in termini di pulizia che di servizio di facchinaggio. Relativamente al servizio di sicurezza il costo è incrementato rispetto al 2015, per le nuove attività di controllo passate dalla Polizia di Stato alla Società di Gestione SAGA secondo il nuovo Piano Nazionale di Sicurezza e normative vigenti. Importante risultato è stato dato dalla riduzione dei costi per servizi di pubblicità e promozione a seguito della rinegoziazione del contratto con il vettore Ryanair.

Il costo del personale ha registrato nel 2016 un decremento rispetto al 2015 in quanto sono venuti a cessare n.3 contratti di lavoro.

Relativamente agli ammortamenti giova ricordare che sono incrementati in quanto nell'anno 2016 è stato acquisito negli asset aziendale l'ex hangar Air One.

Inoltre, la Società ha ritenuto di dover accantonare al fondo rischi la somma di euro 895.000,00 al fine di elevare il valore del fondo a complessivi euro 1.421.228 in modo da poter rientrare nella forchetta di valutazione predisposta dal legale di compagnia riguardo alla causa Sinclair, di cui è atteso un giudizio nel mese di dicembre 2017.

I dettagli quantitativi delle variazioni sopra evidenziate vengono dettagliatamente evidenziati e descritti nella nota integrativa.

L'utile netto d'esercizio è pari a euro 252.804, con un incremento di euro 140.823 rispetto al corrispondente valore del 2015.

ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE

Nel mese di luglio 2016 è stato avviato un procedimento penale verso ignoti con susseguenti decreti di sequestro e contestuali ordini di esibizione predisposti dalla Procura della Repubblica di Pescara, relativamente alla iscrizione in bilancio di alcune partite attive e passive, in particolare quelle relative alle voci crediti/debiti verso Ryanair e la sua società controllata AMS e correlate operazioni di compensazione.

Per comprendere le motivazioni che sono state adottate al fine di determinare le modalità di rappresentazione delle voci contestate, va richiamata ed approfondita la natura delle somme riscosse dal vettore e pagate dal passeggero a titolo di diritto d'imbarco e di addizionale comunale su tale diritto. Occorre in primo luogo richiamare il disposto dell'art.5 della L.324/1976, che stabilisce, all'u.c. che *"Il diritto è dovuto direttamente dal vettore che se ne rivale nei confronti del passeggero"*, per cui è il

vettore il soggetto passivo tenuto al pagamento dei diritti, mentre la società è un intermediario incaricato del versamento quando riceverà le somme dal vettore.

Sull'argomento, sia pure incidentalmente con riguardo all'inclusione del diritto anzidetto nella base imponibile IVA, la Corte di Cassazione, sez. trib., con la sentenza n.5362 del 7-3-2014 (ved. in all.1) al punto 2.2. ha ricordato come *"le sezioni unite della Corte in una controversia concernente giustappunto la società contribuente (Cass., sez.un., ord. 8 febbraio 2013, n. 3044), i presupposti delle obbligazioni gravanti a questo titolo sul vettore aereo risultano interamente regolati dalla legge: donde, in un primo tempo, l'individuazione come competente, per le relative controversie, del giudice tributario (Cass., sez.un., 17 ottobre 2006, n. 22245), e poi, a seguito dell'emanazione della norma d'interpretazione autentica contenuta nel D.L. 1 ottobre 2007, n. 159, art. 39 bis, (introdotto dalla Legge di conversione 29 novembre 2007, n. 222), che ha escluso la natura tributaria delle relative obbligazioni, l'affermazione che spetta invece al giudice ordinario la giurisdizione sulle controversie riguardanti il pagamento delle tasse e dei diritti aeroportuali in questione (Cass., sez.un., 11 gennaio 2008, n. 379)."*

Ha inoltre aggiunto, al punto 6.6. della sentenza, che *"Nel caso in questione, la circostanza che l'obbligo di pagamento dei diritti incomba direttamente e necessariamente sul vettore in ogni ipotesi di movimento degli aeromobili privati e delle persone negli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile ne evidenzia in maniera incontrovertibile il nesso diretto con la prestazione del servizio di trasporto, in base alle precisazioni della Corte di giustizia: il pagamento dei diritti va ad integrare un elemento di costo direttamente connesso alla prestazione del servizio, indipendentemente dalle diverse modalità (sulle quali s'intrattiene il controricorso) prescelte per la sua traslazione sul passeggero, di guisa che esso comunque contribuisce a formare la base imponibile dell'imposta, anche qualora s'intendano configurare i diritti che ne sono oggetto come tributo"*.

