

SAGA- SOCIETA' ABRUZZESE GESTIONE AEROPORTO



RELAZIONE SULLA GESTIONE

COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente: Nicola Mattoscio

Vice Presidente: Antonello Ricci

Consigliere: Barbara Becchi

Consigliere: Emidio Isidoro

Consigliere: Valentino Sciotti

Collegio Sindacale

Presidente: Giacinta Bartolucci

Componente: Fabio Solano

Componente: Alessandro Felizzi

Società di Revisione: KPMG



INDICE

SCENARIO MACROECONOMICO E DI SETTORE	5
ANDAMENTO DEL TRAFFICO	6
SITUAZIONE ECONOMICA DELLA SOCIETA'	14
SINTESI SUI NUOVI ORIENTAMENTI DI STATO	19
IL PIANO NAZIONALE AEROPORTI	20
MODELLI TARIFFARI AEROPORTUALI	20
CONCESSIONE TRENTENNALE, SVILUPPO INFRASTRUTTURALE E MASTER PLAN	21
Lavori di adeguamento e messa a norma	22
Completamento hangar 3° nucleo aereo Guardia Costiera di Pescara	22
Altri espropri	23
Aerostazione merci 1° Lotto	23
Ampliamento Terminal	24
Completamento dell'Aeroporto d'Abruzzo - Riqualificazione aerea Land-Side	25
Reparto Volo Polizia	26
Reparto Volo Guardia di Finanza 1° Lotto	27
Reparto Volo Guardia di Finanza 2° Lotto	27
Realizzazione bretelle di rullaggio/Impianto trattamento acque prima pioggia	28
Prolungamento Pista di volo	29
Ampliamento piazzale aeromobili	29
Aerostazione merci 2° Lotto	30
Capitaneria di Porto	30
Rifacimento pista e taxiways / riqualificazione Air-Side	31
Manutenzione straordinaria del manto bituminoso della pista di volo	32
Manutenzione straordinaria del manto bituminoso della pista di rullaggio e dei raccordi	32
Manutenzione straordinaria di parte degli shoulders pista	32
Riqualificazione del piazzale di sosta Apron 1	33
Manutenzione della segnaletica orizzontale della pista, delle vie di rullaggio e degli Aprons	33
Manutenzione straordinaria della strada perimetrale	33

Realizzazione di parcheggio multipiano	34
Nuovi banchi check-in e riconfigurazione aerostazione	34
ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA	34
Attività della società di gestione	34
Analisi della Situazione Patrimoniale	39
Informazioni attinenti al trattamento dei dati sensibili, alla sicurezza nei luoghi di lavoro, ambiente e al personale	42
Privacy	42
Sicurezza sul lavoro	42
Ambiente	43
Personale	44
Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle	45
Operazioni con parti correlate	45
Direzione e coordinamento	45
Principali rischi ed incertezze cui saga e' esposta	45
Rischio di credito	46
Rischio di liquidita'	47
Rischio di cambio e rischio di tasso di interesse	47
Rischi legati all'interruzione dell'attività e del servizio	47
Compliance con il regime di concessione	48
Compliance con regolamentazione in materia di rumorosità e ambiente	48
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2014	48
Comunicazioni sociali	49
Prevedibile evoluzione della gestione	49
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	52



RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL BILANCIO AL 31/12/2014

Signori Soci,

il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2014, sottoposto alla Vostra approvazione, è fedele a quanto stabilito dal Codice Civile negli artt. 2423 e seguenti.

L'esercizio 2014 si è chiuso con una perdita pari ad Euro 7.740.123 determinando l'annullamento del patrimonio netto e facendo ricadere la società nelle previsioni degli artt.2446-2447 c.c. , fattispecie meglio descritte nel paragrafo denominato "Situazione della Società".

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.

SCENARIO MACROECONOMICO E DI SETTORE

La crescita economica internazionale è rimasta nell'anno 2014 debole, sebbene si inizino a scorgere timidi segnali di ripresa.

Il prolungamento della recessione, che nel 2014 ha condotto l'Europa in un pericoloso stato di deflazione, ha provocato un peggioramento significativo delle condizioni del mercato del lavoro. In Italia il tasso di disoccupazione ha raggiunto il livello record del 12,9% a dicembre con la disoccupazione giovanile che ha sfiorato il 42%.

Nel complesso, però, in Europa, la lunga fase recessiva sembrerebbe essere in fase di rallentamento: i segnali di un graduale recupero e il conseguente miglioramento si ricavano grazie al calo del prezzo del petrolio, al rafforzamento del dollaro sull'euro e alle conseguenze della manovra QE della Banca Centrale Europea sulla crescita della liquidità e sull'ulteriore decremento dei tassi di interesse. Tali fattori agiscono positivamente sulla domanda aggregata spingendo i consumi interni, gli investimenti e le esportazioni: la ripresa nell'area euro è comunque lenta, e, a livello nazionale, malgrado si inizi a percepire fiducia e determinazione verso un'inversione di tendenza, la domanda aggregata rimane nella sostanza stazionaria.

Il sistema trasporto può contribuire efficacemente alla ripresa economica del Paese in quanto il ruolo ad esso demandato è quello di concorrere all'efficientamento dell'intero sistema produttivo e allo sviluppo dei singoli territori.

Più precisamente, un'infrastruttura aeroportuale può contribuire sia allo sviluppo locale del contesto in cui è inserita, sia all'integrazione dell'economia regionale di riferimento con il resto del sistema economico nazionale ed internazionale. Infatti, il processo di globalizzazione in atto ha esteso oltre i confini nazionali le aree con le quali è necessario mantenere contatti stabili, per cui l'accessibilità aerea costituisce uno dei fattori essenziali per lo sviluppo di una qualsiasi economia avanzata.

Nel presupposto che la domanda di trasporto sia di tipo "derivata", in quanto segue alla necessità di spostare persone, beni e servizi, conformemente all'amplificarsi dei mercati ed alla loro crescente integrazione, un aeroporto funge da piattaforma di servizi evoluti che rafforzano le sinergie economiche virtuose: da un lato, quindi, la presenza di un aeroporto moderno ed efficiente aumenta la competitività del sistema in cui è inserito, dall'altro, un modello economico di riferimento dotato di un'efficiente rete di infrastrutture e servizi pubblici e di significative attività industriali e terziarie rappresenta un fattore cruciale nel determinare la competitività dell'aeroporto stesso.

Ciò posto, se il ruolo primario di tale infrastruttura è quello di mettere in rete un bene identificato bacino di utenza, i suoi effetti non si esauriscono solo in benefici per passeggeri e merci, ma si ripercuotono con risultati propulsivi non meno importanti sull'economia in generale, e sul turismo e sull'occupazione in particolare.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO

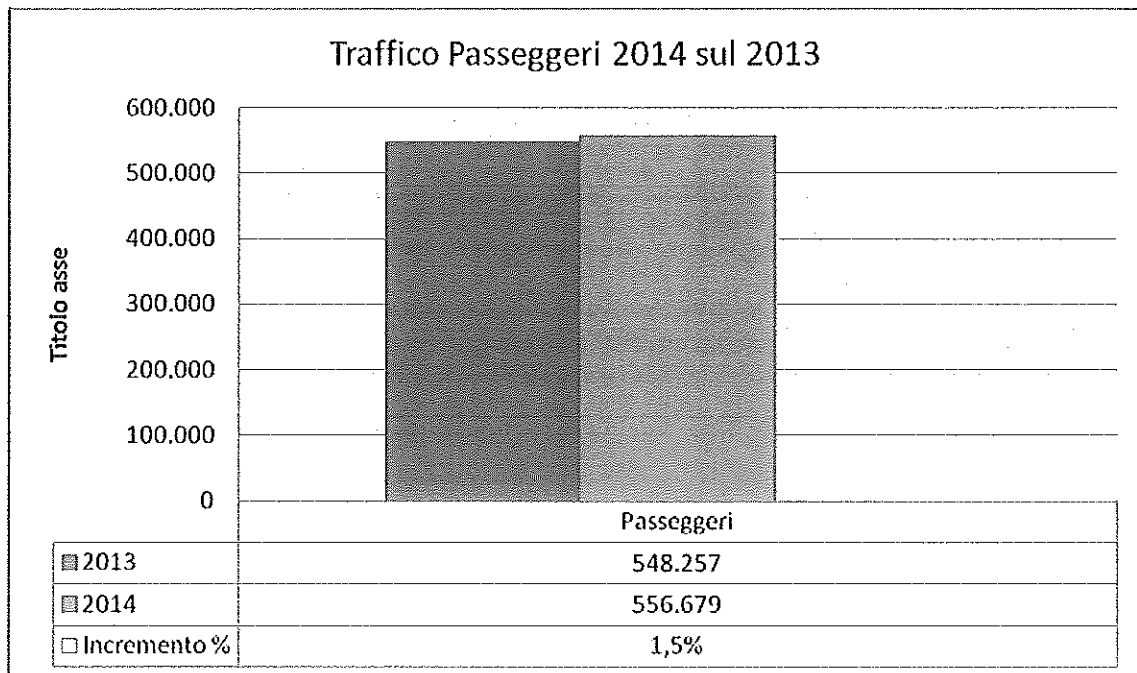
Nel 2014 il traffico aereo nazionale torna a mostrare segni di ripresa dopo due anni di grave contrazione.

Nello specifico, i passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani, monitorati da Assaeroporti, sono stati, nel corso del 2014, 150.505.471, corrispondenti a 6,4 milioni di passeggeri in più rispetto al 2013. Si riscontra anche un incremento del traffico complessivo dei movimenti degli aeromobili pari allo 0,6%, per un totale annuo di 1,4 milioni di movimenti.

Come lo scorso anno, nel 2014 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati.

Si segnala che, sul risultato complessivo, ha inciso positivamente sia la ripresa del traffico nazionale, che registra un incremento del 2,5% rispetto allo scorso anno, sia la netta crescita del traffico internazionale, con un +5,9%, e in particolare del traffico UE che registra un +7,5% rispetto al 2013.

Il traffico passeggeri dell'Aeroporto d'Abruzzo, nell'anno 2014, ha mostrato un timido segnale di ripresa con un incremento dell'1,5% rispetto all'anno precedente, sviluppando un volume di 556.679 pax contro i 548.257 dell'esercizio precedente.



