



SAGA- SOCIETA' ABRUZZESE GESTIONE AEROPORTO

BILANCIO D'ESERCIZIO 2015

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.

COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente: Nicola Mattoscio

Vice Presidente: Antonello Ricci

Consigliere: Antonella Allegrino

Collegio Sindacale

Presidente: Giacinta Bartolucci

Componente: Fabio Solano

Componente: Alessandro Felizzi

Società di Revisione: PricewaterhouseCoopers S.p.A.



COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE

Al 31.12.2015 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



Signori Azionisti,

la gestione della S.A.G.A. per l'anno fiscale 2015 rappresenta un cambiamento rilevante rispetto agli esercizi precedenti, in quanto la stessa si è caratterizzata per un'accentuata discontinuità nel modello di governance adottato e nei conseguenti risultati gestionali, nonché per le nuove opportunità derivanti dalla classificazione dello scalo tra quelli di interesse nazionale, nell'ambito del Piano Nazionale di settore di cui al D.P.R. n. 201 del 17.9.2015.

Tra le principali discontinuità vi è l'adozione, per la prima volta nella storia della Società, di un Piano Industriale pluriennale avvenuta con delibera del Consiglio di Amministrazione del 30.3.2015 e, poi, con la sua approvazione da parte del socio Regione Abruzzo nell'Assemblea del 7.9.2015, che sancisce in modo inequivocabile la volontà di sostegno finanziario alla Società stessa, coerentemente con la disciplina europea e nazionale della materia. Il nuovo modello di governance distingue in maniera netta le funzioni di indirizzo da quelle gestionali ed esecutive e rinvia anche agli adeguamenti statutari al nuovo diritto societario, pure nelle previsioni di plurime soluzioni nelle definizioni degli organi societari, secondo le modifiche deliberate dall'Assemblea del 7.9.2015.

L'innovativo strumento del Piano Industriale 2015-2020 ha favorito anche la dimostrazione chiara delle condizioni di compatibilità dei finanziamenti pubblici alla Società, nonché quelle ulteriori dei possibili incentivi ai vettori non in conflitto con la valutazione delle convenienze secondo la logica dell'investitore privato (superamento del cosiddetto MEO test). Tali evidenze spiegano anche perché le due leggi regionali di finanziamento a favore di Saga varate nel corso dell'esercizio (L R 2015/19 e L R 2015/40) non siano state osservate dal Governo per presunti profili di incostituzionalità, come era avvenuto ripetutamente in precedenza.

Vi è da rilevare come il primo semestre 2015 sia stato segnato da forti tensioni finanziarie, superate in parte successivamente con la procedura di ricapitalizzazione, operata dalla Regione Abruzzo solo nel mese di luglio.

Nonostante le difficoltà sopra menzionate, la società è riuscita ad acquisire nuovi servizi aerei che hanno consentito al traffico nel corso dell'anno di crescere rispetto all'anno precedente di oltre il 9%. Tale performance è risultata anche di gran lunga superiore a quella media nazionale per gli scali



appartenenti al target fino a 1 milione di passeggeri, che è stata pari al 3%, mentre per l'intero mercato nazionale la variazione è stata del più 4,5% .

L'incremento in capo allo scalo abruzzese è riconducibile prevalentemente al nuovo collegamento operato da Alitalia-Etihad sull'Hub di Roma-Fiumicino che permette al bacino di utenza di riferimento dell'aeroporto di essere connesso con tutte le principali destinazioni nazionali ed internazionali. Lo sviluppo complessivo del traffico si è riflesso sui ricavi totali procurati dalla gestione tipica, che ha evidenziato un valore della produzione superiore di € 0,944 mil. rispetto a quello dell'anno precedente.

Nel corso del 2015 si è inoltre intensificata l'azione di contenimento dei costi, attuata tramite una consistente rinegoziazione dei contratti di fornitura, una razionalizzazione dei processi organizzativi ed un progressivo recupero della produttività del personale. Nel complesso, i costi della produzione sono passati da € 12,499 mil. del 2014 a € 10,269 mil. dell'attuale esercizio, con un decremento di ben € 2,229 mil., di cui € 1,728 mil. sono le riduzioni dei costi operativi.

Inoltre si segnala come, una volta superate le tensioni finanziarie del primo semestre, si sia proceduto ad un progressivo riequilibrio della posizione debitoria; operazione regina è stata l'estinzione di un piano di rateizzazione di circa € 2,5 mil. i cui eccessivi oneri per interessi negativi avrebbero continuato a gravare in maniera pesante sui conti della società. I Debiti totali passano da € 26,853 mil. a € 22,979 mil., mentre i Crediti totali evolvono da € 16,757 mil. a € 18,175 mil. (di cui € 3 mil. derivanti dal sostegno alle spese di funzionamento previsto dalla LR 2015/40). Ne consegue un più che dimezzamento della differenza tra le due voci, riducendosi il loro sbilancio da € 10,096 mil. a € 4,804 mil..

In tale contesto, si è proceduto a normalizzare le fasi di riscossione e pagamento derivanti dalle addizionali comunali per l'annualità 2015 e si è pianificato il saldo del pregresso cumulato sino al 2009, azione quest'ultima che si è conclusa all'inizio del 2016 per un valore totale di circa € 1,4 mil..

Sul fronte dei contenziosi si è proceduto a risolvere alcune posizioni che risultavano incagliate da diversi anni; in particolare di rilievo è stata la posizione relativa ad Airone che ha permesso alla società di entrare in possesso di due hangar, ed ottenere una rilevante sopravvenienza pari a € 1,234 mil., con evidenti benefici sul conto economico e sulle risultanze patrimoniali della società.

Il Patrimonio netto risultante dalle combinate azioni brevemente richiamate si attesta a € 2,501 mil. a fronte di un valore negativo del precedente esercizio per € 4,61 mil.. Tali significativi risultati, preme sottolinearlo, conseguono ad una dinamica del sostegno finanziario della Regione Abruzzo alla società in notevole contenimento in capo alla competenza dell'esercizio 2015. Infatti, per il quinquennio 2010-2014 la Regione Abruzzo ha erogato a vario titolo per competenza un totale di € 26,111 mil., con una contribuzione media annua pari a € 5,222 mil., mentre nel 2015 il contributo previsto con la L.R. 2015/40 è stato di soli € 3 mil., il più basso anche in valore assoluto da quando la partnership con Ryanair prevede un aereo basato nello scalo. Inoltre si aggiunga che, essendo stati i passeggeri totali nel precedente quinquennio pari a 2,679 mil., con media annuale di 535 mila, mentre nel 2015 i passeggeri totali sono stati oltre 607 mila, il sostegno finanziario medio per passeggero della Regione Abruzzo passa da € 9,75 nel periodo 2010-2014 a € 4,94 per l'esercizio 2015, registrandosi un sostanziale e significativo dimezzamento del contributo unitario.

Per quanto attiene invece alla procedura di potenziamento infrastrutturale da effettuare mediante i finanziamenti PAR-FAS, si rileva come siano state espletate le procedure di evidenza pubblica per l'individuazione delle ditte appaltatrici per i tre progetti airside, landside e campus Enti di Stato, del valore complessivo di circa € 10,7 mil., in tempi eccezionalmente brevi e tali da evitare la perdita dei finanziamenti europei. Al tempo stesso, la società ha rimesso all'attenzione della Regione Abruzzo progetti per circa € 21 mil., che sono stati inseriti nel Master Plan del Governo a favore del Mezzogiorno d'Italia. Nel primo step dello stesso Master Plan sono risultati finanziabili progetti a favore dello scalo per oltre € 6 mil.. L'insieme di questi investimenti strutturali mirano a riqualificare in maniera più funzionale e redditizia l'aerostazione, a migliorare la sicurezza e le capacità della pista e degli elementi a suo supporto, a efficientare i servizi resi dagli Enti di Stato, nonché a realizzare e razionalizzare i suoi collegamenti intermodali (acqua, ferro, viabilità).



- Le principali voci di Bilancio

	<i>migliaia di €</i>	2014 (A)	2015 (B)	(B-A)
1	Totale Crediti	16.757	18.175 *	+ 1.418
2	Totale Debiti	26.853	22.979	- 3.874
3	(2-1)	10.096	4.804	- 5.292
4	Valore della Produzione	5.097	6.041	+ 944
5	Costi della Produzione	12.499	10.269	- 2.230 **
6	Sopravvenienze	- 638	1.107	+ 1.745 ***
7	Utile/Perdita di esercizio	- 7.740	111	+ 7.851
8	Patrimonio Netto	- 4.610	2.501	+ 7.111

* di cui € 3 milioni derivanti dalla L.R. n.40 del 12.11.2015

** di cui € 1,728 milioni solo di minori costi operativi

*** di cui € 1,234 milioni derivante dall'acquisizione di due hangar

- Il Sostegno Finanziario della Regione Abruzzo nel periodo 2010-2015

Anni	Finanziamenti regionali (migliaia di €) (A)	Passeggeri (migliaia di unità) (B)	A/B (€)
2010	3.500,00	461,10	7,59
2011	4.000,00	550,10	7,27
2012	5.670,00	563,20	10,07
2013	5.941,00	548,00	10,84
2014	7.000,00	556,70	12,57
2010-14	26.111,00	2.679,10	9,75
2015	3.000,00	607,00	4,94

Quanto sinteticamente sopra illustrato trova maggior dettaglio nella Relazione sulla Gestione e nella Nota integrativa.



RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL BILANCIO AL 31/12/2015

Signori Soci,

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2015, sottoposto alla Vostra approvazione, è fedele a quanto stabilito dal Codice Civile negli artt. 2423 e seguenti.

L'esercizio 2015 si è chiuso con un utile netto pari ad Euro 111.981,00

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.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

LA RILEVANZA ECONOMICA DEGLI SCALI AEROPORTUALI

La rilevanza del settore aeroportuale per l'economia di un Paese non si esaurisce nella mera soddisfazione di un quota di domanda di trasporto passeggeri e merci, ma è un elemento cardine per la crescita e la competitività.

La presenza sul territorio di scali aeroportuali adeguatamente dimensionati e interconnessi è in grado di produrre un beneficio significativo in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL.

A livello Europeo l'impatto economico della rete aeroportuale sul PIL è stimato pari al 4,1%. A tale quantificazione si giunge considerando diverse tipologie di impatto:

- L'impatto economico diretto, ovvero l'occupazione, il reddito e il valore aggiunto generati dalle attività direttamente legate alla gestione aeroportuale. In questa categoria ricadono ad esempio le attività connesse a vettori, controllori di traffico aereo, aviazione generale, handler, sicurezza, dogana e manutenzioni
- L'impatto economico indiretto in questo aggregato sono considerate anche tutte le attività che si collocano a valle della filiera della gestione aeroportuale e dell'aviazione in generale. E' il caso ad esempio delle compagnie petrolifere, alle agenzie di viaggio o del catering.
- L'impatto economico indotto, in questo caso si considera l'impatto generato dal reddito prodotto dagli occupati del settore avio sugli altri settori economici.

Accanto a queste tre tipologie, si aggiunge una quarta tipologia detta impatto catalitico, riferito al più ampio ventaglio di benefici economici connessi alla presenza su un territorio di scali aeroportuali efficienti.

La presenza di scali aeroportuali e collegamenti aerei efficienti rileva anche nella definizione delle scelte di investimento e di localizzazione delle sedi centrali delle grandi multinazionali. A tal proposito si stima che una crescita del'10% dell'offerta di trasporto aereo sulle rotte intercontinentali determini un aumento degli investimenti diretti esteri pari al 4,7%.

Per quanto riguarda il turismo la rilevanza del trasporto aereo appare intuitivo.

La rete aeroportuale italiana comprende 112 scali operativi di cui:

- ❖ 90 aperti al solo traffico civile: 44 a voli commerciali e 47 a voli civili non di linea;
- ❖ 11 ad uso militare e civile;
- ❖ 11 dedicati al solo traffico militare.