La sentenza stessa ha perciò affermato, al punto 10.1, il seguente principio di diritto: *"I diritti di imbarco corrisposti dal vettore aereo, che ne trasla il costo sul passeggero, vanno compresi nella base imponibile dell'imposta sul valore aggiunto concernente le somme riscosse dal vettore per l'espletamento del servizio di trasporto"*.

A sostegno della natura tariffaria (privatistica) dei suddetti diritti è infatti intervenuto l'art. 39-bis del D.L. 1/10/2007, n.159, convertito nella legge 29-11-2007, n.222, per il quale tali entrate *"si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria"*.

In conclusione, quindi, le somme riscosse dal vettore a titolo di diritti di imbarco e delle relative addizionali comunali non hanno natura tributaria, hanno un nesso diretto con la prestazione dei

servizi e sono riscosse dal vettore stesso, che assume la relativa obbligazione (non tributaria) di versarle alla società di gestione, che solo a seguito del loro incasso ne deve eseguire il versamento agli enti impositori. Perciò nessuno (SAGA o vettore) assume il ruolo tipico, di matrice tributaria (ved. l'art. 64 DPR 600/1973), del sostituto d'imposta. Presupposto legale per il sorgere in capo alla società di gestione dell'obbligazione di versamento agli enti di pertinenza delle anzidette somme è, pertanto, la loro "riscossione" dal vettore.

Come ricorda la Circolare n.112 del 25-7-2013 dell'INPS (ved. all.) "*La legge demanda il compito della riscossione dell'incremento dell'addizionale comunale ai gestori di servizi aeroportuali, che provvedono con le modalità in uso per la riscossione dei diritti d'imbarco nei confronti dei vettori aerei. Questi ultimi devono versare gli importi dovuti ai gestori di servizi aeroportuali entro tre mesi dalla fine del mese in cui sorge l'obbligo. Le somme riscosse dalle società di gestione aeroportuale vanno, quindi, riversate all'INPS.*", aggiungendo che "*i gestori di servizi aeroportuali sono tenuti, in caso di mancato rispetto delle scadenze di versamento sopra descritte al pagamento di una sanzione civile, in ragione d'anno, pari al tasso ufficiale di riferimento maggiorato di 5,5 punti*". Come si vede solo nel caso di somme riscosse dal vettore e non riversate all'INPS si applica una sanzione civile (e non tributaria) consistente in una maggiorazione del tasso d'interesse ufficiale di riferimento.

Non avendo natura tributaria le somme che i vettori devono versare al gestore (società), i relativi crediti maturati non hanno, a loro volta, carattere tributario e pertanto cade l'asserzione per cui essi debbono essere indicati separatamente in bilancio o nella nota integrativa.

L'indicazione distinta dei crediti tributari in bilancio non è comunque richiesta dall'art.2424 c.c. fino al bilancio chiuso al 31.12.2015; infatti solo a seguito dell'art.6, comma 3, del D.Lgs. n.139/2015, applicabile dal bilancio 2016, è stato introdotto il n.5-bis al n. II della lett. C) (attivo circolante), costituito dai "crediti tributari": nel caso in esame è sufficiente indicare la voce C) Attivo circolante e sub II. Crediti.

Per lo stesso motivo, non ha alcuna rilevanza fare riferimento al principio dell'indisponibilità del debito/credito tributario che renderebbe non omogenee le partite compensate in violazione dell'art.1243 cod.civ., essendo, al contrario, tali crediti del tutto suscettibili di compensazione volontaria o legale al verificarsi delle condizioni ivi previste e su dichiarazione di parte (Cassaz. n. 62/2697).

In ogni caso è sempre possibile e lecita la compensazione volontaria ai sensi dell'art.1252 del c.c., addirittura senza neppure che sia prescritta la forma scritta (Cass. 69/849). La scelta della

compensazione, quale forma di estinzione delle obbligazioni pecuniarie reciproche, è rimessa alle parti e nella fattispecie, in base all'articolo 7 del contratto Airport Ageement, tale facoltà compete alla Ryanair e non alla Saga Spa la quale può solo adeguarsi all'iniziativa di controparte.