Il risultato appare incoraggiante se confrontato all'andamento del traffico aereo di scali aeroportuali con analoghe dimensioni all'Aeroporto d'Abruzzo, basti pensare che alcuni scali hanno dovuto cessare la loro attività, come ad esempio Forlì e Rimini, mentre altri hanno registrato decrementi significativi rispetto agli anni precedenti.

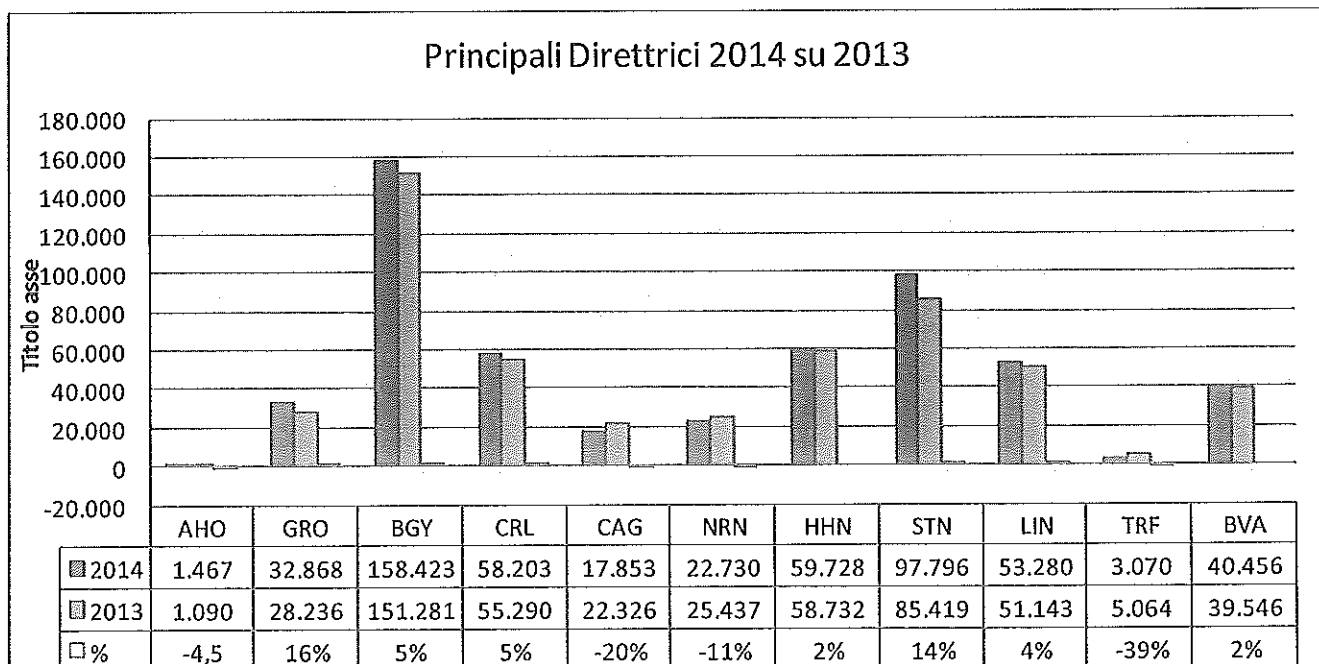
Nella tabella Riepilogativa elaborata dall'Associazione Assaeroporti, si evidenzia il posizionamento dell'Aeroporto d'Abruzzo come 25° aeroporto, secondo soltanto tra quelli sotto 1 MLN di passeggeri.



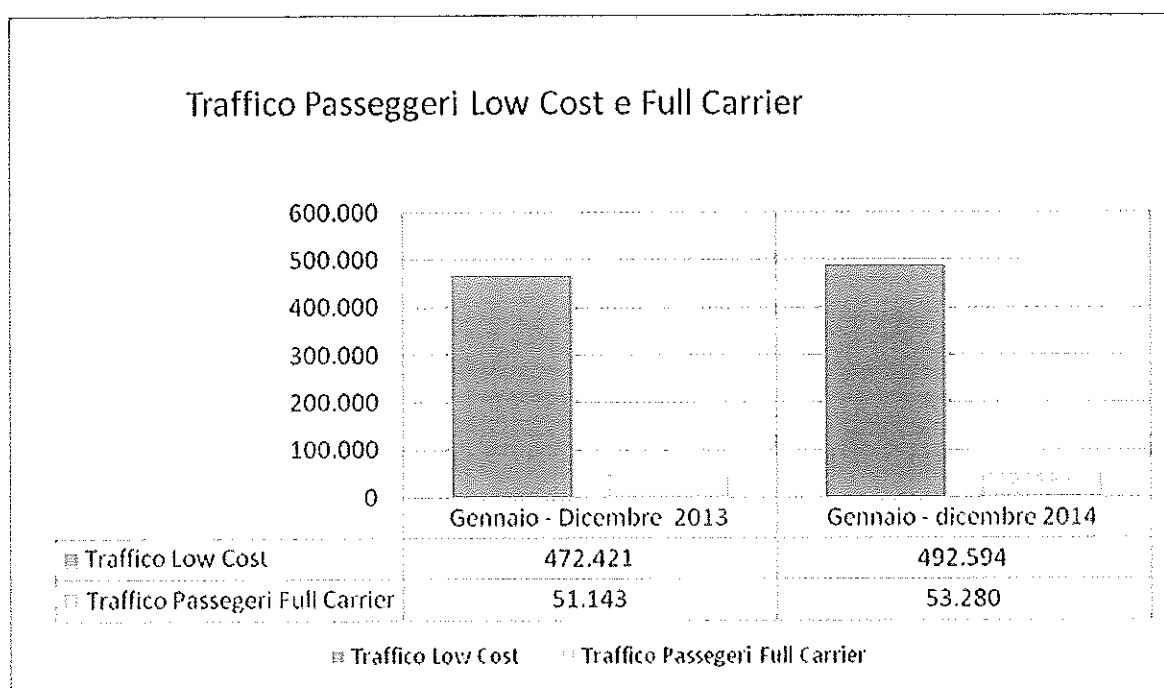
Totali							
Gennaio - Dicembre 2014 (su base 2013)							
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passengeri	%	Cargo (tons)	%
	TOTALI	1.432.739	0,6	150.505.471	4,5	952.082	5,0
29	Roma Fiumicino	308.144	3,3	38.506.908	6,5	143.088,00	0,8
18	Milano Malpensa	166.509	1,1	18.851.238	5,0	469.657,00	9,1
17	Milano Linate	112.804 -	0,5	9.031.855 -	0,0	17.458,01 -	11,0
4	Bergamo	67.674 -	5,7	8.774.256 -	2,1	123.206,00	6,1
34	Venezia	77.732 -	4,0	8.475.188	0,8	44.426,01 -	2,7
10	Catania	59.926	10,1	7.304.012	14,1	6.206,00	1,4
5	Bologna	65.058 -	0,5	6.580.481	6,2	41.789,34 -	5,3
19	Napoli	58.681	4,9	5.960.035	9,5	9.950,31	32,4
28	Roma Ciampino	47.376	2,2	5.018.289	5,7	15.668,00 -	4,7
25	Pisa	38.868 -	0,2	4.683.811	4,6	8.210,15	239,0
21	Palermo	41.321	2,7	4.569.550	5,1	1.507,00 -	1,7
3	Bari	32.638 -	1,1	3.677.160	2,1	2.061,00	1,4
9	Cagliari	34.099 -	0,2	3.639.627	1,4	2.994,00 -	10,9
30	Torino	42.463 -	2,7	3.431.986	8,6	7.036,86 -	27,4
35	Verona	30.092 -	4,0	2.775.627	2,1	4.578,00 -	3,5
16	Lamezia Terme	19.472	10,6	2.411.486	10,4	1.460,00 -	11,1
12	Firenze	33.976	8,0	2.251.994	13,5	268,70 -	18,7
33	Treviso	17.802 -	3,0	2.248.254	3,3	0,20	400,0
8	Brindisi	17.257	7,1	2.163.742	8,6	12,00 -	20,0
20	Olbia	28.548	3,5	2.127.718	7,9	309,87	9,1
1	Alghero	13.804	0,2	1.639.374	4,8	38,77	15,4
31	Trapani	12.536 -	20,8	1.598.571 -	14,9	17,68 -	51,2
14	Genova	18.573 -	9,5	1.268.650 -	2,7	3.482,59 -	25,7
32	Trieste - Ronchi del Leg	15.427	1,9	740.403 -	13,3	452,85 -	21,0
24	Pescara	6.738 -	16,0	556.679	1,5	44,00 -	93,9
26	Reggio Calabria	7.383 -	3,3	522.849 -	7,1	46,02 -	54,5
2	Ancona	12.764 -	3,8	480.673 -	4,5	6.990,00	5,0
27	Rimini	4.881 -	24,5	473.103 -	15,9	400,48 -	52,5
11	Cuneo	5.706 -	2,3	237.432 -	18,3	150,00	n/a
23	Perugia	3.455 -	9,1	209.364 -	2,9	0,00	n/a
22	Parma	7.015 -	0,2	205.521	4,4	0,00	n/a
6	Bolzano	12.187	8,6	65.543	96,4	0,00	n/a
7	Brescia	7.519	5,5	13.527	31,2	40.573,00	2,9
13	Foggia	2.465	3,1	5.884 -	3,3	0,00	n/a
15	Grosseto	1.846 -	5,1	4.681 -	11,8	0,00	n/a

Le rotte operate direttamente dall'Aeroporto d'Abruzzo come linea sono state 11, più precisamente: Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Cagliari, Alghero, Londra Stansted, Francoforte Hahn, Barcellona Girona, Bruxelles Charleroi, Parigi Beauvais, Oslo e Dusseldorf.