Rispetto agli altri paesi europei l'Italia si colloca al quinto posto per numero di infrastrutture aeroportuali che gestiscono traffico civile commerciale dopo la Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Relativamente alla dimensione delle infrastrutture aeroportuali, si rileva che l'Italia presenta una quota maggiore di medie dimensioni rispetto al Regno Unito e Francia.

Analizzando la distribuzione delle più importanti compagnie LCC tra aeroporti principali e secondari e il loro grado di penetrazione rispetto al numero complessivo di aeroporti nel Paese di riferimento in ciascuna, si rileva che alcune compagnie LCC presentano indici di penetrazione negli aeroporti del Paese di riferimento elevati e pari a circa o oltre il 50% (è il caso di Air Berlin in Germania, Flybe nel Regno Unito).

Altre compagnie LCC sono maggiormente presenti sia negli aeroporti principali sia in quelli secondari o hanno una distribuzione non significativamente differente tra aeroporti principali e secondari (Ryanair in Spagna, Germanwing in Germania, Vueling in Italia).

Il processo di liberalizzazione, indebolendo il potere di mercato di Alitalia, ha consentito l'ingresso di nuove compagnie aeree europee che hanno aggredito soprattutto quelle aree dei mercati regionali lasciate fino ad allora inesplorate. Le Compagnie Aeree europee, LCC entrate nel mercato italiano, sfruttando il Know how precedentemente acquisito sui mercati regionali, hanno generato in pochi anni un aumento di volumi di traffico, soprattutto sugli scali nazionali diversi da Roma e Milano.

Se nella fase pre-liberalizzazione il rapporto tra i gestori e le compagnie di bandiera, entrambi spesso di proprietà pubblica, non teneva conto di elementi di carattere industriale, nella struttura di mercato che si delinea per effetto della liberalizzazione la condotta dei gestori aeroportuali è significativamente influenzata dal rapporto con le compagnie aeree presenti nel proprio scalo e dalla capacità di attrarre passeggeri e merci.

Il grado di competitività di un aeroporto può essere valutato considerando sia la dipendenza dello scalo, dai vettori che vi operano (concorrenza diretta), sia la capacità di offrire ai passeggeri rotte alternative ad altri scali (concorrenza indiretta).

Il potere negoziale dei vettori, nel cancellare o attivare rotte su un dato di scalo è tanto superiore quanto maggiore è la quota di mercato che gestisce minore è il numero di compagnie presenti nell'aeroporto.

L'andamento economico finanziario del gestore dunque dipende significativamente dall'andamento economico finanziario del vettore o dei vettori presenti nello scalo. La dipendenza di un gestore dalle



compagnie aeree aeree è particolarmente elevata negli aeroporti che non hanno infrastrutture aeroportuali vicine in grado di offrire rotte alternative.

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 la cui funzione può essere ricondotta ad esigenze di continuità territoriale o al bisogno di sopperire alle carenze infrastrutturali che caratterizzano alcune aree del Paese soprattutto il SUD.

Nel 2015 si conferma il trend di crescita per il sistema aeroportuale italiano, trend iniziato nel 2014 dopo 2 anni di contrazione (2012-2013).

Gli aeroporti italiani hanno infatti registrato, rispetto al 2014, un incremento del traffico passeggeri, pari al 4,5% un aumento dei volumi di merce trasportata pari al 3,6% e un incremento del numero complessivo dei movimenti degli aeromobili pari all'1%.

Nello specifico, nel corso del 2015, nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti sono transitati complessivamente 157.200.746 passeggeri, corrispondenti a quasi 7 MLN di passeggeri in più rispetto al 2014.

Per gli aeroporti che movimentano < 1 MLN di passeggeri, nel 2015 si è registrato un incremento di aviazione commerciale pari al 0,4%.





ANDAMENTO DEL TRAFFICO

Il traffico passeggeri dell'Aeroporto d'Abruzzo, nell'anno 2015, ha mostrato un importante segnale di ripresa con un incremento dell'9,08% rispetto all'anno precedente, sviluppando un volume di 607.004 passeggeri rispetto ai 548.257 dell'esercizio precedente.

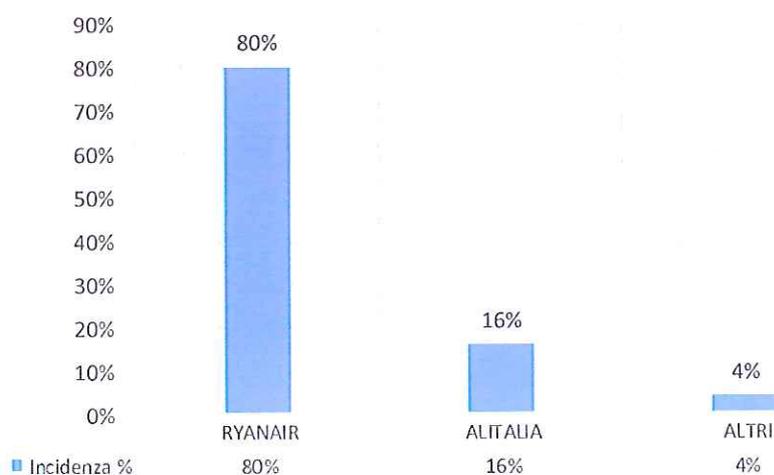
Ampliando lo spettro temporale del confronto all'ultimo quinquennio emerge come la crescita cumulata dall'Aeroporto d'Abruzzo sia comunque ampiamente positiva. Rispetto al 2010 la quota di mercato dell'Aeroporto in termini di passeggeri trasportati si è incrementata del 24%.

	2010	2015
Passeggeri	461.086	607.004

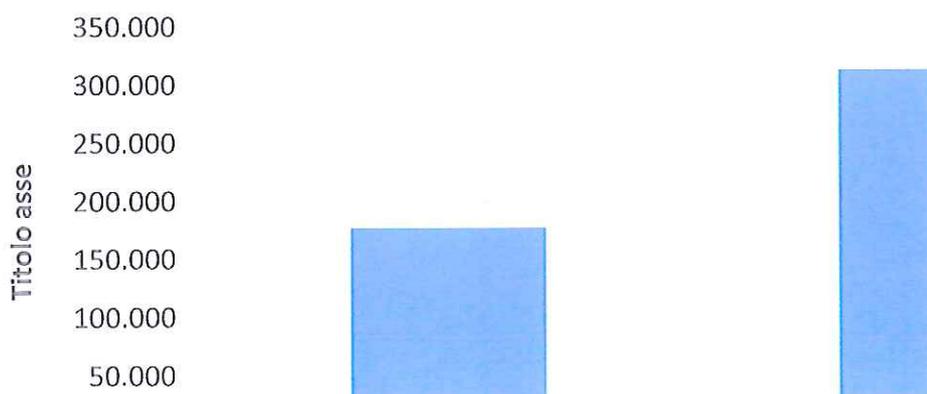
Le rotte operate direttamente dall'Aeroporto d'Abruzzo come linea sono state 12, più precisamente: Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Londra Stansted, Francoforte Hahn, Barcellona Girona, Bruxelles Charleroi, Parigi Beauvais, Dusseldorf, Catania, Tirana, Roma Fiumicino e Bucarest.

	2015	2014
Milano Linate	53.550	53.280
Bergamo Orio	176.870	158.423
Londra Stansted	99.720	99.796
Francoforte Hahn	64.578	59.728
Bruxelles Charleroi	60.868	58.203
Parigi Beauvais	41.098	40.456
Dusseldorf	20.224	22.730
Catania	65	
Roma Fiumicino	42.561	
Tirana	3.656	
Bucarest Otopeni	2.968	

E' necessario rilevare che l'Aeroporto d'Abruzzo è caratterizzato dalla rilevante presenza del vettore low cost Ryanair che incide per circa 80% dei passeggeri del traffico commerciale con una componente prevalentemente internazionale.



Ryanair 2015



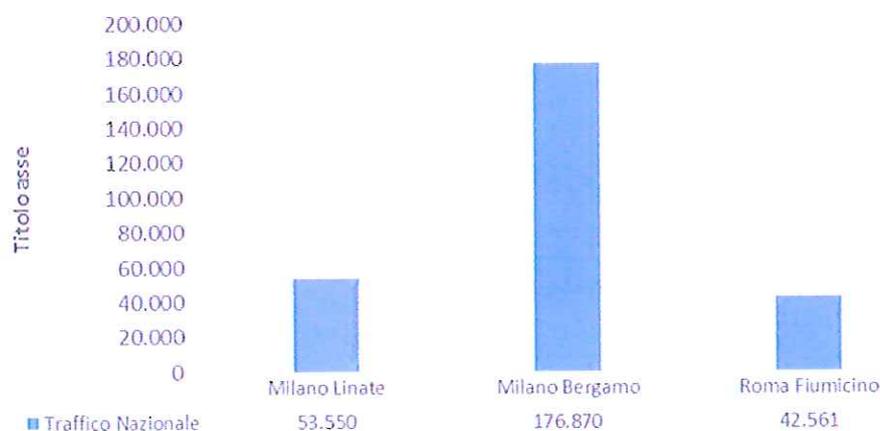

L'incremento del Traffico Internazionale è stato registrato, grazie all'aumento delle frequenze dei collegamenti sulla destinazione Bergamo Orio, che da sola ha registrato 176.870 passeggeri rispetto agli 158.423 del 2014, la percentuale di incremento è 2%. Anche la destinazione Francoforte ha riportato un incremento del 8% espandendo un traffico passeggeri a 64.578.

Nella tabella di seguito, si riporta l'andamento del traffico suddiviso per anno e per rotta.

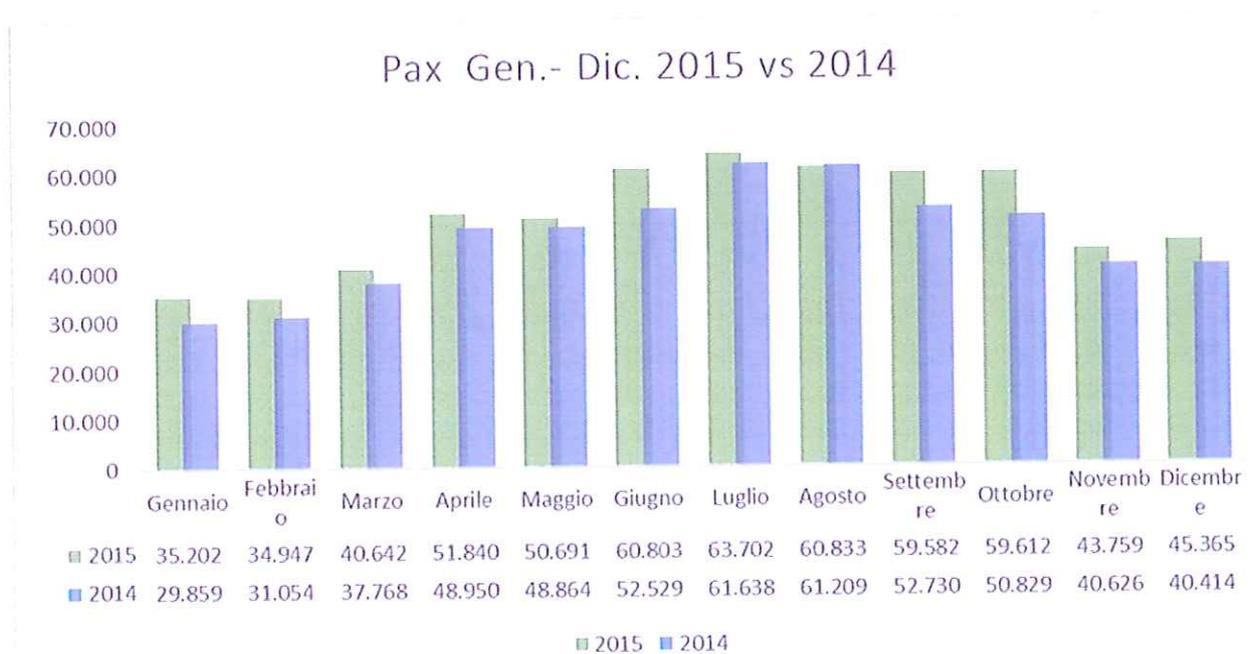
	Jan-Dec					LF	Jan-Dec					LF	Jan - Dec				
	2013		Posti offerti	Pax svilup.	LF		2014		Posti offerti	Pax svilup.	LF		2015		Posti offerti	Pax svilup.	LF
	Flights	Pax					Flights	Pax					Flights	Pax			
BGY	1.139	151.038	215.271	151.038	70%	BGY	1.155	158.423	218.295	158.423	73%	BGY	1.181	176.870	223.209	176.870	79%
CAG	187	22.576	35.343	22.576	64%	CAG	121	17.853	22.869	17.853	78%	CAG	0	0	0	0	
AHO	8	1.090	1.512	1.090	72%	AHO	10	1.467	1.890	1.467	78%	AHO	0	0	0	0	
STN	517	85.235	97.713	85.235	87%	STN	586	97.796	110.754	97.796	88%	STN	602	99.720	113.778	99.720	88%
CRL	376	55.516	71.064	55.516	78%	CRL	380	58.203	71.820	58.203	81%	CRL	378	60.868	71.442	60.868	85%
HHN	439	58.934	82.971	58.934	71%	HHN	409	59.728	77.301	59.728	77%	HHN	432	64.578	81.648	64.578	79%
BVA	270	39.898	51.030	39.898	78%	BVA	262	40.456	49.518	40.456	82%	BVA	270	41.098	51.030	41.098	81%
GRO	206	28.204	38.934	28.204	72%	GRO	227	32.868	42.903	32.868	77%	GRO	170	25.173	32.168	25.173	78%
NRN	187	25.218	35.343	25.218	71%	NRN	162	22.730	30.618	22.730	74%	NRN	124	20.224	23.436	20.224	86%
TRF	62	5.065	11.718	5.065	43%	TRF	26	3.070	4.914	3.070	62%	TRF	0	0	0	0	
	3.391	472.774	640.899	472.774	74%		3.338	492.594	630.882	492.594	78%		3.157	488.531	596.711	488.531	82%