Dall'esame dei bilanci riclassificati, per quanto attiene alla componente patrimoniale, si rileva un decremento dell'attività correnti che passano da euro 21.346.269 nel 2015 ad euro 11.195.371 nel 2016.

Le attività immobilizzate subiscono un decremento pari ad Euro 411.785 frutto dall'effetto combinato dall'incremento immobilizzazioni in corso (Acquisizione Palazzina Air Columbia pari ad Euro 250.000,00) e dal decremento delle quote di ammortamento dell'esercizio.

In merito alla posizione del vettore Ryanair si rappresenta che il credito per l'anno 2016 è di Euro 3.426.918 rispetto ai 10.860.814 parimenti si evidenzia che i debiti sono significativamente diminuiti.

La situazione debitoria meglio rappresentata nella Nota Integrativa, altresì, evidenzia un decremento dei debiti correnti che passano da Euro 22.979.149, nel 2015 ad Euro 11.636.525 nel 2016. Le passività consolidate registrano anch'esse un decremento passando da euro 8.410.075,00 nel 2015 ad euro 8.861.688 nel 2016.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E CONSORELLE

La Società non detiene partecipazioni di controllo o collegamento.

OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Per i rapporti intrattenuti con il socio di maggioranza Regione Abruzzo (parte correlata), si specifica che tali rapporti sono avvenuti a normali condizioni di mercato e si riferiscono principalmente all'erogazione del contributo per la realizzazione di alcuni progetti per il potenziamento dell'Aeroporto.

DIREZIONE E COORDINAMENTO

La società non è assoggettata all'attività di direzione e coordinamento da parte di un'altra società od ente secondo quanto stabilito dall'Art 2497 del C.C.

PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI SAGA E' ESPOSTA

La SAGA ha adottato un approccio preventivo all'esposizione dei rischi col presupposto che un loro adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio contribuisce a garantire una conduzione dell'impresa corretta e coerente con gli obiettivi strategici. Inoltre, ha intrapreso diverse azioni tese alla mitigazione dei rischi, all'efficientamento dei processi organizzativi interni che si sono tradotti in un complesso di misure organizzative, di potenziamento delle risorse, nonché di interventi su infrastrutture e sistemi informativi.

La corretta gestione dei rischi insiti nello svolgimento delle attività aziendali è per SAGA un presupposto fondamentale per massimizzare le opportunità e ridurre le potenziali perdite associate ad eventi imprevisti, per preservare nel lungo termine la creazione di valore economico e per proteggere le attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholders.

In particolare, la società evidenzia, oltre ai rischi generali, rischi specifici:

- Connessi alle condizioni generali dell'economia. Il settore dei trasporti è fortemente influenzato dall'andamento dell'economia nazionale e internazionale e dagli indicatori macroeconomici quali il PIL (Prodotto Interno Lordo);
- Normativi e regolatori. La complessa normativa che regola il settore è in continua evoluzione sia a livello internazionale sia nazionale costituendo un potenziale fattore di rischio a cui la società risulta esposta. L'attività societaria e i relativi risultati sono influenzati dalla normativa in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali e del regime dei corrispettivi dei servizi offerti dalle società di gestione;
- Incidenza sul traffico passeggeri da parte di alcuni vettori. Incombe il rischio che il vettore diminuisca alcuni voli perché non li ritiene più redditizi o addirittura abbandoni totalmente l'aeroporto, anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico-finanziaria degli stessi. Tale rischio potrebbe avere un impatto significativo sull'attività e sui risultati economici della società.

Vengono esposti di seguito i principali fattori di rischio operativo e finanziario che possono influenzare l'andamento della Società, nonché le azioni finalizzate alla detta mitigazione:

RISCHIO DI CREDITO

Per rischio del credito si intende il rischio di inadempimento delle controparti verso le quali esistono posizioni creditorie. La società opera prevalentemente con clienti fidelizzati anche con contratti specifici, e crediti nei confronti degli Enti a sostegno del piano di sviluppo aeroportuale. Al fine di garantire un miglior presidio del rischio di credito, la società di norma riscuote i crediti contestualmente alla fruizione del servizio da parte dei clienti. Il valore dei crediti è comunque sempre oggetto di monitoraggio nel corso dell'esercizio in modo tale che l'ammontare esprima sempre il valore di presumibile realizzo, anche mediante l'appostazione di un apposito fondo svalutazione crediti.