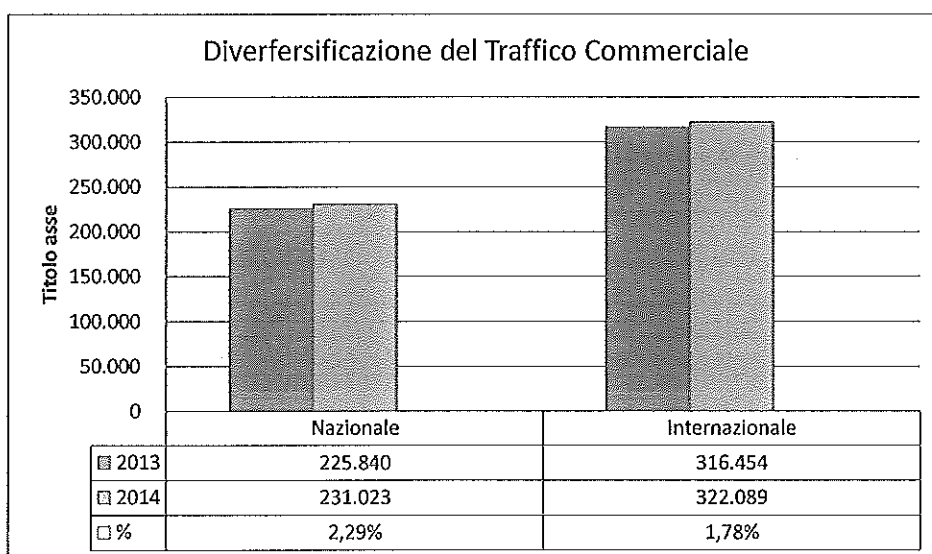


E' necessario rilevare che l'Aeroporto d'Abruzzo è caratterizzato dalla forte presenza del vettore low cost Ryanair che incide per circa 89% dei passeggeri del traffico commerciale con una componente prevalentemente internazionale.



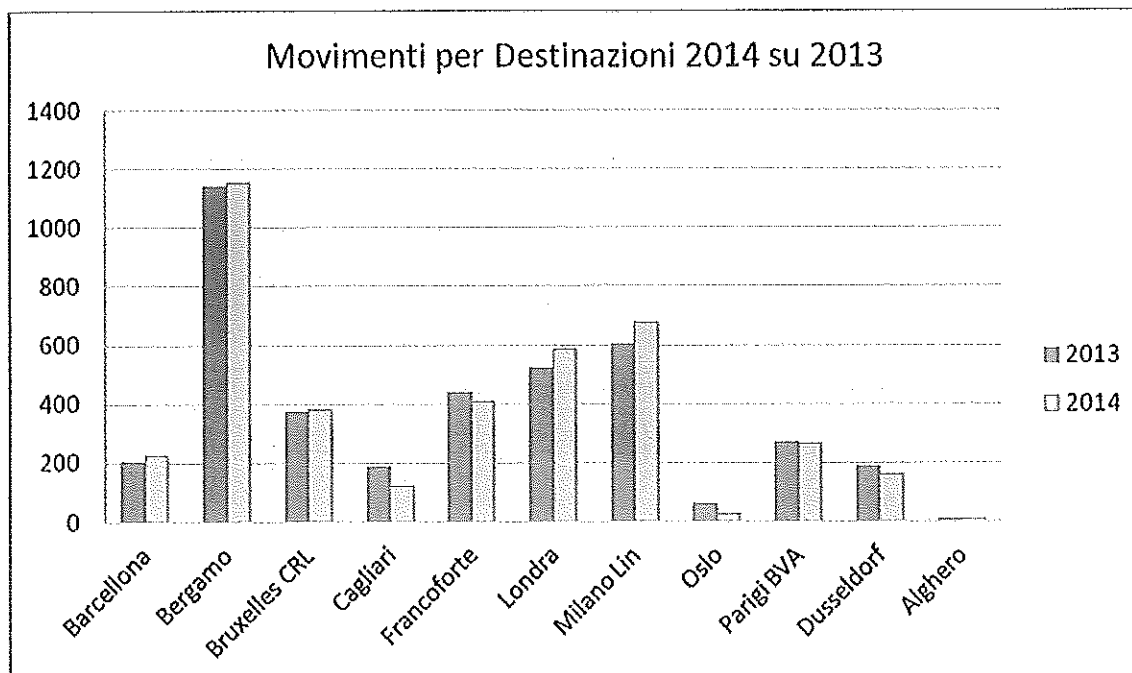

L'incremento del Traffico Internazionale è stato registrato, grazie all'aumento delle frequenze dei collegamenti sulla destinazione Londra Stansted, che da sola ha registrato 97.796 passeggeri rispetto agli 85.419 del 2013, la percentuale di incremento è del 14% .

Il grafico di seguito evidenzia come nel 2014 rispetto al 2013 il traffico Nazionale passeggeri si sia incrementato. L'incremento è stato in parte realizzato dal raddoppio del collegamento per Milano Linate operato dalla Compagnia Aerea Alitalia.



Il successivo grafico riporta le principali direttrici operate sul nostro scalo. Nello stesso si rappresenta l'andamento del traffico nelle annualità 2013 e 2014.



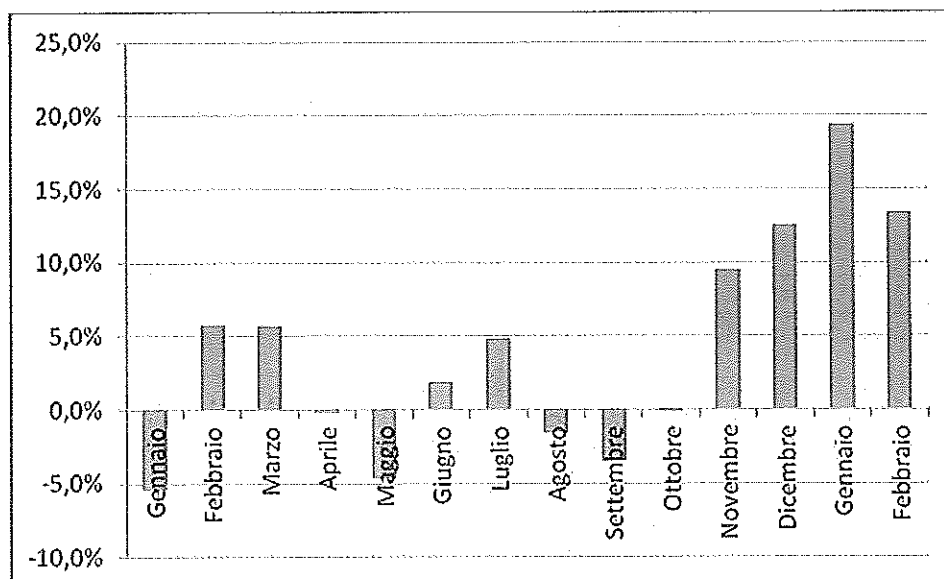


L'andamento del traffico dell'aviazione generale ha subito una contrazione rispetto all'anno 2013 in quanto risente maggiormente del perdurare della crisi economica. I movimenti registrati durante l'anno 2014 sono stati 2.517 rispetto ai 3.189 del 2013, così come si evince nella tabella di seguito riportata;

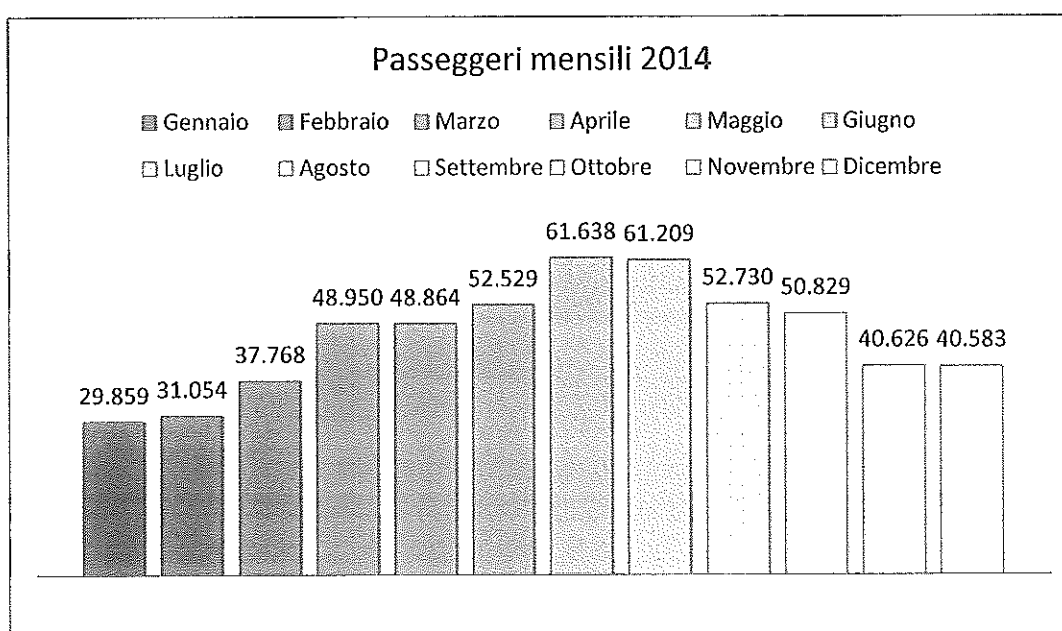
Aviazione Generale	2013	2014	%
Movimenti	3.189	2.517	-21%
Passeggeri	5.586	3.141	-44%

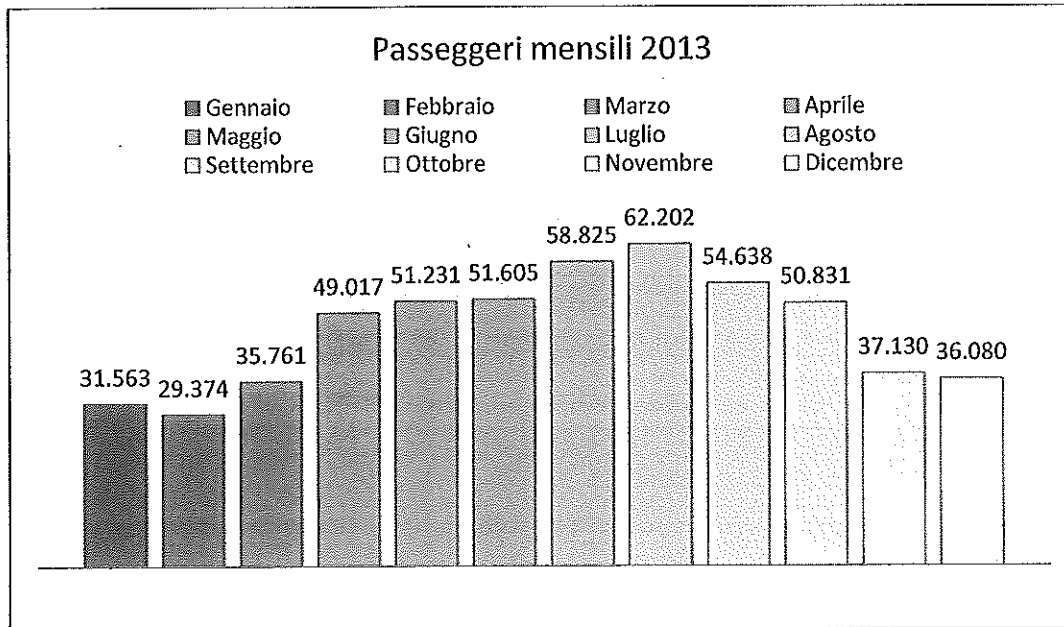
Il grafico di seguito rappresenta l'andamento delle variazioni percentuali del traffico passeggeri nei diversi mesi, evidenziando un trend in crescita che, se confermato, influenzerà positivamente l'andamento del traffico nell'anno 2015.