Il grafico di seguito evidenzia come nel 2015 rispetto al 2014 il traffico Nazionale passeggeri si sia incrementato. L'incremento è stato realizzato dal raddoppio dall'avvio del collegamento con l'HUB di Roma Fiumicino con il Vettore Alitalia, che con 3 frequenze giornaliere in partenza da Pescara e v.v. ha reso possibile la connessione multi-giornaliera tra lo scalo abruzzese con il resto dell'Italia, dell'Europa e del Mondo.

Traffico Nazionale 2015



Il successivo grafico riporta il traffico sviluppato nei dodici mesi del 2015 rispetto al 2014, evidenziando come tolti i primi due mesi di gennaio e febbraio, la connessione con Roma Fiumicino ha destagionalizzato il traffico passeggeri.



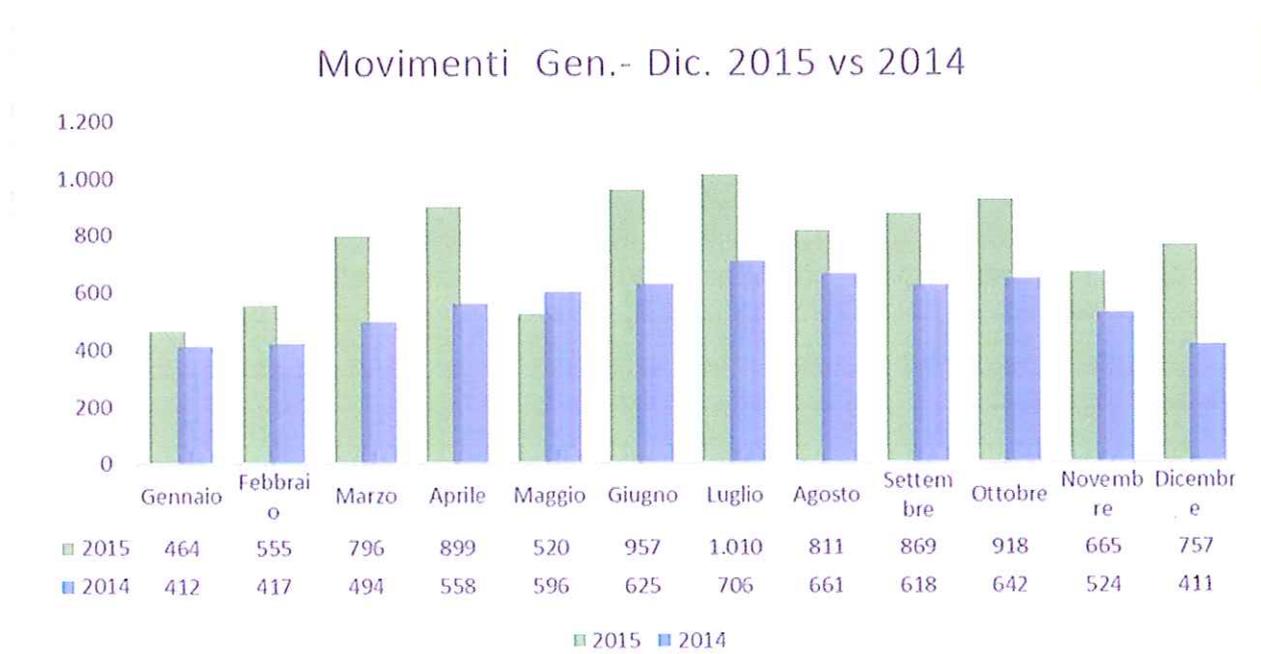
A seguito della Manifestazione di interesse pubblicata nel 2014, con lo scopo di sollecitare i vettori ad sviluppare traffico sull'aeroporto d'Abruzzo, Wizz Air ha avviato il collegamento per Bucarest Otopeni, il 27 Ottobre 2015, con 2 frequenze settimanali con un aereo da 180 posti.

Il vettore ha sviluppato sullo scalo un traffico passeggeri di 2.968.



Dal 1 Gennaio 2015, Assaeroporti su istanza di Enac, ha richiesto ai Gestori aeroportuali di riportare all'interno delle statistiche mensili tutti i movimenti generati sullo scalo includendo i voli Scuola e i Voli di Stato non riportati nelle statistiche dell'anno 2014.

Per quanto sopra il numero di movimenti realizzati nell'anno 2015 risulta molto più elevato rispetto a quelli realizzati nell'anno 2014.



L'andamento del traffico dell'aviazione generale ha subito una contrazione rispetto all'anno 2014 in quanto risente maggiormente del perdurare della crisi economica.

	2015	2014
Aviazione Generale	2.768	2.972

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 promuovere lo sviluppo della domanda turistica. La policy indica gli obiettivi prioritari di sviluppo del traffico internazionali ed in particolare il segmento incoming.

INFORMAZIONI SULLE VARIAZIONI DELL'ASSETTO SOCIETARIO

In data 17 dicembre 2014, il Consiglio di Amministrazione, preso atto della volontà manifestata dalla Regione Abruzzo, socio di maggioranza della società, di modificare lo statuto sociale, alla luce della perdita in fra annuale di esercizio al 31 ottobre 2014 e disquisita la correlata relazione, delibera di convocare l'Assemblea Ordinaria e a seguire la Straordinaria per il giorno 7 gennaio 2015 e occorrendo in seconda convocazione per il giorno 8 gennaio con i seguenti punti di trattazione:

Assemblea Ordinaria:

- Esame della situazione patrimoniale della società, della relazione degli Amministratori e del Collegio Sindacale ex artt. 2446 e 2447 c.c.;
- Nomina del Collegio Sindacale, del suo Presidente e determinazioni dei relativi compensi.

Assemblea Straordinaria:

1. Modifiche Statutarie secondo bozza a disposizione dei Soci presso la sede della società;
2. Deliberazioni ex art. 2447 c.c..

In sede Ordinaria, i Soci hanno differito ogni determinazione relativa al 1° punto alle date del 25 e 26 gennaio e hanno nominato il nuovo Collegio Sindacale.

In sede Straordinaria, è stato approvato il nuovo statuto sociale che prevede la riduzione dei componenti del Consiglio di Amministrazione a cinque membri e sono state determinate nuove norme inerenti la nomina dell'Organo amministrativo.

In data 26 gennaio, come già sopra illustrato, vengono convocate l'Assemblea dei Soci in sede Ordinaria e Straordinaria con il seguente ordine del giorno:

Assemblea Ordinaria:

1. Esame della situazione patrimoniale della società, della relazione degli Amministratori e del Collegio Sindacale ex artt. 2446 e 2447 c.c.;
2. Nomina del Consiglio di Amministrazione, del suo Presidente e determinazioni dei relativi compensi.

Assemblea Straordinaria:

1. Deliberazioni ex art. 2447 c.c..

Relativamente all'analisi della situazione patrimoniale della società al 31 ottobre 2014, i Soci hanno preso atto della perdita del periodo per Euro 5.028.158,00 rinviando ogni ulteriore determinazione all'Assemblea Straordinaria e hanno dato seguito alla nomina, per il triennio 2015-2016 e comunque fino alla data di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016, del nuovo Consiglio di Amministrazione, così composto:

Presidente: Nicola Mattoscio

Vice Presidente: Antonello Ricci

Consigliere: Barbara Becchi

Consigliere: Emidio Isidoro

Consigliere: Valentino Sciotti.

In sede di Assemblea Straordinaria, i Soci deliberano la ricapitalizzazione della società con un aumento scindibile di Euro 7.000.000,00 attribuendo il termine di 120 giorni per l'esercizio del diritto di opzione da parte dei Soci.

Con comunicazione del 17 febbraio 2015 la società invitava i soci, Regione Abruzzo, Comune di Pescara, C.C.I.A.A. di Pescara, C.C.I.A.A. di Chieti e FuturCleaning ad esercitare il diritto di opzione ex Art 2441 codice civile con la sottoscrizione delle azioni di nuova emissione in misura proporzionale alla rispettiva partecipazione al Capitale Sociale, nei termini stabiliti nell'Assemblea Straordinaria.



In data 30 marzo il Consiglio di Amministrazione della SAGA, delibera l'approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 e conseguentemente la convocazione dell'Assemblea dei Soci per il giorno 29 aprile 2015, alle ore 17:00, in prima adunanza e per il giorno 30 aprile 2015, alle ore 15:30, in seconda adunanza, presso la Sede Sociale per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno:

- 1) Approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 e relativi allegati, deliberazioni inerenti e conseguenti;
- 2) Nomina del Revisore contabile e determinazione dei relativi compensi

In data 30 aprile 2015 alle ore 15:30, come indicato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 marzo 2015 si è tenuta l'Assemblea dei soci nella quale viene deliberato di:

1. Approvare la Relazione sulla Gestione del Consiglio di Amministrazione, il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e il risultato di esercizio con una perdita pari a Euro 7.740.623,00;
2. Di coprire la perdita di esercizio come di seguito, quanto ad Euro 7.000.000,00 attraverso la ricapitalizzazione di pari importo come delibera dell'Assemblea dei Soci del 26 gennaio 2015 e quanto ad Euro 740.623,00 con rinvio a futuri esercizi;
3. Affidare il mandato di revisione contabile, certificazione del Bilancio e contabilità regolatoria alla PricewaterhouseCoopers e di riconoscere un corrispettivo annuo pari a Euro 9.000,00.

In seguito alla comunicazione inviata ai soci in data 17 febbraio 2015 e relativa alla ricapitalizzazione della società, deliberata nell'Assemblea dei soci tenutasi il 26 gennaio, e a quanto deliberato nell'assemblea dei soci tenutasi il 30 aprile, si evidenzia come la compagine sociale alla data del 16 luglio 2015 risulta così costituita:

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

In data 7 settembre 2015 previo regolare convocazione, si è tenuta l'Assemblea dei Soci, la quale in sede ordinaria ha deliberato l'approvazione del Piano Industriale anno 2015-2020 e nella parte Straordinaria le modifiche Statutarie rese necessarie per riconfigurare nello Statuto all'esatta consistenza del Capitale Sociale come risultante dalla sopra descritta ricapitalizzazione. A margine di quanto illustrato si evidenzia come nel corso dell'Assemblea su richiesta del Socio di maggioranza e affinché i Soci possano riconsiderare il modello di governante in forza del nuovo Statuto, siano state richieste le dimissioni dei Consiglieri di Amministrazione in carica e come gli stessi abbiano acconsentito alla richiesta.