RISCHIO DI LIQUIDITA'

Per rischio di liquidità si intende il rischio di incorrere in difficoltà nel reperire risorse finanziarie nei tempi e nelle quantità necessarie alla realizzazione degli investimenti programmati.

Il rischio di liquidità cui è soggetta SAGA può sorgere dalle difficoltà ad ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica.

Per quanto attiene il pagamento dei debiti verso i fornitori effettuati nel corso del 2016 e nei mesi successivi del 2016, la scelta operata dal management si è basata sulla prioritaria estinzione di quelli attinenti alla fornitura di beni e servizi necessari ed indispensabili alla gestione corrente, pur nel rispetto dell'anzianità degli altri debiti già esposti nel precedente bilancio.

Al termine dell'esercizio 2016 si ritiene che la Società non sia, dunque, soggetta al rischio qui esposto, fermo restando l'intervento di sostegno da parte della Regione Abruzzo allo sviluppo del traffico e al raggiungimento delle condizioni di equilibrio economico finanziario.

RISCHIO DI CAMBIO E RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

La SAGA non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché non opera in un contesto internazionale in cui le transazioni sono condotte in valuta. SAGA non è soggetto all'esposizione al rischio di tasso di interesse in quanto non sono in essere finanziamenti a tasso variabile ed esposizioni bancarie in genere.

RISCHI LEGATI ALL'INTERRUZIONE DELL'ATTIVITA' E DEL SERVIZIO

Il gestore è impegnato ad evitare ogni interruzione di servizio/attività. Tali eventi potrebbero comunque verificarsi a causa di:

- Avverse condizioni meteo (neve, nebbia, etc..);
- Scioperi del proprio personale, dei servizi pubblici di emergenza ;
- Non corretta e/o puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi;
- Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti che possono avere conseguenze legali e finanziarie sull'attività aziendale;
- Gli strumenti di gestione del rischio sono:
- Piani e procedure di emergenze con cui presiedere alla corretta gestione operativa dello scalo coordinando, anche in emergenza, i servizi e le attività di scalo, anche con il supporto dei propri sistemi informatici;
- Staff qualificato;
- Aggiornamento accordi con soggetti terzi;
- Selezione partner sulla base anche di criteri economico/finanziari e di sostenibilità;
- Adeguata attività di contract management;
- Ambiente di lavoro adeguato;
- Procedure codice etico;
- Cooperazione e dialogo con lo organizzazioni sindacali.

COMPLIANCE CON IL REGIME DI CONCESSIONE

Il gestore aeroportuale svolge le attività in regime di concessione, nel rispetto di una serie di obblighi la cui inosservanza può causare decadenza o revoca della concessione stessa.

Gli strumenti di gestione del rischio sono:

- Rispetto degli obblighi di concessione,
- Cooperazione con le autorità di riferimento,
- Trasparenza sui piani tariffari adottati,
- Partecipazione a discussioni con le autorità governative preposte.

COMPLIANCE CON REGOLAMENTAZIONE IN MATERIA DI RUMOROSITA' E AMBIENTE

Il gestore aeroportuale è tenuto al rispetto di leggi nazionali e internazionali sul rispetto di limiti di rumorosità e di tutela ambientale.

Gli strumenti di gestione del rischio sono:

- Rispetto di leggi e regolamentazioni,
- Cooperazione con le autorità di riferimento per la definizione di leggi e regolamentazione,
- Messa in essere di attività a tutela dell'ambiente.
-

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2016

Il bilancio della società relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2015 è stato oggetto di attenzione nel corso dell'anno 2016 da parte della competente autorità giudiziaria inquirente, la quale, con atto conosciuto il 4.1.2017, ha ipotizzato a carico del legale rappresentante della società il reato di cui all'art.2621 c.c., per avere esposto in detto bilancio e nella relativa nota integrativa fatti materiali non rispondenti al vero ed omissione di informativa su fatti rilevanti, la cui comunicazione è imposta dall'art.2423 c.c., al fine di conseguire l'ingiusto profitto di finanziamenti da parte della Regione Abruzzo.