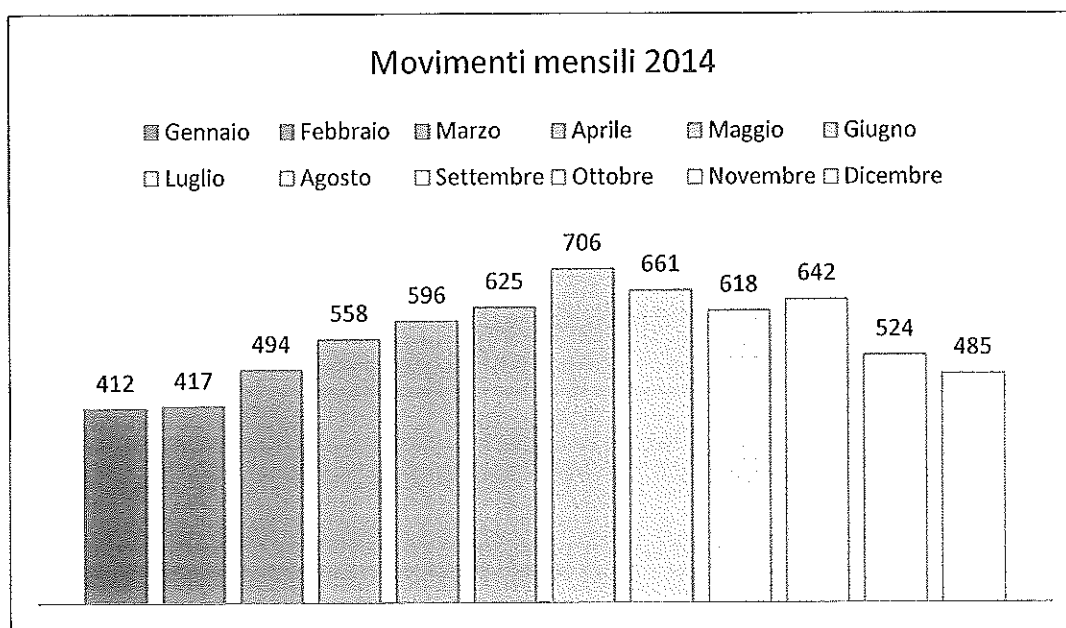


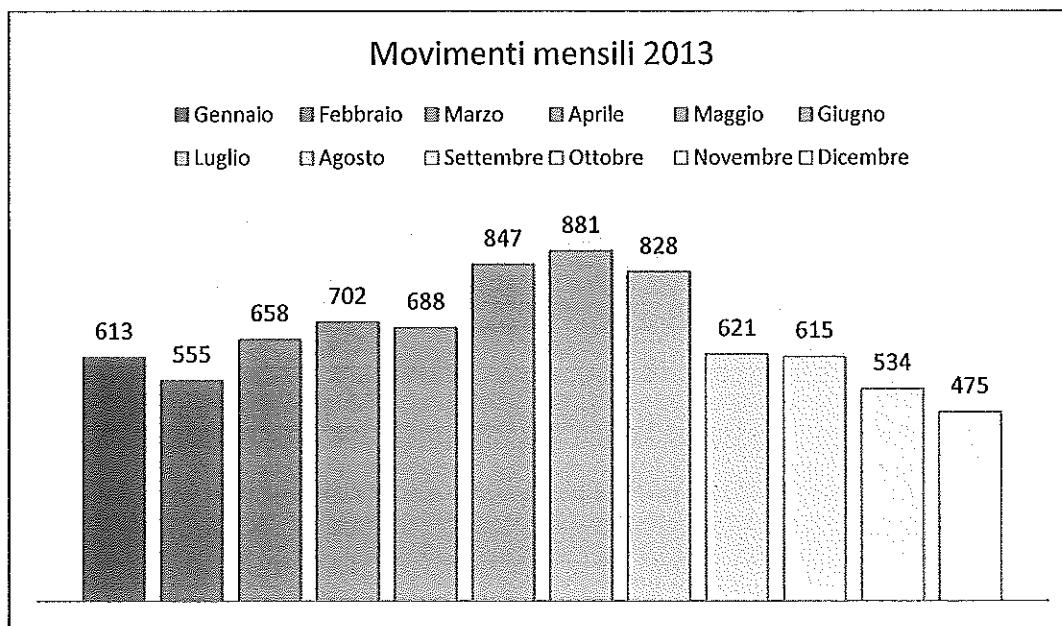
I grafici di seguito illustrano l'andamento del traffico mensili dei passeggeri 2014 e 2013. Un risultato positivo è dovuto al favorevole "feed-back" riscontrato dall'attivazione della doppia frequenza del Pescara – Linate. Va evidenziato infatti, osservando il dato novembre e dicembre, che l'incremento da un anno all'altro è evidente. Altresì, negli stessi mesi lo scalo ha accolto diversi dirottamenti a conferma della sua valenza.



Di seguito sono riportati i grafici dei movimenti di traffico 2014 e 2013, dai quali è possibile riscontrare che i movimenti nell'anno 2014 siano minori rispetto al 2013, a conferma della strategia attuata dalla compagnia aerea Ryanair con l'ottimizzazione dei riempimenti.



SITUAZIONE ECONOMICA DELLA SOCIETA'

A seguito della perdita sofferta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, dovuta alla mancata erogazione del contributo regionale per il marketing, il Consiglio di Amministrazione ha convocato, per il 10 marzo 2014, l'Assemblea dei Soci allo scopo di verificare l'orientamento in merito alla necessità di riportare il Capitale Sociale almeno al livello minimo stabilito dal D.M. 521/97 per le società di gestione.

L'Assemblea dei Soci è stata tenuta anche allo scopo di conoscere la posizione della Regione Abruzzo nei confronti dell'ipotesi di ulteriori sostegni economici finalizzati alla valorizzazione dello scalo aeroportuale, fino al conseguimento delle soglie dimensionali che permettano alla società di raggiungere, in autonomia, le condizioni di equilibrio economico e finanziario.

In sede di Assemblea, i Soci hanno manifestato la volontà di sostenere la società fino al raggiungimento dell'equilibrio strutturale e hanno convenuto di procedere alla pronta ricostituzione del capitale della società considerato il valore strategico rappresentato dall'Aeroporto d'Abruzzo per l'economia regionale.

In data 18 marzo 2014, la società ha comunicato formalmente ai soci quanto deliberato nell'Assemblea Straordinaria del 10 marzo 2014 in merito alla ricostituzione del capitale sociale.



Quindi, la C.C.I.A.A. di Chieti e la C.C.I.A.A. di Pescara, entrambe con comunicazioni datate 17 aprile 2014, hanno esercitato il proprio diritto di opzione all'acquisto di azioni ognuna per un importo pari ad € 10.320,00, provvedendo al successivo versamento;

Con comunicazione datata 18 aprile 2014, il Comune di Pescara ha esercitato il proprio diritto di opzione all'acquisto di azioni per un importo pari ad € 10.000,00, provvedendo al successivo versamento.

Con comunicazione datata 22 aprile 2014, il socio Future Cleaning Srl ha esercitato il proprio diritto di opzione all'acquisto di azioni per un importo pari ad € 25,80, provvedendo al successivo versamento.

Con comunicazione del 23 aprile 2014, la Regione Abruzzo ha esercitato il proprio diritto di opzione all'acquisto di azioni per un importo di Euro 2.538.663,24, nonché il diritto di prelazione su le azioni non optate fino ad un importo massimo di Euro 3.433.000,00.

Alla luce di quanto espresso, il Direttore Regionale "Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi Territori, Ambiente, Energie" ha emesso, in data 08.05.2014, la determina DA/142 per il pagamento delle azioni optate. Tale determina è stata inviata al Servizio Ragioneria Generale per il susseguente pagamento.

Il pagamento delle azioni optate, previsto nell'art.7 della L.R. n. 14 del 27 marzo 2014, è stato, però archiviato per carenza di stanziamento sul pertinente capitolo di bilancio regionale.

Pertanto, gli impegni assunti non sono stati onorati e si è assistito ad uno stallo della necessaria sottoscrizione delle quote sociali da parte della Regione Abruzzo.

Al latere di quanto sopra, si evidenzia come in data 25 maggio si sia rinnovato l'organo legislativo della Regione Abruzzo con un avvicendamento delle forze politiche nella definizione del governo regionale.

In data 27 giugno si è svolta l'Assemblea Straordinaria dei Soci per la verifica dell'esecuzione dell'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea dei Soci in data 10 marzo 2014, in prosecuzione vi è stata l'Assemblea Ordinaria avente come ordine del giorno :

1. Esame del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 e relativi allegati. Determinazioni inerenti e conseguenti;
2. Nomina del Consiglio di Amministrazione e del Suo Presidente e determinazione dei relativi compensi;
3. Nomina del Collegio Sindacale del suo Presidente e terminazione dei relativi compensi;
4. Nomina del Revisore contabile e determinazione dei relativi compensi.

Viene rilevato, in sede di Assemblea Straordinaria, la sottoscrizione ed il relativo versamento da parte dei Soci Camera di Commercio di Chieti, Camera di Commercio di Pescara, Comune di

Pescara, Società Future Cleaning delle quote azionarie nonché il mancato versamento delle quote sottoscritte dal socio Regione Abruzzo.

Nella medesima sede, viene ribadito l'impegno della Regione al versamento di quanto sottoscritto attraverso la modifica dell'art. 7, comma 3 della L.R. n.14 del 27.03.2014 al fine di rendere erogabile l'onere di spesa derivante dal medesimo capitolo.

Per quanto concerne la trattazione degli argomenti all'oggetto dell'Assemblea Ordinaria essi vengono rinviati ad altra data.

In data 28 luglio è stato approvato il bilancio di esercizio 2013, mentre il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale, entrambi in scadenza, continuano ad operare in prorogatio.