In data 21 settembre 2015 previo regolare convocazione si è tenuta l'Assemblea dei Soci, la quale ha deliberato la ricostituzione del Consiglio di Amministrazione ed individuando nelle persona del Prof. Nicola Mattoscio il Presidente, nella persona del Dott. Antonello Ricci il Vice-Presidente e nella persona Dott.ssa Antonella Allegrino l'ulteriore Consigliere.

Modello di Organizzativo ai sensi del D.Lgs 231/2001 e Codice Etico

Il Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231 ha introdotto una nuova forma di responsabilità amministrativa delle società per reati commessi dagli amministratori, dirigenti o dipendenti nell'interesse o a vantaggio della società stessa. Nell'introdurre il suddetto regime di responsabilità amministrativa, peraltro, il D.Lgs. 231/2001 prevede una specifica forma di esonero dalla responsabilità se la società dimostra di aver adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione e gestione idonei alla prevenzione dei reati della specie di quello verificatosi.

In tal senso, il Consiglio di Amministrazione della SAGA ha approvato nella seduta del 20 gennaio 2014 oltre al Codice Etico, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal Decreto Legislativo n.231/2001, scelta che si inserisce nella più ampia politica di sensibilizzazione alla gestione trasparente e corretta della Società stessa, nel rispetto della normativa vigente e dei fondamentali principi di etica degli affari finalizzati a garantire una corretta amministrazione.

Il Codice Etico definisce, in modo esplicito ed univoco, i valori ed i principi ai quali deve ispirarsi e uniformarsi l'agire della Società nell'istaurare rapporti con i soggetti con cui interagisce in occasione



dello svolgimento delle proprie attività, affinché tali rapporti possano svolgersi e svilupparsi in modo socialmente ed eticamente corretto.

E' stato costituito l'Organismo di Vigilanza con il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello, il quale è sotto costante monitoraggio ed aggiornamento.

Si specifica che il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo prevede la possibilità per tutti coloro che vengano a conoscenza di informazioni relative alla commissione di reati, nonché di fatti e/o comportamenti non conformi alle regole di condotta elaborate da SAGA ai sensi del D.Lgs.231/2001, di effettuare segnalazioni spontanee all'Organismo di Vigilanza.

Per garantire la massima riservatezza, tali segnalazioni possono essere effettuate anche in forma anonima utilizzando un'apposita cassetta predisposta all'interno dell'aerostazione, in prossimità della biglietteria della SAGA.

Sono stabiliti presidi di controllo per disciplinare le attività aziendali rilevanti per la prevenzione dei reati previsti dal D.Lgs. n. 231 del 2001 e, conformemente alle disposizioni di legge, è introdotto un sistema disciplinare per sanzionare eventuali violazioni del Modello 231.

AMMINISTRAZIONE TRASPARENZA

Il concetto di trasparenza, a livello nazionale, è stato introdotto dal D.Lgs 150/2009 che presenta una prima definizione del concetto di trasparenza, da recepire come "accessibilità totale, anche attraverso lo strumento della pubblicazione sui siti istituzionali delle amministrazioni pubbliche, delle informazioni concernenti ogni aspetto dell'organizzazione, degli indicatori relativi agli andamenti gestionali e all'utilizzo delle risorse per il perseguimento delle funzioni istituzionali, dei risultati dell'attività di misurazione e valutazione svolta dagli organi competenti, allo scopo di favorire forme di diffuse di controllo del rispetto dei principi di buon andamento e imparzialità".

Con la Legge 190/2012 la "trasparenza" viene considerata uno dei principali strumenti di prevenzione dei fenomeni corruttivi.

A tal proposito l'art.1, comma 34 stabilisce che "le disposizioni dei commi da 15 a 33 si applicano alle amministrazioni pubbliche di cui all'art.1, comma 2, del D.Lgs 165/2001, e successive modificazioni, agli enti pubblici nazionali, nonché alle società partecipate dalle amministrazioni pubbliche e dalle



loro controllate, ai sensi dell'art.2359 del codice civile, limitatamente alla loro attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o dell'Unione europea”.

La limitazione della trasparenza alle attività di interesse pubblico per le strutture societarie è il punto di equilibrio tra le esigenze che caratterizzano l'attività imprenditoriale di tali società e le esigenze che caratterizzano l'attività con profili pubblicistici delle medesime.

Il Decreto Legislativo n.33 del 2013 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni” ribadisce che la trasparenza è da intendere non più come mero diritto di accesso agli atti, bensì come accessibilità alle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività della società, allo scopo di favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche.

L'art.11 del decreto individua tra i destinatari:

Le Pubbliche Amministrazioni, di cui all'art.1, comma 2, del D.Lgs 165/2001;

Le Società Partecipate dalla Pubblica Amministrazione e le Società da esse controllate ai sensi dell'art.2359 c.c.

Le Autorità indipendenti di garanzia, vigilanza e regolazione.

La CIVIT, alla luce degli interventi normativi di cui sopra, con la delibera 50/2013 ha elaborato le “Linee guida per l'aggiornamento del Programma Triennale per la trasparenza e l'Integrità”, il Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione ha emanato la Circolare n.1/2014 del 14.02.2014, recante indicazioni in merito all' ”ambito soggettivo ed oggettivo di applicazione delle regole di trasparenza di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190 e al decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33: in particolare, gli enti economici e le società controllate e partecipate”. Recente, il Decreto Legge del 24 giugno 2014, n.90 convertito dalla legge n. 144 del 24 giugno 2014 che ha introdotto ulteriori disposizioni finalizzate alla semplificazione ed alla trasparenza amministrativa.

I principali obiettivi di SAGA in materia di trasparenza sono i seguenti:

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;



La società si è adoperata nell'assicurare la costruzione di flussi costanti nelle informazioni pubblicate con una sempre maggiore e diretta modalità di acquisizione delle stesse;

La società in ossequio alla vigente normativa ex D.Lgs 33/2013, ha inserito la sezione "Amministrazione Trasparente", conferendole una posizione di particolare visibilità, all'interno del sito istituzionale e rendendola visibile in ogni pagina.

Le informazioni e i documenti messi a disposizione dei cittadini per garantire la trasparenza dell'azione amministrativa, sono raggruppati in sottosezioni come previsto dal D.Lgs. 14.03.2013 n. 33:

- Organi societari
- Management
- Consulenze e Collaborazioni
- Modello 231/01
- Bilanci Aziendali
- Pubblicazioni ai sensi dell'art.1 L.190/2012
- Dichiarazione ai sensi del D.Lgs n.39/2013

Facilmente consultabile è la sezione "Bandi", presente in un apposito spazio nell' home page e raggiungibile anche attraverso la sezione "L'Aeroporto".

La SAGA, ai sensi della normativa vigente, è dotata di Posta Elettronica Certificata. Sul portale web è visibile nella sezione "L'Aeroporto" sotto la voce "S.A.G.A. S.p.A."

La società provvederà ad implementare e migliorare gli automatismi informatici per l'aggiornamento dei dati, in trasparenza, al fine di evitare la staticità delle informazioni pubblicate ed il loro aggiornamento nel tempo.

I dati, le informazioni, i documenti sono pubblicati in aderenza ai principi della completezza e accuratezza, i cui contenuti, comprensibili ed esplicitati in modo chiaro ed evidente.

Ai sensi delle disposizioni del D. Lgs 33/2013, l'aggiornamento dei dati pubblicati deve avvenire tempestivamente, ovvero in tempi tali da assicurare l'utile fruizione dall'utente.

La società per il tramite del Responsabile Trasparenza pubblica i dati e le diverse informazioni secondo le scadenze previste dalla legge e, qualora non sia prevista una scadenza, si attiene al principio della tempestività.



La società si riserva, ove possibile, a programmare delle giornate dedicate ai progetti trasparenza e anticorruzione. La pianificazione di tali giornate è tesa a sviluppare la cultura della legalità ed integrità, sia all'interno della struttura aziendale sia nei rapporti che SAGA instaura all'esterno.

Il Responsabile Trasparenza svolge costantemente un'attività di controllo sull'adempimento degli obblighi di pubblicazione da parte della società, procedendo alle eventuali segnalazioni e garantendo il monitoraggio interno degli obblighi di trasparenza.

ANTICORRUZIONE

La società di gestione S.A.G.A. SpA, a seguito dell'entrata in vigore della legge 190/2012, ha ottemperato gli adempimenti previsti dalla normativa.

Come indicato nel Piano Nazionale Anticorruzione approvato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione nel settembre 2013 (punto 3.1) "al fine di dare attuazione alle norme contenute nella L. 190/2012 gli enti pubblici economici e gli enti di diritto privato in controllo pubblico, di livello nazionale o regionale/locale sono tenuti ad introdurre e ad implementare adeguate misure organizzative e gestionali. Per evitare inutili ridondanze qualora questi enti adottino già modelli di organizzazione e gestione del rischio sulla base del D.Lgs 231/01 nella propria azione di prevenzione della corruzione possono fare perno su essi, ma estendendone l'ambito di applicazione non solo ai reati contro la pubblica amministrazione previsti dalla 231/01, ma anche a tutti quelli considerati nella L. 190/2012, dal lato attivo e passivo, anche in relazione al tipo di attività svolto dall'ente (società strumentali/società di interesse generale). Tali parti dei modelli di organizzazione e gestione, integrate ai sensi della L. 190/2012 e denominate Piani di prevenzione della corruzione, debbono essere trasmessi alle amministrazioni pubbliche vigilanti ed essere pubblicati sul sito istituzionale."

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.

L'hangar sarà dunque realizzato sulle fondazioni esistenti e sarà completato da un'appendice destinata ad officina e uffici.

La progettazione e costruzione dell'opera è prevista nel periodo da gennaio 2015 a luglio 2015; l'importo destinato per la realizzazione dell'opera, valutato nell'ambito del progetto, è pari a Euro 990.200,00 ed 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.

E' stata espletata la gara d'appalto e in data 13/11/2015 è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria dei lavori. E' in corso la stipula del contratto di appalto.

- 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: stipula del contratto di appalto.

ALTRI ESPROPRI

Gli espropri di cui trattasi, previsti nel Master Plan, riguardavano l'ampliamento del sedime aeroportuale verso l'Asse Attrezzato (per mq. 80.900), con la conseguente possibilità di allontanare l'attuale percorso della strada perimetrale dalla strip e dalla CGA, e verso lo svincolo della circonvallazione di Pescara SS16 sulla via Tiburtina Valeria (per mq. 10.000).

Ad oggi sono stati effettuati solo alcuni espropri in una fascia limitrofa all'attuale recinzione del sedime lato Asse Attrezzato, che consentiranno tra l'altro lo spostamento di un tratto di strada perimetrale fuori dalla strip e dalla CGA (vedasi paragrafo 3.12).

Nel quadriennio 2015-2018, si prevede di continuare gli espropri per mq. 12.000 in direzione nord verso l'Asse Attrezzato, per la fascia necessaria a ultimare la traslazione della strada perimetrale fuori dalla strip, e di acquistare i 10.000 mq sul lato dello svincolo della circonvallazione.

- Importo totale intervento (da valori di mercato) Euro 2.090.700,00
- Fonte di finanziamento: pubblico da reperire.
- Tempi di realizzazione: giugno 2016 - dicembre 2017
- Stato d'avanzamento: da iniziare.

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 Euro 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 Euro 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 Euro 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 Euro 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 Euro 57.919,03;
- Perizia di variante n. 2 per lavori in diminuzione per Euro 71,30;
- Perizia di variante n. 3 per adeguamento alla normativa d.lgs. 311/06 per lavori in aumento di Euro 69.259,84;
- Perizia di variante n. 4 per lavori in diminuzione per Euro 189,35;
- Perizia di variante n. 5 per lavori in diminuzione per Euro 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.