Sia in sede di interrogatorio da parte dei PP.MM che mediante un'articolata memoria difensiva, sono stati forniti all'autorità procedente ampi ed esaurienti chiarimenti, tanto sotto il profilo giuridico che della qualificazione dei fatti oggetto di esame, che si ritengono idonei a dimostrare la assoluta osservanza della normativa sui bilanci societari e di quella di settore.

La società ha altresì offerto elementi di conoscenza idonei a dimostrare di avere legittimamente conseguito gli aiuti finanziari erogati dalla Regione Abruzzo, del tutto coerenti e conformi alla vigente disciplina europea in materia di aiuti di stato. Si ritiene con piena cognizione, infatti, che le somme erogate dalla Regione Abruzzo alla società siano dovute in base alle statuite disposizioni di legge e che sono state percepite in primo luogo sulla base del c.d. MEO test, che costituisce la prima valutazione che deve essere effettuata per stabilire se l'investimento erogato ad un aeroporto si configura come Aiuto di Stato ovvero come finanziamento assimilabile a quello di un privato, come prevede il par. 48 della Comunicazione della Commissione Europea del 4-4-2014 (Orientamenti sugli aiuti di stato agli aeroporti). A tal fine rileva il contenuto del Piano Industriale 2014-2020 della società, il quale, nell'aggiornamento del mese di febbraio 2017 riporta il Modello di calcolo del Meo test, che conclude in termini positivi (tasso di ritorno interno costante del 6,7%).

Inoltre, se anche venisse ipotizzato ma come dimostrato non è così -il mancato superamento di detto test, l'aiuto pubblico complessivo erogato, compreso quello percepito nell'anno 2016, rispetterebbe comunque il livello del limite massimo degli aiuti totali ammessi dalla disciplina anzidetta per il quinquennio 2014-2019, calcolato con riferimento al deficit finanziario d'esercizio così come definito dalla menzionata Comunicazione della Commissione. Manca perciò del tutto il fine di conseguire un ingiusto profitto.

Il legale rappresentante ha fornito inoltre puntuali precisazioni e chiarimenti tanto sulle premesse dell'atto che sui singoli elementi di contestazione ipotizzati, relativi alle voci di bilancio o di informazione della nota integrativa, illustrando le ragioni di diritto e di fatto per le quali quelle ipotesi di irregolarità non sussistono.

Si ha pertanto fiducia nell'azione rapida di accertamento dell'autorità inquirente affinché sia concluso l'iter in corso col riconoscimento della correttezza del bilancio oggetto di esame e del comportamento della società e dei suoi amministratori.

Riguardo alla complessa tematica degli investimenti pubblici, oltre quanto già riportato riguardo gli elementi normativi comunitari relativi alla valutazione degli investimenti in relazione al MEO test, si è anche detto che i valori complessivamente ricevuti rientrano all'interno delle condizioni di compatibilità degli aiuti di stato.

Costituisce un dato di fatto, acclarato dai dati relativi alla gestione aziendale degli ultimi anni, che la società si trova nella fase transitoria decennale prevista dalla Comunicazione citata della Commissione UE, che al par. 113 afferma: "Come indicato al punto 13, al fine di dare agli aeroporti il

tempo per adeguarsi alle nuove realtà del mercato ed evitare interruzioni nel traffico aereo e nella connettività delle regioni, l'aiuto al funzionamento concesso agli aeroporti deve essere considerato un contributo al conseguimento di un obiettivo di interesse comune per un periodo transitorio di 10 anni, se..." sono verificate le condizioni ivi indicate. Per questa ragione il par. 130 della Comunicazione prevede che "Nelle attuali condizioni di mercato, gli aeroporti con un traffico annuale fino a 700 000 passeggeri possono incontrare difficoltà nel conseguire la piena copertura dei costi durante il periodo transitorio di 10 anni. Per questa ragione, l'importo di aiuto massimo ammissibile per gli aeroporti fino a 700 mila passeggeri all'anno sarà dell'80% del deficit di finanziamento di esercizio iniziale per un periodo di cinque anni dopo l'inizio del periodo transitorio". Esso va posto in correlazione col 118 che afferma come "Nelle attuali condizioni di mercato, la necessità di fondi pubblici per finanziare i costi di esercizio varia, a causa degli elevati costi fissi, in funzione delle dimensioni di un aeroporto e, di norma, è proporzionalmente più elevata nel caso degli aeroporti più piccoli. La Commissione ritiene che, nelle attuali condizioni di mercato, sia possibile stabilire" ... che "gli aeroporti con un traffico annuo compreso fra 200 000 e 700 000 passeggeri possono non essere in grado di coprire una parte consistente dei propri costi di esercizio."