Successivamente, la Regione Abruzzo ha effettuato il versamento delle quote sottoscritte in virtù della modifica della L.R. n.14 del 27.03.2014 (Norme per la ricostituzione del capitale Sociale della Saga S.p.a.).

Di seguito viene riportato lo schema dal quale si evince la nuova compagine sociale.

Ragione sociale	Numero azioni	Capitale sottoscritto e versato	Percentuale di partecipazione
Regione Abruzzo	603.492,00	3.114.018,72	99,486652
Comune di Pescara	1.015,00	5.237,40	0,167324
CCIAA Pescara	1.048,00	5.407,68	0,172765
CCIAA Chieti	1.048,00	5.407,68	0,172765
Future Cleaning srl	3,00	15,48	0,000495
	606.606,00	3.130.086,96	100,00

Ciò ha comportato la ricostituzione del capitale sociale minimo, come stabilito dal D.M. 521/97, e ha permesso alla società SAGA di continuare ad operare con una base di liquidità, sia pure inadeguata.

La mancata copertura dei costi imputabili al marketing per l'anno 2014 ha fatto ricadere nuovamente la società nelle condizioni sopra illustrate anche per l'annualità 2014.

E' necessario rilevare che, nel mese di Settembre 2014, la società SAGA ha provveduto a richiedere all'INPS la rateizzazione del debito maturato inerente le addizionali comunali applicate ai passeggeri in partenza dall'Aeroporto d'Abruzzo, riscosse e non versate nelle casse dell'Istituto di Previdenza per le annualità pregresse.

Tale rateizzazione è stato l'atto successivo all' autodenuncia eseguita a settembre 2013 nella quale si determinava l'importo dell'omesso versamento in Euro 2.745.986,00.



Il piano di rateizzazione stabilisce l'estinzione del debito in 72 mesi, l'importo sopra evidenziato è aumentato per sanzioni per euro 116.711,00, per interessi per euro 539.920,00 e per oneri di riscossione per euro 133.115,00. Per far fronte all'adempimento del debito maturato nei confronti dell'INPS, la SAGA ha cercato di ricorrere al mercato finanziario, più precisamente, ha presentato una preistruttoria di richiesta di mutuo presso un istituto primario di credito, ma senza ottenere esito positivo. Pertanto, la rateizzazione del debito con l'Istituto di previdenza è stata assunta come l'unica strada percorribile.

Successivamente, 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 infrannuale 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:

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 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 2014-2016 e comunque fino alla data di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016, del nuovo Consiglio di Amministrazione.

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.

Di seguito si riporta il prospetto del relativo aumento:

Ragione sociale	Numero azioni offerte in opzione	Importo da versare	Percentuale di partecipazione
Regione Abruzzo	1.349.625,00	6.964.065,02	99,486874
Comune di Pescara	2.269,00	11.708,04	0,167258
CCIAA Pescara	2.343,00	12.089,88	0,172713
CCIAA Chieti	2.343,00	12.089,88	0,172713
Future Cleaning srl	6,00	30,96	0,000442
	1.356.586,00	6.999.983,78	100,00

Dall'analisi di quanto esposto emerge una forte dipendenza della società di gestione dal finanziamento pubblico, la cui mancanza determina l'assenza di equilibrio economico patrimoniale e finanziario e pone a rischio la sopravvivenza dell'Aeroporto.

Tale condizione è comune agli aeroporti regionali, e comporta, in caso di loro chiusura il rischio di un ulteriore contenimento del tasso di crescita delle aree meno sviluppate, accentuandosi così i notevoli divari economici e sociali già esistenti. Il sostegno pubblico trova una sua essenziale giustificazione nell'esigenza primaria di rendere raggiungibili territori e aree del Paese che per orografia e assenza di altre efficienti infrastrutture strategiche di mobilità possono confidare solo

sull'esistenza di un aeroporto per sviluppare economia e società civile. L'Unione Europea ha riconosciuto l'importanza degli aeroporti con un traffico inferiore ad un milione di passeggeri nell'ambito dei suoi recenti "Nuovi Orientamenti degli aiuti di Stato agli Aeroporti e alle Compagnie Aeree".

SINTESI SUI NUOVI ORIENTAMENTI DEGLI AIUTI DI STATO

Appare di particolare rilievo segnalare che il 4 aprile 2014 sono stati pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea i "Nuovi Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree". Ancorché non privi di dubbi interpretativi, i nuovi Orientamenti sembrerebbero delineare uno scenario più favorevole rispetto alla situazione precedente che, come noto, aveva portato all'impugnativa da parte del Governo di due leggi regionali che finanziavano l'aeroporto nelle annualità 2012 e 2013 ed ad una sentenza avversa, emessa dalla Corte Costituzionale.

In buona sostanza, i nuovi Orientamenti prendono atto della incapacità strutturale per gli aeroporti regionali di coprire, con i soli ricavi dei comparti cd. "aviation" e "non aviation", i costi di capitale ed i costi operativi e della conseguente necessità di poter beneficiare di sostegni pubblici.

Riconoscendo da un lato la valenza strategica che gli aeroporti regionali rivestono per il proprio territorio di riferimento, sul piano dello sviluppo sociale ed economico e, dall'altro lato, l'effetto distorsivo della concorrenza che gli aiuti di Stato determinano, i nuovi Orientamenti intendono favorire una crescita virtuosa degli aeroporti regionali, sino al raggiungimento di un volume di traffico, da consentire il "break even" gestionale. Nello specifico consentono, previo notifica ed approvazione da parte della DG Concorrenza, aiuti pubblici in misura pari al 75% del valore degli investimenti infrastrutturali in aeroporti con traffico fino ad 1 milione di passeggeri all'anno, in misura pari all' 80% del deficit gestionale consuntivato negli ultimi 5 anni per i successivi 5 anni per aeroporti con traffico fino a 700.000 passeggeri all'anno e, per un periodo di tre anni, aiuti all'avviamento di nuove rotte fino alla concorrenza del 50% di tasse e diritti aeroportuali.

La SAGA, alla luce dei nuovi orientamenti comunitari, con delibera del proprio Consiglio di Amministrazione del 30 marzo 2015, ha provveduto alla redazione del Piano Industriale per il periodo 2015-2020 al fine di delineare le strategie e le azioni da intraprendere per il raggiungimento degli obiettivi minimi coerenti con i nuovi Orientamenti dell'Unione Europea.

IL PIANO NAZIONALE AEROPORTI

Il 17 gennaio 2014 è stato presentato, al Consiglio dei Ministri, il Piano Nazionale degli Aeroporti in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 698 C.d.N.. Lo stesso Consiglio dei Ministri il successivo 30 settembre ha provveduto alla sua approvazione. Il 17 febbraio 2015 il documento è stato condiviso dalla Conferenza Stato-Regioni.

Il Piano individua 10 bacini di traffico omogeneo di particolare rilevanza strategica: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna.

All'interno di ciascun bacino vi sono aeroporti considerati di "interesse nazionale", tra cui quello di Pescara.

Questo "status" viene riconosciuto a patto che lo scalo abbia una riconoscibile vocazione all'interno del suo bacino di utenza. Infatti, la qualifica di aeroporti di interesse nazionale è attribuita anche a quegli scali che garantiscono la continuità territoriale qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità.

L'aeroporto dovrà dunque dimostrare di essere in grado di raggiungere l'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e avere adeguati indici di solvibilità patrimoniale, attraverso un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario almeno su un triennio.

La mancanza di queste condizioni determinerà l'uscita dello scalo dall'elenco degli aeroporti di interesse nazionale, con conseguenza dell'impossibilità di accedere a finanziamenti pubblici a fondo perduto per opere infrastrutturali.

MODELLI TARIFFARI AEROPORTUALI

In linea con il quadro normativo delineato dalla Direttiva 2009/12/CE recepita in Italia dalla L. 24 marzo 2012 n. 27, ed in coerenza con quanto stabilito dall'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011 n.201 e s.m.i., vengono elaborati i modelli che si prefiggono l'obiettivo di fornire alle società di gestione adeguati margini di flessibilità, garantendo la trasparenza sui costi per i fruitori, nonché sul processo di determinazione dei diritti aeroportuali.

I modelli tariffari aeroportuali sono stati predisposti in considerazione rispettivamente degli aeroporti con volumi di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno, di quelli con volumi di traffico compresi tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri per anno e gli aeroporti con volumi di traffico annuo inferiore a tre milioni di passeggeri per anno.

La complessità del sistema aeroportuale e del trasporto aereo richiede che tra i vari operatori del settore, ed in particolare tra gestore e compagnie aeree, si svolgano consultazioni volte ad individuare possibili convergenze nella programmazione delle rispettive attività, nell'interesse comune e dei passeggeri.

Pertanto, la società di gestione che intende rivedere i livelli dei Diritti aeroportuali è tenuta a predisporre, in coerenza con la crescita del traffico, il Piano degli investimenti effettuato con fondi propri, in merito al quale gli Utenti aeroportuali potranno esprimere proprie osservazioni e/o controproposte,

La misura dei diritti aeroportuali è stata ridefinita con il Decreto Ministeriale n. 259 del 30 maggio 2014, pubblicato sulla G.U. n. 182 del 7 agosto 2014, con entrata in vigore il 6 settembre 2014. La misura dei diritti aeroportuali è riportata, per ogni singolo aeroporto nel decreto, e decade al momento dell'entrata in vigore delle tariffe previste nei contratti di programma stipulati con l'ENAC nonché di quelle previste in applicazione della direttiva 2009/12/CE.

CONCESSIONE TRENTENNALE, SVILUPPO INFRASTRUTTURALE E MASTER PLAN

Il Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha affidato alla società la concessione trentennale per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali secondo i termini indicati nella Convenzione stipulata con ENAC in data 14 giugno 2007. La concessione ministeriale decorre dal 13 febbraio 2008 e prevede obblighi in carico alla società relativamente all'organizzazione e gestione dell'impresa aeroportuale "garantendo l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità e di tutela dell'ambiente". Tale concessione prevede altresì, in particolare, che la società assicuri la realizzazione delle opere infrastrutturali indicate nel Piano di intervento presentato al momento della stipula della Convenzione ENAC e successivamente aggiornato ogni quattro anni.

In data 6 ottobre 2014 la SAGA ha inviato il Piano quadriennale relativo agli investimenti da realizzare nel periodo 2015-2018.