Attualmente i lavori sono ancora 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 - Riqualificazione 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.

Le somme residue del finanziamento collegato al progetto di ampliamento dell'aerostazione saranno dunque utilizzate con apposita variante nell'ambito del progetto di Completamento sopra citato.

- Importo lavori da ultima variante: Euro 2.403.170,59
- Importo totale intervento Euro 3.460.000,00
- Fonte di finanziamento: Finanziamento Regionale Euro 3.460.000,00
- Tempi di realizzazione iniziali: maggio 2006 - luglio 2007 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: sospensione dal 27/04/2011
- Previsione di chiusura lavori 31 ottobre 2016

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 la 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 Euro 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.

La ditta seconda classificata ha promosso un ricorso al TAR, di cui si sta attendendo l'esito.

- Importo lavori da progetto: Euro 3.380.882,44
- Importo totale intervento da progetto: Euro 3.960.000,00
- Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013 Euro 3.960.000,00
- Tempi di realizzazione: ottobre 2014 - novembre 2016 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: ricorso al TAR.

REPARTO VOLO POLIZIA

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava la realizzazione di nuovi uffici ed alloggi per l'11° Reparto volo della Polizia di Stato nell'area nord del sedime aeroportuale in vicinanza del varco lato Asse Attrezzato; la costruzione dell'opera era prevista nel periodo dal 1/6/2006 al 31/12/2008;

L'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a Euro 1.550.000; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Regionale.

Il progetto esecutivo è stato approvato da ENAC in data 19.09.2007 con nota 57982/DIRGEN/APS. In data 16/01/2008 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per l'Abruzzo ha proceduto all'affidamento dei lavori.

Con nota Prot. 0118660 del 15/09/2011 ENAC ha comunicato l'approvazione di un progetto di variante.

I lavori sono stati ultimati e la commissione di collaudo ENAC ha effettuato il Collaudo in data 13/05/2014.

- Importo lavori a seguito di variante: Euro 1.358.945,95
- Importo totale intervento Euro 1.550.000,00
- Fonte di finanziamento: Regione Abruzzo Euro 1.550.000,00
- Tempi di realizzazione: 2006-2014 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: lavori collaudati.

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.

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

In data 29/12/2015 è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria.

- Importo totale lavori da progetto esecutivo: Euro 2.096.318,79
- Importo totale intervento da progetto esecutivo: Euro 2.300.000,00
- Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013 Euro 2.300.000,00
- Tempi di realizzazione: agosto 2015 - ottobre 2016 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: procedura di gara d'appalto.

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 distacco aeroportuale dei VVF;
- L'ampliamento dell'autorimessa del medesimo distacco;
- La realizzazione di un raccordo per collegare i piazzali degli Enti di Stato dell'area nord alla testata pista 22;
- 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 richiedendo l'utilizzo delle economie d'asta di cui ai lavori del primo lotto. L'importo totale dei lavori da progetto definitivo (1° e 2° lotto) ammonta a Euro 2.513.852,68.

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, saranno svolte dal Provveditorato medesimo.

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 26/01/2016 è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria.

- 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 - agosto 2016 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: gara di appalto 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 Master Plan per il Sud come Interventi per lo sviluppo dell'Aeroporto d'Abruzzo.

Si prevede che da gennaio 2017, si riprenderà l'attività di progettazione per ultimare le opere per ottobre 2018.

- Importo lavori: Euro 3 500 000,00
- Importo totale intervento Euro 7.000.000,00
- Fonte di finanziamento (da reperire): pubblico Euro 7.000.000,00
- Tempi di realizzazione: la progettazione ripartirà da gennaio 2017 - ottobre 2018 fine lavori

Stato d'avanzamento: adeguamento del progetto definitivo.

AEROSTAZIONE MERCI 2° LOTTO

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava il completamento dell'aerostazione merci mediante la realizzazione del fabbricato aerostazione con nuovi uffici adiacenti.

Nel 2006 si concluse un accordo per la realizzazione di un hangar provvisorio per la manutenzione ad uso di Airone Technic, con caratteristiche tali da poter essere successivamente riconvertito ad edificio per aerostazione merci. ENAC espresse parere favorevole (con alcune prescrizioni) al progetto esecutivo dell'hangar con nota 0018161/DIRGEN/APS del 20/3/2007.

Il certificato di agibilità della Commissione ENAC è del 3/12/2007.

Le vicissitudini societarie di AirOne e di Airone Technic, hanno fatto sì che attualmente l'hangar non sia più utilizzato per le attività di manutenzione, e la struttura è rimasta di proprietà di Alitalia. La SAGA ha recentemente promosso una contrattazione con Alitalia per l'acquisto dell'hangar per un importo di Euro 400.000,00 circa.

Vista la costante carenza di traffico merci e in attesa di una prossima rivisitazione del sistema logistico regionale e dell'individuazione del ruolo dell'aeroporto all'interno di tale sistema, l'intervento è stato differito. Si stanno anche valutando ipotesi di diversificazione dell'impiego di tali aree.

In ogni caso si prevede di poter avviare la progettazione dell'intervento a giugno 2017.

- Importo totale dell'intervento previsto inizialmente Euro 7.222.060,00
- Fonte di finanziamento: pubblico Euro 7.222.060,00
- Tempi di realizzazione: giugno 2017 - novembre 2018 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non attuato.

PALAZZINA UFFICI DIREZIONALI

L'intervento, incluso nel Master Plan, prevedeva la realizzazione degli uffici direzionali e dei relativi sottoservizi nel periodo da gennaio 2010 a settembre 2011; la progettazione e l'attuazione dell'intervento erano però state differite perché le esigenze operative/gestionali non lo giustificavano, considerata la grande superficie ad uso uffici presente all'interno dell'Aerostazione.

Con il nuovo Piano Industriale della società (approvato in data 7/9/2015 dall'Assemblea dei Soci), invece, si è ipotizzato lo spostamento degli uffici attualmente ubicati al primo piano dell'aerostazione, al fine di consentire l'utilizzo dello stesso per attività landside aperte al pubblico.

A tal fine si è previsto di riprogrammare nel quadriennio in esame la realizzazione di una nuova palazzina uffici direzionali, in cui tra l'altro in futuro saranno spostati gli uffici relativi a quelle funzioni che non hanno stretta attinenza con le attività del terminal.

- Importo totale dell'intervento previsto inizialmente Euro 5.000.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 5.000.000,00
- Tempi di realizzazione previsti: giugno 2016 al maggio 2018 (progettazione/esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non attuato.

CAPITANERIA DI PORTO

L'intervento, incluso nel Master Plan, riguardava la realizzazione di nuovi uffici ed hangar per il Reparto volo della Capitaneria di Porto nell'area nord del sedime aeroportuale dove già sono stati ricollocati gran parte degli edifici dei reparti volo degli altri Enti di Stato schierati sull'aeroporto di Pescara.

Tale intervento, come anche la realizzazione della nuova infrastruttura destinata all'Aviazione Generale, rispondeva ad una esigenza di razionalizzazione delle aree a sud del sedime, un tempo assegnate ai reparti degli Enti di Stato, al fine di consentire l'estensione delle attività dell'Aviazione Commerciale e più in generale dello sviluppo aeroportuale.

La progettazione e costruzione dell'opera erano previste nel Master Plan nell'arco del periodo da gennaio 2010 a luglio 2012: l'importo complessivo dell'intervento era pari a Euro 10.934.000,00; per il suo compimento era previsto il finanziamento con fondi pubblici.

In attesa di reperire i necessari finanziamenti, si è differito l'intervento, che tra l'altro non trova il sostegno della stessa Guardia Costiera che ha manifestato delle resistenze al trasferimento del presidio nell'area assegnata in vicinanza degli altri Reparti Volo degli Enti di Stato.

- Importo totale dell'intervento previsto inizialmente Euro 10.934.000,00
- Fonte di finanziamento: pubblico Euro 10.934.000,00
- Tempi di realizzazione previsti: giugno 2016 - ottobre 2018 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non attuato.

INFRASTRUTTURE AVIAZIONE GENERALE

L'intervento, previsto nel Master Plan dal 1/7/2011 al 30/09/2013 (progettazione-esecuzione), riguardava la realizzazione di hangar con uffici in appendice per aviazione minore nell'area attualmente occupata dal reparto Volo della Capitaneria di Porto. L'intervento è stato dunque rifasato con lo spostamento delle infrastrutture di tale reparto.

- Importo totale dell'intervento previsto Euro 1.860.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 1.860.000,00
- Tempi di realizzazione previsti: luglio 2016 - agosto 2018 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non attuato.

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 sarà 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 riqualificazione di gran parte della zona airside (si vedano i dettagli nei paragrafi successivi).

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 13/11/2015 è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria della gara; in data 3/12/2015 il CdA di SAGA ha disposto l'aggiudicazione definitiva.

- 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: gara d'appalto integrato in corso.

Di seguito sono descritti i lavori previsti per la riqualificazione dell'area airside:

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL MANTO BITUMINOSO DELLA PISTA DI VOLO

I lavori consisteranno nel rifacimento del manto bituminoso nella striscia centrale della pista (RWY) per una larghezza di 16 metri e una lunghezza di 2200 metri (zona soggetta a maggiore usura a causa dei passaggi degli aeromobili). E' stata ipotizzata una sostituzione del solo tappetino d'usura (circa cm 5), spingendo l'intervento agli strati più profondi, solo sul 40% della superficie totale: in tali tratti sarà effettuato uno sbancamento per ulteriori cm 20 circa con successivo ripristino dello strato di conglomerato bituminoso.

L'effettuazione dell'intervento nelle modalità di cui sopra implicherà di dover operare anche sul sistema di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) già presenti (recupero segnali dei segnali di asse pista e di asse



raccordi, comprese le relative basi, predisposizione di tubazioni secondarie nei tratti interessati dalla scarifica, e riposizionamento delle basi dei segnali).

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL MANTO BITUMINOSO DELLA PISTA DI RULLAGGIO E DEI RACCORDI

I lavori, consisteranno nella sostituzione del manto bituminoso della striscia centrale della Taxiway (TWY E), e dei raccordi, per una larghezza di 10 metri ed una lunghezza di circa 3300 metri (zona soggetta a maggiore usura a causa dei passaggi degli aeromobili).

Le opere previste interferiranno in parte con i cavi di alimentazione dei sistemi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) presenti all'interno del manto bituminoso, pertanto saranno previsti i necessari ripristini.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DI PARTE DEGLI SHOULDERS PISTA

Gli shoulders della pista di volo sono stati oggetto di ampliamento nell'ambito dei lavori di adeguamento dell'Aeroporto d'Abruzzo alle norme ICAO ed al regolamento E.N.A.C. del 21/10/2003, che prevede una dimensione trasversale della runway, compresa di shoulders pari a 60 metri per piste di categoria 4D. Le porzioni di banchina preesistenti (tra bordo pista e fascia di ampliamento) attualmente versano in buone condizioni sulla base di controlli a vista. Sono stati effettuati sondaggi per verificarne l'effettivo stato e la consistenza.

Pertanto i lavori di manutenzione straordinaria degli shoulders interesseranno entrambi i lati della pista per una larghezza complessiva di metri 7,5 circa. La tipologia di intervento ipotizzato consiste nella fresatura del tappetino della vecchia porzione di shoulder più un tratto di sovrapposizione sulla nuova fascia per eliminare la proliferazione di erbe infestanti e ripavimentazione con idoneo tappetino d'usura bituminoso.

RIQUALIFICAZIONE DEL PIAZZALE DI SOSTA APRON 1

I lavori consisteranno nella riqualificazione strutturale delle superfici rigide, costituenti la pavimentazione degli aprons, attualmente in gran parte fessurate superficialmente (circa mq 11.000). La ristrutturazione, sarà eseguita mediante idroscarifica superficiale per uno spessore di circa 2 cm e ripristino con microcalcestruzzo a rapidissimo indurimento volumetricamente stabile con fibre polimeriche strutturali ad elevato modulo elastico.

MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE DELLA PISTA, DELLE VIE DI RULLAGGIO E DEGLI APRONS

I lavori consisteranno nel mantenimento in efficienza della segnaletica orizzontale presente sulla pista di volo, sui piazzali di sosta degli aeromobili (aprons 1 e 2) e sulle vie di rullaggio, mediante ripasso con idonee vernici rifrangenti e spruzzatura di perline di granulometria media fino al raggiungimento della rifrangenza secondo il regolamento Enac.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA STRADA PERIMETRALE

I lavori consisteranno nella sostituzione e riqualificazione del manto bituminoso della strada perimetrale. In particolare nella fascia prospiciente il terminal e la rimessa mezzi di rampa, verrà effettuata la fresatura del manto esistente e il ripristino del tappetino.

Per i tratti di strada attualmente non asfaltati (circa ml 600 lato testata 04 e ml 1300 lato asse attrezzato al confine della zona enucleata) è prevista la compattazione e il ricarico della fondazione con materiale arido e la realizzazione del pacchetto di conglomerato bituminoso.

E' inoltre previsto lo spostamento di un tratto della strada perimetrale che attualmente invade la strip e lambisce la CGA in una fascia di terreni di recente acquisizione.

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 Euro 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, di sostituzione dell'impianto automatico (colonnine ticket, sbarre, cassa automatica, cablaggi, software e hardware) con un nuovo sistema di gestione ad elevata efficienza, e di realizzazione delle opere stradali connesse. L'importo determinato (mediante computo metrico estimativo preliminare) per tale prima fase di lavori è di Euro 350.000,00.

- Importo dell'intervento di riqualificazione previsto Euro 350.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 350.000,00
- Tempi di realizzazione: gennaio 2016 a maggio 2016 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: progettazione preliminare della modifica del layout.

RICONFIGURAZIONE AREA CHECK-IN DELL'AEROSTAZIONE

L'intervento, incluso nel Master Plan, prevedeva l'inserimento di quattro nuovi banchi check-in e la conseguente riconfigurazione degli spazi limitrofi all'interno dell'aerostazione. La diffusione dell'uso del web check-in e del baggage drop-off, unitamente alle previsioni di incremento del traffico nel breve e medio periodo hanno suggerito di prevedere il parziale reimpiego di alcune posizioni dell'attuale check-in in favore di questo innovativo processo che vede una maggiore autonomia e partecipazione del passeggero.

Si prevede di realizzare tre nuove postazioni di rilascio del bagaglio con riconfigurazione parziale dell'area check-in.

- Importo totale dell'intervento previsto in base ai valori di mercato: Euro 150.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 150.000,00
- Tempi di realizzazione: da marzo 2017 a dicembre 2017 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA PAVIMENTAZIONE PISTA E RACCORDI

L'intervento di riqualificazione airside (paragrafo 3.12) prevede di rinnovare la fascia centrale delle pavimentazioni della pista e dei raccordi; le fasce esterne saranno oggetto di manutenzione straordinaria nel 2019. L'intervento dovrà essere realizzato senza interrompere l'operatività dell'aeroporto e in particolare in orario notturno per quanto concerne la pista.

- Importo totale dell'intervento previsto in base ai prezziari attuali: Euro 3.000.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 3.000.000,00
- Tempi di realizzazione: da novembre 2018 a agosto 2019 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.



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.

Il progetto prevede la realizzazione di una fermata lungo l'attuale tracciato ferroviario (linea Pescara-Roma) nel Comune di San Giovanni Teatino con costruzione della piattaforma con relativa pensilina, e di un camminamento coperto, sopraelevato e meccanizzato della lunghezza di circa 300 ml, che collegherà la nuova fermata all'aerostazione.

Inoltre si prevede di risolvere il problema dell'accessibilità diretta dell'aeroporto (e della nuova fermata ferroviaria) dall'Asse Attrezzato potenziando l'attuale asse viario della via Tiburtina nel tratto tra l'uscita della circonvallazione SS16 e l'ingresso dell'aeroporto in prossimità della rotonda antistante il centro commerciale Auchan.

In particolare si prevede l'ampliamento dell'attuale carreggiata creando una viabilità veloce dedicata ai flussi delle utenze aeroportuali e mantenendo parallelamente una viabilità locale per le attività commerciali esistenti. L'intervento richiederebbe anche gli espropri di alcuni terreni privati.

- Importo totale dell'intervento previsto in base ai prezziari attuali: Euro
14.000.000,00
- Fonte di finanziamento: pubblico Euro
14.000.000,00
- Tempi di realizzazione: da gennaio 2017 a ottobre 2018 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO DELL'AEROPORTO

L'intervento prevede la fornitura e installazione di un sistema di fonometri per il monitoraggio acustico dell'intorno aeroportuale, e la riduzione l'impatto acustico dell'Aeroporto nelle aree nelle



immediate vicinanze con interventi consistenti nella realizzazione di barriere antirumore (lato Via Po) per una lunghezza di circa 1000 ml.

- Importo totale dell'intervento previsto in base ai prezziari attuali: Euro 1.200.000,00
- Fonte di finanziamento: autofinanziamento Euro 1.200.000,00
- Tempi di realizzazione: da settembre 2017 a settembre 2018 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.

ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

ATTIVITA' DELLA SOCIETA' DI GESTIONE

I ricavi di natura aeronautica si suddividono in:

- ❖ Ricavi provenienti da compagnie aeree (diritti di approdo e partenza, diritti sosta aeromobile, diritti imbarco e sbarco merci, handling) che costituiscono il 74,76% dell'ammontare.
- ❖ Ricavi da passeggeri (diritti di imbarco pax, security, PRM) che costituiscono il 25,24%

Esaminando nel dettaglio le singole componenti del fatturato aviation, si evince un 53,22% del peso percentuale dei diritti aeroportuali e dalla security.

I ricavi commerciali ammontano a complessivi Euro 1.424.113,60.

Le due voci principali sono rappresentate da: servizio parcheggio custodito, canoni locativi attivi

Attività Commerciali aerostazione che genera Euro 840.340,65.

Parcheggi auto che ammonta a Euro 530.079,88.

L'attività di gestione del parcheggio dell'Aeroporto d'Abruzzo, che dispone di 500 posti auto, è esercitata direttamente da SAGA.

Nel corso del 2015 sono proseguite le attività di marketing con l'obiettivo di migliorare l'offerta commerciale destinata alle diverse tipologie di utenti.

In particolare sono state attuate una serie di iniziative, fra cui politiche tariffarie differenziate a seconda della durata della sosta attraverso la tessera scalare ed il biglietto prepagato. Ulteriore iniziativa è stata l'adozione di promozioni correlate a particolari momenti, ovvero, tariffe scontate per il fine settimana.

Inoltre, occorre ricordare che non giova all'aeroporto la vicinanza del centro commerciale Auchan il quale dispone di un ampio parcheggio libero ed aperto all'utenza dalle ore 8 alle ore 21.00.



Ad ogni buon conto, nonostante l'invecchiamento tecnologico dell'impianto del sistema parcheggio, la SAGA ha registrato una soddisfacente crescita sia dei ricavi totali sia di quelli unitari.

2014				2015				2015		
€	Pax	€/pax	Prepag.	€	Pax	€/pax	Prepag.	€	Pax	Prepag.
29.945	29.859	1,00	364	32.897	35.202	0,93	440	10%	18%	21%
37.280	31.055	1,20	343	35.265	34.947	1,01	524	-5%	13%	53%
37.853	37.753	1,00	470	38.861	40.642	0,96	565	3%	8%	20%
42.985	48.950	0,88	470	48.500	51.840	0,94	602	13%	6%	28%
39.697	48.864	0,81	535	47.604	50.691	0,94	578	20%	4%	8%
39.773	52.529	0,76	479	47.810	60.803	0,79	597	20%	16%	25%
39.141	61.638	0,64	441	44.628	63.702	0,70	527	14%	3%	10%
37.140	61.209	0,61	311	36.714	60.833	0,60	358	-1%	-1%	-1%
43.347	52.730	0,82	493	52.092	59.582	0,87	622	20%	13%	6%
36.922	50.829	0,73	414	59.612	59.612	1,00	190	61%	17%	38%
37.166	40.626	0,91	530	44.867	43.759	1,03	666	21%	8%	12%
40.543	40.414	1,00	439	40.601	45.391	0,89	565	0%	12%	-11%
461.791,06	556.456	0,83	5.289	529.451	607.004	0,87	6.234	15%	9%	5%

Si riportano, qui di seguito, i conti economici riclassificati per gli anni 2011-2012-2013-2014-2015:



CONTI ECONOMICI RICLASSIFICATI ANNI 2011-2012-2013-2014-2015					
	2011	2012	2013	2014	2015
01 Ricavi lordi di vendita	5.763.836	5.736.532	5.446.650	5.097.538	6.041.854
02 Resi su vendite ed altre detr. specifiche	0	0	0	0	0
a) Ricavi netti di vendita (1+2)	5.763.836	5.736.532	5.446.650	5.097.538	6.041.854
03 Variaz. Rim. Prod. corso di Lav., Sem. e Finiti	0	0	0	0	0
04 Variaz. dei Lavori in Corso su Ordinazione	0	0	0	0	0
05 Variaz. Rim. Mat. Prime, Suss., Consumo/Merci	9.687	-19.477	10.758	2.282	-12.010
06 Costi per Mat. Prime, Suss., di Consumo/Merci	94.422	135.457	95.824	74.372	86.884
07 Costi del Lavoro e Oneri relativi	2.901.214	2.462.443	2.347.852	2.424.150	2.125.587
08 Ammortamenti e svalutazioni	849.075	771.466	721.767	693.900	517.550
09 Costi per Godimento beni di terzi	216.876	226.116	226.116	102.542	77.747
b) Costo del venduto	4.071.276	3.576.007	3.402.319	3.297.246	2.795.758
A) RISULTATO LORDO INDUSTRIALE (a-b)	1.692.560	2.160.525	2.044.331	1.800.292	3.246.096
c) Altri Costi operativi (gest. caratter.)	6.690.932	8.129.172	7.459.879	9.202.440	7.474.212
Costi commerciali ed amministrativi:					
Per servizi	6.664.815	7.816.732	7.294.196	7.606.360	7.329.300
Oneri diversi di gestione	10.645	104.698	87.727	233.239	144.912
Accantonamenti per rischi	0	100.000	0	797.000	0
Altri accantonamenti	0	0	0	0	0
Svalut. Cred. Comp. Att. Circ./Disp. Liquide	15.472	107.742	77.956	565.841	0
d) Altri Ricavi Operativi (gest. caratter.)	4.134.977	6.047.572	357.716	368.647	3.358.208
Altri Ricavi e Proventi	4.134.977	6.047.572	357.716	368.647	3.358.208
Incrementi di immobilizzaz. per Lav. Interni	0	0	0	0	0
B) RISULTATO OPERATIVO NETTO (A-c+d) - EBIT	-863.395	78.925	-5.057.832	-7.033.501	-869.908
MARGINE OPERATIVO LORDO (B + ammortamenti e svalutazioni) EBITDA	1.152	958.133	-4.258.109	-5.773.760	-352.358
e) Extragestione Finanziaria	-5.010	-3.525	-8.114	-59.242	-49.253
Proventi diversi	2.547	8.864	3.788	4.474	44.026
Interessi ed Oneri Finanziari	-7.557	-12.389	-11.902	-63.716	-93.279
C) REDDITO GESTIONE CORRENTE (B+e)	-868.405	75.400	-5.065.946	-7.092.743	-919.161
f) Extragestione Patrimoniale	0	0	0	0	0
Proventi da Partecipazioni	0	0	0	0	0
Prov. da Tit. Isc. nelle Imm. diversi da Part.	0	0	0	0	0
Svalutazioni di partecipazioni	0	0	0	0	0
D) REDDITO ANTEGEST. STRAORD. (C+f)	-868.405	75.400	-5.065.946	-7.092.743	-919.161
g) Extragestione straordinaria	467.525	139.750	-361.612	-638.247	1.107.129
Proventi straordinari	514.900	591.485	86.252	183.137	1.234.526
Oneri straordinari	-47.435	-451.735	-447.864	-821.384	-127.397
E) REDDITO AL LORDO DELLE IMP. (D+g)	-400.880	215.150	-5.427.558	-7.730.990	187.968
h) Imposte sul reddito dell'esercizio	141.106	213.266	23.250	9.133	75.986
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	-541.986	1.884	-5.450.808	-7.740.123	111.980

Da quanto sopra esposto si evidenzia come i ricavi subiscono, nell'esercizio 2015 un incremento di circa il 16%, passando da Euro 5.097.538,00 ad Euro 6.041.854,00, dovuto principalmente all'incremento dei collegamenti operati da Alitalia

Gli altri ricavi per l'anno 2015, 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 3.000.000,00.