A tale riguardo è previsto dalla Commissione un criterio di "Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)", che implica (ved. par. 126) che "Il piano industriale dell'aeroporto deve fare in modo che, alla fine del periodo transitorio, i costi di esercizio possano essere integralmente coperti. I parametri fondamentali del piano industriale costituiscono parte integrante della valutazione della compatibilità organizzata dalla Commissione."

La società si è dotata del citato piano industriale che già nella versione del 2015 rispetta la predetta indicazione in quanto dal 2018 (per €.125.860), ma in modo marcato dal 2019 (per €.959.517) è previsto che si realizzi un utile netto di esercizio, senza il concorso di alcuna contribuzione pubblica (ved. pag. 100 del Piano). L'aggiornamento ulteriore di detto Piano, eseguito nel mese di febbraio 2017, prevede il conseguimento nel 2019 di utili netti anche se si trascurasse il contributo di esercizio ipotizzato in 714.728 euro ed evidenzia un ammontare complessivo dei contributi pubblici del periodo dal 2015 al 2018 di €.17.761.896 (se si considerano anche gli anni 2019 e 2020 tale ammontare è pari ad €.18.821.842), escludendo i contributi dell'anno 2014 in quanto giuridicamente maturati nel periodo anteriore alla nuova disciplina; ammontare inferiore al livello massimo che si ottiene dalla media annuale del deficit di esercizio del quinquennio antecedente alla nuova disciplina ragguagliata a 5 anni ed all'intensità massima dell'80%.

Un ulteriore elemento significativo avvenuto ad inizio 2017 è stata la conclusione del procedimento avviato dalla Regione Abruzzo per l'incentivazione di vettori rispetto ad attività di promozione del Brand Abruzzo, messo a gara con un valore complessivo su 5 anni pari a 12,5 mil€.

La gara è stata aggiudicata per tre dei quattro lotti previsti ai vettori Ryanair e Mistral. Ciò comporterà un rafforzamento degli investimenti di questi vettori sull'aeroporto d'Abruzzo e l'apertura di nuove rotte verso le isole di Sicilia (Catania e Palermo) e di Sardegna (Cagliari e Olbia stagionale estivo) e verso le Danimarca e Polonia, con evidenti impatti positivi sul traffico e sul turismo della regione.

Modalità di conclusione gara rent-a-car

In ragione dei contratti in scadenza di sub concessione di box e stalli relativi al servizio autonoleggio, la SAGA nel corso del 2016 ha avviato la procedura di gara informale avente all'oggetto la sottoscrizione di un contratto di sub concessione di box e locali per attività di autonoleggio che all'esito della stessa la Società SAGA ha aggiudicato 7 box e 107 stalli, una società in più rispetto agli anni precedenti incrementando pertanto i ricavi nel 2017 non aviation per il servizio rental a car.

Nella seduta del C.d.A. del 20.02.2017, è stato approvato l'Aggiornamento 2017 del Piano Industriale 2014-2020, e nel C.d.A. del 06.03.2017 si è stabilito di convocare l'Assemblea dei soci per il giorno 22 marzo in prima convocazione ed occorrendo il giorno 23 marzo in secondo convocazione, con il seguente ordine del giorno:

1. Approvazione Piano industriale - Aggiornamenti;
2. Nomina Consigliere di Amministrazione in sostituzione di un consigliere dimissionario

Nella seduta del 23 marzo 2017, dopo ampia illustrazione del Piano Industriale, lo stesso è stato approvato dal socio di maggioranza Regione Abruzzo.

Successivamente si è proceduto alla nomina della Dr.ssa Roberta Di Biase quale nuovo membro del Consiglio di Amministrazione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2016 da noi predisposto e Vi proponiamo di destinare l'utile emergente di euro 252.804 a copertura della perdita d'esercizio rinviata.

S.A.G.A. S.p.A.

IL VICE PRESIDENTE
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]