Gli investimenti sono stati definiti in coerenza alle ipotesi del Master Plan, ma la loro scansione temporale è stata rimodulata per far fronte alle mutate esigenze dettate dalla particolare congiuntura economica, dalle nuove previsioni di sviluppo del traffico e dalle mutate condizioni di accesso a finanziamenti pubblici.

Di seguito sono descritti tutti gli interventi previsti nel Master Plan riguardo ai quali viene relazionato lo stato di attuazione e le modifiche in base alle previsioni del 2006/2017, e gli ulteriori interventi collegati ai primi e programmati per il quadriennio 2015/2018.

LAVORI DI ADEGUAMENTO E MESSA A NORMA

La realizzazione dell'intervento 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 € 9.850.000,00 (di cui € 7.880.000,00 a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e € 1.970.000,00 a carico della Regione Abruzzo). A seguito della contrazione dei finanziamenti previsti dal Ministero da € 7.880.000,00 a € 5.000.000,00), SAGA Spa ha richiesto una rimodulazione degli interventi previsti per un importo di € 4.781.508,54 per lavori, € 496.399,01 per oneri della sicurezza e €1.899.948,47 per somme a disposizione con un totale di perizia al netto del ribasso pari a €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:	€ 7.920.259,75
Importo totale intervento iniziale	€ 9.850.000,00
Importo totale intervento finale	€ 6.970.000,00
Fonte di finanziamento:	
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: inizialmente	€ 5.000.000,00
Regione Abruzzo	€ 1.970.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: aprile 2005 – ottobre 2007 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: lavori ultimati, con agibilità e collaudo.

COMPLETAMENTO HANGAR 3° NUCLEO AEREO GUARDIA COSTIERA DI PESCARA

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava i lavori di realizzazione della struttura di un nuovo hangar per il Reparto volo della Capitaneria di Porto nell'area sud-est del sedime aeroportuale in prossimità dell'attuale reparto. Nell'ambito dei lavori di messa a norma furono

realizzate le sole fondazioni, stralciando la fornitura e posa in opera della struttura prefabbricata in elevazione e la realizzazione degli impianti.

La progettazione e costruzione dell'opera è al momento prevista nell'arco del periodo da gennaio 2015 a novembre 2015; l'importo destinato per la realizzazione dell'opera è pari a € 860.000,00 ed è finanziato per € 630.000,00 con fondi PAR/FAS 2007/2013 e per i restanti € 230.000,00 con finanziamento reperito direttamente dalla Guardia Costiera.

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Lazio, Abruzzo e Sardegna, provvederà alla progettazione e alla Direzione dei Lavori, a seguito di apposita convenzione sull'erogazione dei PAR/FAS da firmare con la Regione Abruzzo .

Importo totale dell'intervento previsto € 860.000,00

Fonte di finanziamento: pubblico € 860.000,00

Tempi di realizzazione previsti: 1/1/2015 al 30/09/2015 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: attesa stipula convenzione sui fondi PAR/FAS.

ALTRI ESPROPRI

Gli espropri di cui trattasi, previsti nel Master Plan, riguardavano l'ampliamento del sedime aeroportuale e la conseguente possibilità di allontanare l'attuale percorso della strada perimetrale dalla strip e dalla CGA. 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.

Non sono stati ancora reperiti fondi da dedicare al completamento di tale intervento.

Importo totale intervento € 2.090.700,00

Fonte di finanziamento: pubblico da reperire.

Tempi di realizzazione iniziali: metà 2006 – fine 2007

Stato d'avanzamento: parzialmente effettuati.

AEROSTAZIONE MERCI 1° LOTTO

L'intervento consisteva nella realizzazione del 1° lotto funzionale dell'aerostazione merci con appendice uffici.

La costruzione dell'opera era prevista nel Master Plan, nell'arco del periodo dal 1/06/2006 al 31/12/2007; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a € 1.050.000; per il suo compimento era previsto uno stanziamento con risorse di cui alla Deliberazione CIPE n.20/04.

I lavori sono terminati il 12/01/2009.

L'opera è stata collaudata in data 21/07/2010.



Con verbale del 20/05/2011 è stata rilasciata l'agibilità delle opera da parte della commissione ENAC.

Importo lavori:		€ 826.000,00
Importo totale intervento		€ 1.050.000,00
Fonte di finanziamento:	Deliberazione CIPE n.20/04	€ 1.000.000,00
	Comune di Pescara	€ 52.631,58

Tempi di realizzazione iniziali: luglio 2006 – ottobre 2007 (prog. definitivo - esecuzione)

Stato d'avanzamento: lavori ultimati, con agibilità e collaudo.

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, lo spostamento, l'ammodernamento dell'area controlli di sicurezza e degli uffici degli enti di stato.

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

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

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

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

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

➤ perizia di variante n. 5 per lavori in diminuzione per €1.810,07.

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

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

Attualmente i lavori sono ancora sospesi a causa dell'avvicendamento di alcune figure fondamentali, ma soprattutto 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: è stato infatti programmato un intervento di "Completamento dell'aeroporto di Pescara - Riqualficazione area landside" che andrebbe in parte a sovrapporsi con le residue attività del progetto di ampliamento dell'aerostazione e, per evitare dunque il dispendio di risorse pubbliche, si stanno valutando gli interventi da inserire in un progetto di variante con interventi più mirati ed attuali.

Importo lavori da ultima variante:	€ 2.403.170,59
Importo totale intervento	€ 3.460.000,00
Fonte di finanziamento: Finanziamento Regionale	€ 3.460.000,00
Tempi di realizzazione iniziali: maggio 2006 – luglio 2007 (progettazione-esecuzione)	
Stato d'avanzamento: sospensione dal 27/04/2011	
Previsione di chiusura lavori: 2015	

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. Tali necessità erano già espresse nel progetto di ampliamento del terminal cui necessariamente l'intervento in oggetto va a ricollegarsi.

Il progetto sarà organizzato in moduli che consentano di mantenere l'operatività dell'aeroporto. Rimarranno invariate le aree destinate agli arrivi e al check-in. Sarà ampliata ed ammodernata tutta la nuova area imbarchi con relative aree di controllo/sicurezza, considerato che già allo stato attuale si rilevano delle criticità in tali aree, che risultano sottodimensionate rispetto ai parametri standard. Sarà riconfigurata l'area riconsegna bagagli e saranno adeguati gli impianti tecnici. L'intervento consentirà un apprezzabile miglioramento della qualità del servizio offerto ai passeggeri in ragione, in particolare, dell'incremento delle postazioni di controllo di sicurezza, delle



maggiori superfici disponibili per la circolazione e l'attesa e della presenza di servizi commerciali e di ristorazione in zone air-side.

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

Importo lavori:	€ 3.450.500,00
Importo totale intervento	€ 3.960.000,00
Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013	€ 3.960.000,00
Tempi di realizzazione: ottobre 2014 - ottobre 2016 (progettazione-esecuzione)	
Stato d'avanzamento: studio di fattibilità/schede per FAS	

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 € 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 (siamo in attesa di ricevere copia degli atti ufficiali da parte del Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche)

Importo lavori a seguito di variante:	€ 1.358.945,95
Importo totale intervento	€ 1.550.000,00
Fonte di finanziamento: Regione Abruzzo	€ 1.550.000,00
Tempi di realizzazione: giugno 2006 - settembre 2008 (progettazione-esecuzione)	
Stato d'avanzamento: lavori collaudati.	

REPARTO VOLO GUARDIA DI FINANZA – 1° LOTTO

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava la realizzazione di nuovi uffici e un'appendice hangar per il Reparto volo della Guardia di Finanza nell'area nord del sedime aeroportuale in vicinanza del varco lato Asse Attrezzato.

La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/06/2006 al 31/12/2007; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a € 1.100.000; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Regionale.

Il progetto esecutivo è stato approvato da ENAC in data 31.05.2007 con nota 34974/DIRGEN/APS.

Il 1/6/2011 è stata trasmessa a ENAC perizia di variante e suppletiva senza aumento di spesa complessiva.

Il 13/11/2012 è stato rilasciato il Collaudo tecnico amministrativo da parte di ENAC.

In data 06/12/2011 è stato rilasciato il Certificato di Collaudo statico.

Importo lavori a seguito di variante: € 1.021.629,83

Importo totale intervento € 1.100.000,00

Fonte di finanziamento: Regione Abruzzo € 1.100.000,00

Tempi di realizzazione: giugno 2006 - settembre 2007 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: lavori ultimati con collaudo tecnico amministrativo.

REPARTO VOLO GUARDIA DI FINANZA – 2° LOTTO

L'intervento riguarda la costruzione di un hangar da adibire a ricovero e locale manutenzione per elicotteri per il Reparto volo della Guardia di Finanza con annessi uffici, officina, magazzino e spogliatoio, nell'area nord del sedime aeroportuale in vicinanza del varco lato Asse Attrezzato.

Il progetto esecutivo è stato approvato da ENAC in data 18/01/2012 con nota 0007230/IPP.

In data 10/06/2013 è avvenuta la consegna dei lavori, che attualmente sono in regime di sospensione per la redazione di una perizia di variante che dovrebbe essere consegnata a breve.

Le opere residue sono stimate in circa un mese di lavoro.

Importo lavori: € 1.634.872,27

Importo totale intervento € 1.912.606,85

Fonte di finanziamento: I.266 € 1.912.606,85

Tempi di realizzazione iniziali: giugno 2003 - maggio 2014 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: lavori in corso di esecuzione.



REALIZZAZIONE BRETTELLE DI RULLAGGIO/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 € 1.620.000. Il progetto preliminare è stato redatto in data 01/06/2006 per un importo pari a € 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 € 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 € 800.000,00 (importo lavori € 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, a seguito della ricezione del progetto esecutivo, ha richiesto l'adeguamento del computo metrico estimativo sulla base del nuovo prezzario della Regione Abruzzo. Tale adeguamento è attualmente in corso e richiederà delle parziali modifiche al quadro economico legate all'aumento dei prezzi delle opere edili. S.A.G.A. S.p.A. provvederà a rendere disponibili risorse proprie per fare fronte a spese eventualmente non coperte dai fondi stanziati dalla Regione Abruzzo.

- Importo lavori: € 725.000,00
- Importo totale intervento € 915.000,00
- Fonte di finanziamento: Regione € 800.000,00
- Autofinanziamento € 115.000,00
- Tempi di realizzazione iniziali: 1/12/2006 al 31/10/2007 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: adeguamento del progetto esecutivo

PROLUNGAMENTO PISTA DI VOLO

L'intervento, incluso nel Master Plan, 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 € 4.700.000,00; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Pubblico.