I costi operativi rilevano complessivamente un decremento pari ad Euro 1.728.228,00 rispetto al 2014 passando da Euro 9.202.440,00 ad Euro 7.474.212,00.

Il risultato è frutto di una più attenta politica di contenimento dei costi operata dal management a partire dai primi mesi dell'anno 2015 riguarda le spese per i servizi.

La Società nel presente esercizio non ha ritenuto di accantonare al fondo rischi alcun importo.

Il costo del personale ha registrato nel 2015 un decremento di circa Euro 208.563,00, mentre il costo per godimenti beni dei terzi e per gli ammortamenti ha subito un decremento complessivo di Euro 201.145,00.

Da ciò discende che l'EBIT (margine operativo netto) esprime valore negativi di Euro 869.908,00 ma risulta notevolmente migliorato rispetto a quello del 2014 che era pari ad Euro 7.033.501,00; così come l'EBITDA (margine operativo lordo) si attesta su un valore negativo di Euro 352.358,00 ma sicuramente molto migliore rispetto al dato 2014 che era - Euro5.773.760,00.

		2011	2012	2013	2014	2015						
INDICI DI REDDITIVITA'												
<i>Costituiscono l'insieme degli indicatori espressivi dell'economicità aziendale</i>												
Indice di redditività del capitale proprio (R.O.E.)	Rn	Ris Netto di eserc	-541.666	-20,79%	1.684	0,07%	-5.450.608	191,80%	-7.740.123	167,60%	111.660	4,48%
	Cn	Capitale netto	2.607.029		2.608.913		-2.841.696		-4.610.036		2.501.919	
Indice di redditività del capitale investito (R.O.I.)	Ro	Risultato operativo	-663.395	-3,494%	78.925	0,289%	-5.057.832	-19,425%	-7.033.501	-22,635%	-669.603	-2,559%
	Ci	Totale attività	24.710.709		27.304.784		26.037.737		31.073.777		33.661.143	
Indice di redditività delle vendite (R.O.S.)	Ro	Risultato operativo	-663.395	-8,722%	78.925	0,670%	-5.057.832	-87,138%	-7.033.501	-128,673%	-669.603	-9,254%
	V	Ricavi neti	9.698.813		11.784.104		5.604.366		5.466.165		9.400.062	

Per quanto attiene agli indici di redditività si rileva che il ROE (indice di redditività del capitale proprio), il ROI (indice di redditività del capitale investito) ed il ROS (indice di redditività delle vendite) risultano essere notevolmente migliorati rispetto al 2014.

Per il dettaglio delle principali voci di costo della gestione caratteristica si rimanda ai commenti inseriti nelle note integrative.

ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE

Si riportano, qui di seguito, gli stati patrimoniali riclassificati per gli anni 2011-2012-2013-2014-2015:



	2011	2012	2013	2014	2015
A) ATTIVITA' CORRENTI (1+2+3)	18.411.738	14.541.995	13.928.206	19.694.333	21.409.518
1 Liquidità Immediata	1.330.891	53.347	1.229.050	2.884.660	3.149.557
Denaro e Valori in Cassa	76.442	25.887	44.846	18.382	51.258
Assegni	0	0	0	0	0
Depositi bancari e postali	1.254.449	27.460	1.184.204	2.866.278	3.098.299
2 Liquidità differite	17.005.585	14.400.653	12.633.892	16.758.209	18.185.501
Crediti a breve termine (scadenza entro l'anno)					
(al netto dei relativi fondi di rettificazione):					
V/Crediti esigibili	2.872.286	3.263.602	6.844.816	10.960.694	11.988.516
V/Crediti in contenzioso	0	0	0	0	0
V/Imprese Controllate	0	0	0	0	0
V/soci per versamenti dovuti	3.612	3.612	0	0	0
V/Imprese Collegate	0	0	0	0	0
V/Altri	14.129.687	11.133.239	5.789.076	5.797.045	6.188.537
Altri Titoli	0	0	0	0	0
Rischi Attivi	0	0	0	470	10.448
3 Disponibilità	75.262	87.995	65.264	51.464	74.460
Rimanenze finali di:					
Materie prime, Suss. e di Consumo	3.212	22.659	11.930	9.648	21.658
Accordi	0	0	0	0	0
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0	0	0
Prodotti Finiti e Mercati	0	0	0	0	0
Risconti Attivi	72.050	65.306	53.334	41.816	52.802
B) ATTIVITA' IMMOBILIZZATE (1+2+3)	6.298.971	12.762.789	12.109.531	11.379.444	12.451.625
1 Immobilizzazioni Tecniche (al netto dei relativi fondi di ammortamento):	4.069.335	10.512.576	10.086.732	9.699.136	10.781.834
Terreni e Fabbricati	1.907.657	1.500.650	1.888.631	1.876.612	1.884.593
Impianti e macchinario	734.871	609.724	542.679	436.465	317.742
Attrezzature Industriali e Commerciali	6.273	7.912	9.427	56.102	54.342
Altri beni	1.330.936	7.905.719	7.558.095	7.242.057	6.945.261
Immobilizzazioni in corso e acconti	89.596	88.570	87.900	87.900	1.599.896
2 Immobilizzazioni Economiche (al netto dei relativi fondi di ammortamento):	1.210.048	1.172.425	965.421	818.648	808.131
Costi d'impianto e ampliamento	3.176	0	0	0	1.027
Costi di Ricerca, Sviluppo e Pubblicità	508.214	333.005	166.383	0	3.640
Diritti di Brevetto Ind. e di Utili Opere Ingegnerie	30.424	19.061	9.420	4.556	11.105
Altre	668.234	820.359	789.618	814.092	792.359
3 Immobilizzazioni Finanziarie	1.019.588	1.077.789	1.057.378	861.660	861.660
Partecipaz. in Imprese Controllate	0	0	0	0	0
Partecipaz. in Imprese Collegate	0	0	0	0	0
Partecipaz. in Altre Imprese	5.165	5.665	9.415	9.415	9.415
Crediti V/Imprese Controllate (oltre l'anno)	0	0	0	0	0
Crediti V/Altri	162.178	219.879	195.718	0	0
Altri Titoli	0	0	0	0	0
Cauzioni	852.245	852.245	852.245	852.245	852.245
TOT. CAPITALE INVESTITO o Tot. Attività (A+B)	24.710.709	27.304.784	26.037.737	31.073.777	33.861.143
C) DEBITI	22.103.680	24.695.871	28.879.633	35.683.813	31.359.224
1 Passività Correnti (entro l'anno)	19.847.353	15.789.053	20.443.077	24.275.065	22.949.149
Accordi	0	0	0	0	0
Debiti V/Fornitori	3.123.793	4.612.131	7.901.737	11.729.543	12.544.210
Debiti Tributarî	172.921	226.610	52.106	76.206	57.897
Debiti V/Imprese controllate	0	0	0	0	0
Debiti V/Istituti di Previdenza	111.684	114.259	85.853	90.693	82.858
Rischi Passivi	0	0	0	0	0
Debiti V/Banche	87.577	22.244	14.791	18.276	0
Altri Debiti	16.351.378	10.813.809	12.388.590	12.360.347	10.264.184
2 Passività consolidate (oltre l'anno)	2.256.327	8.906.818	8.436.556	11.408.748	8.410.075
Accordi	0	0	0	0	0
Obbligazioni ordinarie	0	0	0	0	0
Debiti V/Banche	10.011	0	0	0	0
Debiti V/Imp. Controllate	0	0	0	0	0
Altri Debiti	41.725	42.825	72.120	2.373.537	0
Debiti V/Fornitori	0	0	0	205.000	30.000
Debiti V/Istituti di Previdenza	0	0	0	0	0
Fido per Trattam. di Quiescenza Ecc.	0	0	0	0	0
Fondo per Imposta di Fianza	18.962	18.962	34.838	0	0
Altri Fidi per Rischi ed Oneri	0	100.000	0	797.000	637.360
Trattam. Fine Rapporto	837.505	830.091	744.592	741.203	793.350
Risconti passivi	1.348.120	7.914.940	7.585.006	7.292.008	6.949.325
D) CAPITALE NETTO	2.607.029	2.608.913	-2.841.896	-4.610.036	2.501.919
Capitale Sociale	3.130.897	3.130.897	3.130.897	3.130.037	3.130.061
Riserva sovrapprezzo azioni	0	0	0	0	0
Riserva Legale	3.624	3.624	3.718	0	0
Riserve Statutarie	0	0	0	0	0
Altre Riserve:	14.494	14.494	14.494	0	0
Riserva di rivalutazione	0	0	0	0	0
Altre riserve diverse dagli utili indivisi	0	0	0	0	0
Altre riserve utili a nuovo	0	0	0	0	0
Riserva straordinaria	14.494	14.494	14.494	0	0
Conversione Lire/Euro	0	0	0	0	0
Utili/Perdite Portate a nuovo	0	-541.936	-540.197	0	-740.123
Utile (Perdita) dell'esercizio	-541.936	1.884	-5.450.803	-7.740.123	111.981
TOT. CAPITALE ACQUISITO o Tot. Passività (C+D)	24.710.709	27.304.784	26.037.737	31.073.777	33.861.143

Indicatore	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015
Margine di tesoreria (liq. Immediate+liq.diff.) - pass.correnti	-1.510.877	-1.335.053	-6.580.135	-4.632.200	-1.614.091
Quoziente di tesoreria (liq. Immediate+liq. diff.) / pass.correnti	0,9	0,9	0,7	0,8	0,9
Indicatori di finanziamento delle immobilizzazioni					
	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015
Margine primario di struttura (Mezzi propri-Attivo immobilizzato)	-3.691.942	-10.153.876	-14.951.427	-15.989.480	-9.949.706
Quoziente primario di struttura (Mezzi propri/attivo immobilizzato)	0,4	0,2	-0,2	-0,4	0,2
Margine secondario di struttura (Mezzi propri+pass.cons.) - attivo fisso	-19.847.353	-16.386.053	-20.443.077	-24.275.065	-22.949.149
Quoziente secondario di struttura (Mezzi propri+pass.cons.) / attivo fisso	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3
Indici sulla struttura dei finanziamenti					
	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015
Quoziente di indebitamento totale (Pass.corr.+consol.)/mezzi propri	8,5	9,5	-10,2	-7,7	12,5
Quoziente di indebitamento finanziario (Pass.finanziarie/mezzi propri)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Dall'esame dei bilanci riclassificati, per quanto attiene alla componente patrimoniale, si rileva un incremento dell'attività correnti che passano da euro 19.694.330 nel 2014 ad euro 21.409.518 nel 2015.

Le attività immobilizzate subiscono un incremento pari ad Euro 1.072.181,00 frutto dall'effetto combinato dall'incremento immobilizzazioni in corso (Acquisizione Hangar AirOne pari ad Euro 1.500.000,00) e dal decremento delle quote di ammortamento dell'esercizio.

La situazione debitoria, altresì, evidenzia un decremento dei debiti correnti che passano da Euro 24.275.065 nel 2014 ad Euro 22.949.149 nel 2015 con un decremento del 5,46%.

Le passività consolidate registrano anch'esse un decremento passando da euro 11.408.748 nel 2014 ad euro 8.410.075,00 nel 2015 con decremento del 26,28%.