Il progetto definitivo è stato inoltrato ad ENAC con nota prof. 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'intervento non è ritenuto prioritario, tenuto conto delle destinazioni e della tipologia di aeromobili per i quali esiste una concreta possibilità di sviluppo commerciale nel breve e medio termine.

Attualmente non sono stati reperiti fondi per la realizzazione dell'opera, che tra l'altro richiede espropri per € 2 000 000,00.

- Importo lavori: € 3 232 542,90
- Importo totale intervento € 6.500.000,00
- Fonte di finanziamento (da reperire): pubblico € 6.500.000,00
- Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2007 al 30/09/2008 (progettazione-esecuzione)
- Stato d'avanzamento: adeguamento del progetto definitivo.

AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava la realizzazione di un piazzale aeromobili attiguo a quello esistente con relativi sottoservizi. La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/8/2008 al 31/12/2009; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a € 5.300.000,00; per il suo compimento era previsto un finanziamento pubblico. La regione con Deliberazione 1430 del 12/12/2006 ha finanziato l'ampliamento del piazzale aeromobili (Apron 2) per € 1.300.000,00.

I lavori sono terminati in data 15/10/2009, alla stessa data è stato rilasciato un primo certificato di agibilità parziale da parte di ENAC.

In data 28.06.2010 è stato rilasciato un secondo e definitivo certificato di agibilità, unitamente al certificato di collaudo da parte di ENAC.

- Importo lavori: € 1.141.530,45
- Importo totale intervento € 1.300.000,00
- Fonte di finanziamento: Regione € 1.300.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2008 al 30/09/2009 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: lavori ultimati con agibilità.

AEROSTAZIONE MERCI 2° LOTTO

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava il completamento dell'aerostazione merci mediante l'inserimento di un nuovo hangar e di nuovi uffici.

Attualmente il traffico merci non giustifica un tale intervento e pertanto è stato rimandato nella sua progettazione ed attuazione.

Importo totale dell'intervento previsto inizialmente € 7.222.060,00

Fonte di finanziamento: pubblico € 7.222.060,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2008 al 30/09/2009 (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. Attualmente le esigenze operative/gestionali non giustificano un tale intervento, considerata la grande superficie ad uso uffici tuttora disponibile all'interno dell'Aerostazione e pertanto è stato rimandato nella sua progettazione ed attuazione.

Importo totale dell'intervento previsto inizialmente € 5.000.000,00

Fonte di finanziamento: autofinanziamento € 5.000.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2010 al 30/09/2011 (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 in vicinanza del varco lato Asse Attrezzato.

Tale intervento, come anche la realizzazione della nuova infrastruttura destinata all'Aviazione Generale, rispondeva ad una esigenza di razionalizzazione delle aree assegnate ai reparti degli Enti di Stato schierati sull'aeroporto di Pescara, al fine di consentire l'estensione delle attività dell'Aviazione Commerciale nella zona attualmente occupata dagli stessi reparti a sud del sedime. Le previsioni di traffico nel breve e medio periodo non consentono di validare l'ipotesi di sviluppo precedentemente considerata e pertanto l'intervento, come anche quello relativo alla nuova infrastruttura destinata all'Aviazione Generale, non è considerato prioritario.

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

Ad oggi non sono stati stanziati gli importi per tale intervento, che tra l'altro non trova il sostegno della stessa Capitaneria di Porto che ha manifestato il proprio interesse a mantenere l'attuale ubicazione del presidio.

Importo totale dell'intervento previsto inizialmente € 10.934.000,00

Fonte di finanziamento: pubblico € 10.934.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2010 al 30/04/2012 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: non attuato.

Infrastrutture Aviazione Generale

L'intervento, previsto nel Master Plan, riguardava la realizzazione di hangar con uffici in appendice per aviazione minore.

Gli attuali volumi di traffico dell'aviazione generale non hanno giustificato ad oggi l'attuazione dell'intervento che, tra l'altro, prevedeva la realizzazione di un'aerostazione dedicata proprio nell'area ancora occupata dalla Capitaneria di Porto (si veda intervento 3.2.2).

Importo totale dell'intervento previsto inizialmente € 1.860.000,00

Fonte di finanziamento: autofinanziamento € 1.860.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/7/2011 al 30/09/2013 (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 € 5.230.000,00

Fonte di finanziamento: autofinanziamento € 5.230.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 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 trasmesso ad ENAC in data 10/9/2014 con prot. 895.



Importo totale lavori:	€ 3.662.000,00
Importo totale intervento:	€ 4.420.000,00
Fonte di finanziamento: PAR FAS 2007/2013	€ 4.420.000,00
Tempi di realizzazione: ottobre 2013 - aprile 2016 (progettazione-esecuzione)	
Stato d'avanzamento: progetto definitivo	
Di seguito sono descritti i lavori previsti per la riqualificazione dell'area airside:	

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL MANTO BITUMINOSO DELLA PISTA DI VOLO

I lavori consistranno 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).

E' inoltre previsto il rifacimento della segnaletica orizzontale che sarà rimossa con il tappetino: in particolare occorrerà ripristinare la segnaletica di asse pista, i markings di soglia pista e quelli di designazione della medesima.

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

I lavori, consistranno 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 3.300 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 in programma dei sondaggi per verificarne l'effettivo stato e la consistenza.

Pertanto i lavori di manutenzione straordinaria degli shoulders interesseranno entrambi i lati della pista ovvero asse attrezzato e Tiburtina 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, 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, là dove si presentano quadri fessurativi importanti che ne compromettono la piena fruibilità (circa mq 11.000). La ristrutturazione, sarà eseguita mediante fresatura/demolizione dell'esistente per uno spessore di circa 10 cm e ricostruzione del pacchetto in che debitamente armato.

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 (180-850 micron) durante l'applicazione della vernice 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 (mq 286x15), verrà effettuata la fresatura del manto esistente e il ripristino del tappetino in modo da mantenere invariate le quote.

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 del materiale arido di base, la posa di misto granulare stabilizzato per creare una fondazione uniforme, la realizzazione del pacchetto di conglomerato bituminoso e con sovrastante tappetino.

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.

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

REALIZZAZIONE DI PARCHEGGIO MULTIPIANO

L'intervento, già incluso nel Piano di sviluppo aeroportuale, prevede la realizzazione di un parcheggio multipiano su 4 livelli fuori terra e 1 livello interrato. 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 suggeriscono l'opportunità di differire l'intervento.

Importo totale dell'intervento previsto € 8.250.000,00

Fonte di finanziamento: autofinanziamento mediante mutuo € 8.250.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2016 al 31/12/2017 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.

NUOVI BANCHI CHECK-IN E RICONFIGURAZIONE AEROSTAZIONE

L'intervento, già incluso nel Piano di sviluppo aeroportuale, prevede 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, unitamente alle previsioni di incremento del traffico nel breve e medio periodo consentono di differire l'intervento.

Importo totale dell'intervento previsto € 250.000,00

Fonte di finanziamento: autofinanziamento € 250.000,00

Tempi di realizzazione iniziali: 1/1/2017 al 31/12/2017 (progettazione-esecuzione)

Stato d'avanzamento: non ancora iniziato.

ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

ATTIVITA' DELLA SOCIETA' DI GESTIONE

La società di gestione aeroportuale è l'impresa cui è affidato il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto.

L'impresa aeroportuale può essere suddivisa in base alla propria attività in:

- gestione aeroportuale (aviation);
- gestione commerciale (no aviation).

L'attività di gestione aeroportuale la si può suddividere in base ai servizi erogati. Tali servizi possono essere suddivisi in:

- servizi dedicati all'assistenza al volo;
- servizi dedicati all'assistenza a terra.

Vengono ricompresi nei servizi di assistenza al volo tutto ciò che riguarda:

- la gestione del traffico aereo;
- l'atterraggio;



- il decollo degli aeromobili:

Vengono, invece, ricompresi nei servizi dedicati all'assistenza a terra tutto ciò che riguarda i servizi di assistenza:

- agli aeromobili;
- ai passeggeri;
- agli equipaggi;
- alle merci.

L'attività commerciale è invece la parte che fornisce altri servizi di supporto agli utenti dell'infrastruttura;

- Sub Concessionari;
- Parcheggi;
- Vendita spazi pubblicitari.

Va rappresentato che lo sviluppo dell'attività Aviation è centrato sull'ampliamento delle rotte e delle frequenze dei voli con l'obiettivo di favorire lo sviluppo del traffico passeggeri e merci.

Tale sviluppo stimola la crescita dei vettori già presenti e attrae nuovi vettori.

I ricavi generati dalle attività Aviation sono definiti da un sistema di tariffe e sono rappresentati come di seguito:

- Handling;
- diritti aeroportuali;
- corrispettivi per la sicurezza.

Le attività "Non Aviation" includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati ai passeggeri.

I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente ed incassate attraverso le attività svolte da terzi in regime di sub concessione.

Le attività "Non Aviation" gestite da SAGA S.p.A., direttamente e/o indirettamente, consistono nello sfruttamento delle potenzialità commerciali e immobiliari dell'Aeroporto d'Abruzzo.

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

Nel corso del 2014 sono state 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.

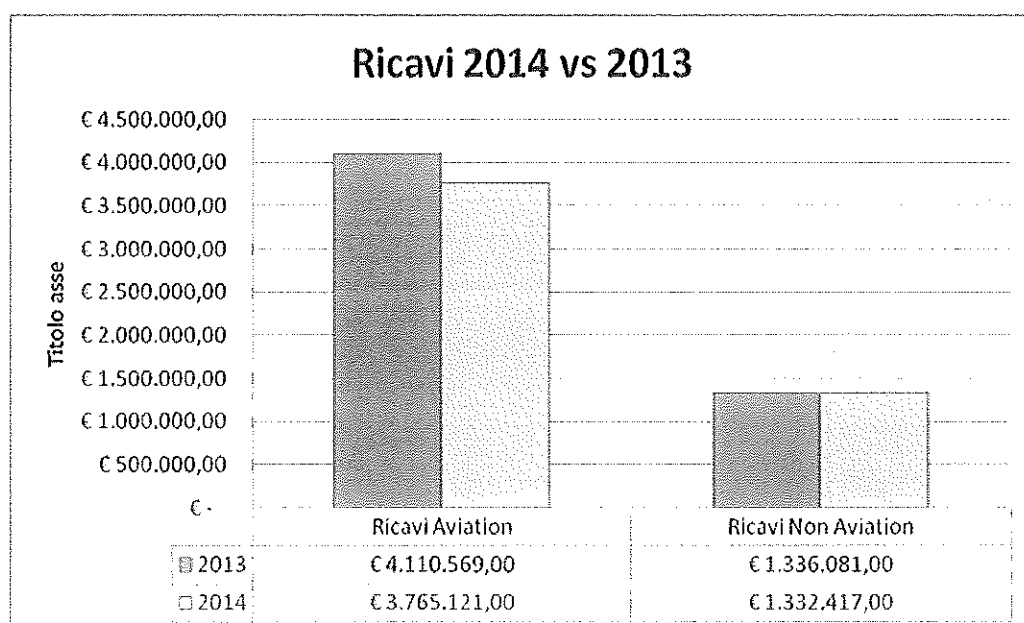
Inoltre, occorre ricordare che non giova all'aeroporto la vicinanza del centro commerciale Auchan il quale dispone di un ampio parcheggio libero ed aperto all'utenza dalle ore 8 alle ore 21.00.