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

Per quanto concerne la Sicurezza sul Lavoro, a seguito del rientro "in house" della relativa attività e competenza, nel 2015 si é provveduto al completamento dei cicli formativi ed al continuo monitoraggio delle attività per cogliere evoluzioni e modifiche da riportare di pari passo come oggetto dell'attività di valutazione dei rischi.

Si é puntato ad ottenere una maggior attenzione del personale alle varie problematiche ed a renderlo sempre più edotto e consapevole in linea con quanto suggerito dalla normativa del D.Lgs. 81/08 che riconosce al lavoratore un ruolo "attivo" di assoluta partecipazione e collaborazione alle attività ma anche di responsabilità non solo in un'ottica di prevenzione ma anche di protezione individuale e collettiva.

Nello specifico si é provveduto al:

- Completamento di tutta l'attività di formazione (generale, specifica, preposti, dirigenti) come previsto dal D.Lgs. 81/08;
- Aggiornamento del documento di valutazione del rischio chimico;
- Svolgimento, come previsto per legge, della Riunione Periodica con assolvimento di tutte le criticità emerse;



- Regolare svolgimento del sopralluogo nei luoghi di lavoro ex art. 25, 81/08;
- Campagna informativa a favore dei lavoratori relativa al divieto di fumo con aggiornamento della relativa cartellonistica;
- Campagna informativa e di sensibilizzazione del personale sulle problematiche legate al consumo di alcool e sostanze psicotrope e stupefacenti;
- Lavori di manutenzione e messa in sicurezza di carattere elettrico e strutturale in aree esterne (grate, cancelli, vasche di rimessaggio);
- Aggiornamento e completamento di tutta la cartellonistica;
- Formazione PLE piattaforme elevabili del personale interessato;
- Formazione lavori in quota del personale interessato;
- Sorveglianza sanitaria prevista con cadenza annuale per i dipendenti del settore operativo e di rampa come da relativo protocollo sanitario;
- Fornitura per rinnovo degli equipaggiamenti di DPI Dispositivi di Protezione Individuale già in utilizzo al personale e previsione e fornitura di DPI ulteriori.

Relativamente alla Tutela Ambientale, 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.

AMBIENTE

Nel corso dell'anno 2015 l'azienda ha sviluppato una maggior sensibilità nei confronti della questione ambientale e della relativa tutela, uno degli obiettivi primari della politica aziendale.

È stata infatti formalmente riconosciuta la figura del RSTA -Responsabile della Tutela Ambientale - impegnato nello studio e controllo di tutti gli aspetti di carattere ambientale riscontrabili nelle varie attività. Si è proceduto ad assicurare l'applicazione della procedura emessa a fine 2014 la Han-27 "Gestione Aspetti Ambientali" e a prevederne un ampliamento ed aggiornamento periodico. Relativamente in particolare alla gestione dei rifiuti, si è provveduto allo smaltimento come per legge e come riportato nella dichiarazione MUD 2015.



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.

A seguito delle dimissioni del Direttore Generale Piero Righi presentate nel mese di aprile 2015, il Consiglio di Amministrazione tramite un avviso pubblico ha ricercato una figura professionale per provvedere alla sostituzione. A seguito della Manifestazione di Interesse sono pervenuti diverse candidature al quale sono seguiti colloqui con i componenti del Consiglio di Amministrazione.

Al termine della selezione è stato conferito l'incarico all'Ing. Luca Ciarlino per le funzioni di Direttore Generali ed Accountable Manager della Società.

Nella tabella successiva sono indicate le informazioni inerenti la composizione del personale SAGA alla data del 31/12/2015.

SAGA	31/12/2014	ENTRATE	USCITE	31/12/2015	MEDIA
DIRIGENTI	1	1	1	1	1
OPERAI	15			15	15
IMPIEGATI	21	2	1	22	21
IMPIEGATI PT	4		2	2	3
TOTALE					
	41	3	4	40	40

FORMAZIONE

Gli ambiti di maggior impegno relativamente alla formazione nel 2015 hanno riguardato Ramp Safety, Dangerous Goods Regulation, Esercizio dei mezzi di trasporto e attività di Ground Safety. Il Manuale dell'aeroporto, il Regolamento di Scalo, i Piani di Emergenza, i servizi di assistenza e antincendio.

Monte ore di Formazione 634

In particolare, i dipendenti dei settori amministrazione, commerciale, Post Holders, operativo, Biglietteria e rampa sono stati coinvolti nei seguenti corsi di formazione:

Corso aggiornamento merci pericolose di 8 ore a 4 ADM Cat.9/10 in modalità e-learning;

Corso workshop PROSPERO di 8 ore (a 10 addetti operativo, 13 addetti rampa);

Corso piattaforme elevabili 12 ore (13 addetti rampa);

Corso SMS di 4 ore (39 addetti);

Corso Avanzato SMS preposti di 4 ore (11 addetti);

Corso Baird Control di 8 ore (18 addetti);

Corso PRM di 4 ore di teoria + 8 ore di pratica (13 addetti);

Corso PRM di 4 ore di teoria (15 addetti);

Corso DGR in modalità e-learning di 4 ore Cat. 9 (4 addetti);

Through Check-in di 24 ore su 3 giorni (1 addetto);

Lost & Found di 40 ore (1 addetto);

Corso Arco Alitalia di 32 ore su 4 giorni (4 addetti).

In vista dell'applicazione del nuovo Regolamento (UE) N. 139/2014 emanato il 12 febbraio 2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai fini della Certificazione degli aeroporti che deve essere completato entro il 31/12/2017 è stato redatto il nuovo Manuale dell'Organizzazione, che integra il Manuale SMS ed il Manuale della Qualità.

Con lettera-Protocollo 0033184 del 26.03.2015 di ENAC- Direzione Operazioni Centro, è stato ACCETTATO il Manuale dell'Organizzazione ed APPROVATO il Safety Management System del Gestore Saga.

QUALITA'

Nel 2015, la funzione QUALITA' ha svolto le seguenti attività sull' Handler:

7 audits alla funzione Responsabile Operazioni;

Audit alla funzione formazioni;

Audit funzione RIT;

2 audits alla funzione Qualità.

Le procedure auditate sono state:



HAN-24- “Qualifica e addestramento del personale”;

HAN- 23- “Gestione delle Irregolarità”;

HAN- 07- “Gestione Risorse umane”;

HAN-22- “Gestione Lost & Found”

HAN-13- “Misure di sicurezza nelle Operazioni di Handling”

HAN-26- “Tenuta sotto controllo fornitore servizi di facchinaggio, pulizia GSI COOP”

Attraverso il monitoraggio delle aree critiche e delle procedure soggette a continue variazioni si valutano gli audit di follow -up. Lo scopo principale di un audit di follow-up è quello di verificare l'effettiva attuazione del piano d'azione correttiva.

Altro strumento di monitoraggio per verificare che le azioni correttive risultino essere efficaci sono le Safety Inspections sul campo sia per controllare la conformità alle normative vigenti, verificare il corretto svolgimento dei processi ma anche per rivedere o valutare l'efficacia delle procedure implementate.

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 macro-economici 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 2015 e nei mesi successivi del 2015, 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 2015 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 2015

La società, in data 2 febbraio 2016, ha ricevuto una nota formale dal vettore Ryanair con la quale si annunciava la chiusura della Base Ryanair a Pescara per il prossimo 31 ottobre 2016, e nel contempo la riduzione del programma voli a due destinazioni a partire dal 27 ottobre 2016. Conseguentemente i voli per Londra, Francoforte, Bergamo, Barcellona, Dusseldorf, Parigi e Charleroi saranno garantiti sino alla fine della "Summer 2016".

Il vettore attribuisce la decisione del ridimensionamento dell'operatività all'incremento delle addizionali comunali applicate a partire dal 1 gennaio 2016 che renderebbero non più remunerative le rotte di cui sopra.

Il vettore irlandese ha comunque indicato una disponibilità a rivalutare le decisioni assunte nel caso gli vengano garantite forme compensative del maggior carico fiscale.

Si rileva come siano in corso trattative ai più alti livelli per trovare un punto di incontro al fine di continuare a garantire le suddette tratte.

La SAGA ha comunque avviato la ricerca di altri vettori potenzialmente interessati ad operare sullo scalo abruzzese. Infatti, nel rispetto delle Linee Guida Nazionali e Comunitarie, la SAGA ha pubblicato nel dicembre 2015 la Policy Commerciale con lo scopo di rendere noto a tutti i vettori 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 del mercato aeroportuale, e ha in corso contatti ed incontri con diverse compagnie al fine di sollecitare un loro interessamento a sviluppare servizi aerei nello scalo abruzzese.

La Saga ha avviato un percorso di confronto con le organizzazioni del segmento ricettivo per definire strategie e strumenti da sviluppare al fine di incrementare ulteriormente le opportunità di sviluppo della destinazione Abruzzo.

A tal proposito il management ritiene che sussistono pertanto le condizioni per delineare un processo di sviluppo che coinvolga in modo innovativo gli stakeholder regionali e consenta di cogliere le potenzialità di mercato rappresentate, con un progetto di medio e di lungo periodo che sia anche in grado di rispettare i vincoli UE.

Tuttavia, così come indicato nella nota integrativa, pur in presenza di tale incertezza, gli amministratori hanno ritenuto opportuno l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 sulla base del Piano Industriale 2015/2020

nonché sulla base del budget 2016 predisposto in aggiunta al suddetto Piano al fine di tener conto dei possibili effetti del venir meno dei collegamenti operati dal vettore Ryanair. In particolare si rileva che l'esercizio 31 dicembre 2016 consuntiverebbe un risultato economico positivo, in relazione ai minori costi di marketing relativi ai contratti Ryanair da Luglio ad Ottobre, pur in continuità operativa sullo scalo fino al termine del mese di ottobre, ed in relazione alla contribuzione dell'azionista di riferimento così come previsto dal piano Industriale.

Si evidenzia inoltre che in data 28 gennaio 2016 è stata definitivamente estinta la posizione debitoria verso l'Erario, risalente per competenza ai periodi fino al 2009, per un totale residuo pari ad € 1.289.128,50 , che per il complemento all'esposizione totale di € 1.439.128,50 era già stato saldato nel corso del 2015.

PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Per il 2016, le previsioni indicano una flessione dell'andamento del traffico e dei movimenti, se pur a decorrere dal prossimo 31 ottobre 2016, così come sopra indicato.

Quanto sopra rappresenta per la Società un importante cambiamento visto che Ryanair dal 2009 ad oggi è stato il principale artefice dello sviluppo dell'Aeroporto sia in termini di passeggeri trasportati sia in termini di destinazioni servite.

Preme evidenziare come a partire dal 2 aprile 2015 si sia avviato il collegamento per l'Aeroporto di Fiumicino, con tre frequenze giornaliere, consentendo così di ottenere connessioni multi-giornaliere con le principali destinazioni Nazionali, Internazionali ed Intercontinentali. Per la posizione geografica dell'Aeroporto d'Abruzzo, la scelta dello scalo romano risulta essere la più consona rispetto all'obiettivo di ampliare le destinazioni nazionali non servite direttamente dallo scalo abruzzese.

Infine si rileva che entro la fine dell'anno 2016, la Società procederà all'espletamento dei lavori Infrastrutturali pianificati nei PAR-FAS 2007 - 2013. Gli interventi riguardano le Aree Land Side e Air Side (come meglio descritto nel paragrafo che ricomprende il Master Plan). Con altra fonte di Finanziamento (Regione Abruzzo) e con medesima tempistica, la SAGA procederà all'espletamento dei lavori per la realizzazione dell'Impianto di Trattamento di Acque di Prima Pioggia.



PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2015 da noi predisposto e Vi proponiamo di destinare l'utile emergente di Euro 111.981 per il 5% a Riserva legale, pari ad Euro 5.599,05 e la restante parte di Euro 106.381,95 a copertura della perdita d'esercizio rinviata.

Il Presidente del C.d.A.

Prof. Nicola Mattoscio