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.

Nei grafici di seguito riportati sono rappresentati:

1. Andamento dei Ricavi Aviation e Non Aviation 2013 e 2014
2. Ricavi Servizio Parcheggio;

2013				2014				2.014		
€	Pax	€/pax	Prepag.	€	Pax	€/pax	Prepag.	€	Pax	Prepag.
30.422	31.563	0,96	370	29.945	29.859	1,00	364	-2%	-5%	-2%
30.110	29.374	1,03	361	37.280	31.054	1,20	343	24%	6%	-5%
31.897	35.761	0,89	289	37.853	37.768	1,00	470	19%	6%	63%
40.017	49.017	0,82	483	42.985	48.950	0,88	470	7%	0%	-3%
37.950	51.231	0,74	484	39.697	48.864	0,81	535	5%	-5%	11%
38.710	51.605	0,75	467	39.773	52.529	0,76	479	3%	2%	3%
37.684	58.825	0,64	396	39.141	61.638	0,64	441	4%	5%	11%
34.997	62.202	0,56	386	37.140	61.209	0,61	311	6%	-2%	-19%
40.059	54.638	0,73	467	43.347	52.730	0,82	493	8%	-3%	6%
43.345	50.831	0,85	493	36.922	50.829	0,73	414	-15%	0%	-16%
37.904	37.130	1,02	432	37.166	40.626	0,91	530	-2%	9%	23%
43.307	36.080	1,20	336	41.922	40.583	1,03	439	-3%	12%	31%
446.402	548.257	0,81	4.964	463.170	556.639	0,83	5.289	4%	1,5%	7%



CONTI ECONOMICI RICLASSIFICATI ANNI 2011-2012-2013-2014

	2011	2012	2013	2014
01 Ricavi lordi di vendita	5.763.836	5.736.532	5.446.650	5.097.538
02 Resi su vendite ed altre detr. specifiche	0	0	0	0
a) Ricavi netti di vendita (1+2)	5.763.836	5.736.532	5.446.650	5.097.538
03 Variaz. Rim. Prod. corso di Lav., Sem. e Finiti	0	0	0	0
04 Variaz. dei Lavori in Corso su Ordinazione	0	0	0	0
05 Variaz. Rim. Mat. Prime, Suss., Consumo/Merci	9.887	-19.477	10.758	2.282
06 Costi per Mat. Prime, Suss., di Consumo/Merci	94.422	135.457	95.824	74.372
07 Costi del Lavoro e Oneri relativi	2.901.214	2.482.443	2.347.852	2.424.150
08 Ammortamenti e svalutazioni	849.075	771.466	721.767	693.900
09 Costi per Godimento beni di terzi	216.878	226.118	226.118	102.542
b) Costo del venduto	4.071.276	3.576.007	3.402.319	3.297.246
A) RISULTATO LORDO INDUSTRIALE (a-b)	1.692.560	2.160.525	2.044.331	1.800.292
c) Altri Costi operativi (gest. caratter.)	6.690.932	8.129.172	7.459.879	9.202.440
Costi commerciali ed amministrativi:				
Per servizi	6.664.815	7.816.732	7.294.198	7.606.380
Oneri diversi di gestione	10.645	104.698	87.727	233.239
Accantonamenti per rischi	0	100.000	0	797.000
Altri accantonamenti	0	0	0	0
Svalut. Cred. Comp. Att. Circ./Disp. Liquide	15.472	107.742	77.956	565.841
d) Altri Ricavi Operativi (gest. caratter.)	4.134.977	6.047.572	357.716	368.647
Altri Ricavi e Proventi	4.134.977	6.047.572	357.716	368.647
Incrementi di immobilizzaz. per Lav. Interni	0	0	0	0
B) RISULTATO OPERATIVO NETTO (A-c+d) - EBIT	-863.395	78.925	-5.057.832	-7.033.501
MARGINE OPERATIVO LORDO (B + ammortamenti e svalutazioni) EBITDA	1.152	958.133	-4.258.109	-5.773.760
e) Extragestione Finanziaria	-5.010	-3.525	-8.114	-59.241
Proventi diversi	2.547	8.864	3.788	4.474
Interessi ed Oneri Finanziari	-7.557	-12.389	-11.902	-63.715
C) REDDITO GESTIONE CORRENTE (B+e)	-868.405	75.400	-5.065.946	-7.092.742
f) Extragestione Patrimoniale	0	0	0	0
Proventi da Partecipazioni	0	0	0	0
Prov. da Tit. Isc. nelle Imm. diversi da Part.	0	0	0	0
Svalutazioni di partecipazioni	0	0	0	0
D) REDDITO ANTEGEST. STRAORD. (C+f)	-868.405	75.400	-5.065.946	-7.092.742
g) Extragestione straordinaria	467.525	139.750	-361.612	-638.247
Proventi straordinari	514.960	591.485	86.252	183.137
Oneri straordinari	-47.435	-451.735	-447.864	-821.384
E) REDDITO AL LORDO DELLE IMP. (D+g)	-400.880	215.150	-5.427.558	-7.730.989
h) Imposte sul reddito dell'esercizio	141.106	213.266	23.250	9.133
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	-541.986	1.884	-5.450.808	-7.740.123



Da quanto sopra esposto si evince che i ricavi lordi di vendita subiscono, nell'esercizio 2014, un decremento di circa il 6%, dovuto principalmente alla cessazione di alcuni collegamenti operati dalle compagnie Belle Air e AirVallè, oltre che dalla contrazione del comparto dell'Aviazione Generale e la cessazione del volo postale. Il traffico passeggeri, comunque, nell'esercizio 2014 ha registrato un incremento di circa l'1,5% rispetto al trascorso esercizio, e ciò ha generato un incremento dei ricavi per controllo passeggeri e bagagli e per i servizi di handling e di quelli complementari.

Gli altri ricavi, come per l'anno 2013, evidenziano solo la quota di contributi in conto impianti riferita ai finanziamenti ricevuti negli anni trascorsi dalla Regione Abruzzo e dalla Provincia di Pescara per l'acquisto di beni strumentali, non avendo la Regione Abruzzo assegnato un contributo a copertura delle spese promozionali e pubblicitarie sostenute dalla società nell'esercizio.

I costi operativi rilevano complessivamente un incremento di Euro 1.742.561 rispetto al 2013, passando da Euro 7.459.879 ad Euro 9.202.440, nonostante il perdurare della politica di contenimento degli stessi operata dal management a partire dal 2012 soprattutto per quanto riguarda le spese per i servizi. Questi ultimi, infatti, registrano in generale un decremento di Euro 109.836 (non considerando la somma di Euro 422.000 stanziata nel 2014 per il servizio di primo soccorso prestato dalla Croce Rossa). La società nel presente esercizio ha ritenuto di accantonare al fondo rischi, per le vertenze ancora da definire, la somma di Euro 797.000, e di accantonare, altresì, al fondo svalutazione crediti, l'importo di Euro 565.841 riferito a crediti pregressi di difficile esigibilità.

Il costo del personale ha registrato nel 2014 un incremento di Euro 76.298 mentre il costo per godimento beni di terzi e per gli ammortamenti ha subito un decremento complessivo di euro 49.319.

Da ciò discende che l'EBIT (margine operativo netto) esprime un valore negativo di euro 7.033.501, maggiore, rispetto al dato sempre negativo del 2013, di euro 5.057.832; così come l'EBITDA (margine operativo lordo) si attesta su un valore negativo di euro 5.773.760 rispetto al valore sempre negativo registrato l'esercizio precedente pari ad euro 4.258.109.



		2011	2012	2013	2014					
INDICI DI REDDITIVITA'										
<i>Capitale Investito, Capitale Proprio, Patrimonio Netto</i>										
Indice di redditività del capitale proprio <i>R.O.E.</i>	Ra	EB. Netto distrib.	-511.586	-29,2%	1.881	0,07%	-5.150.808	19,16%	-7.140.123	18,73%
	Ca	Capitale proprio	2.609.029		2.609.913		-2.841.896		-18.10.036	
Indice di redditività del capitale investito <i>R.O.I.</i>	Po	Patrimonio netto	-363.396	-3,48%	78.925	0,28%	-5.057.632	-19,43%	-7.140.123	-34,91%
	Cl	Totale attivo	24.710.709		27.304.784		26.639.787		31.073.777	
Indice di redditività delle vendite <i>R.O.S.</i>	Po	Patrimonio netto	-363.396	-4,21%	78.925	0,67%	-5.057.632	-87,11%	-7.140.123	-101,69%
	V	Vendite	9.698.813		11.781.191		6.204.308		5.166.155	

Per quanto attiene agli indici di redditività si rileva che il R.O.E. (indice di redditività del capitale proprio), il R.O.I. (indice di redditività del capitale investito) ed il R.O.S. (indice di redditività delle vendite) registrano tutti un valore negativo che ha indotto alla evidenza di una significativa perdita d'esercizio. Per il dettaglio delle principali voci di costo della gestione caratteristica si rimanda ai commenti inseriti nella nota integrativa.

ANALISI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE

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

	2011	2012	2013	2014
A) ATTIVITA' CORRENTI (1+2+3)	18.411,738	18.841,595	18.928,205	18.894,333
1 UQUISIA	1.318,431	33,347	1.235,859	2.444,659
UQUISIA VABIB CORSA	76,143	25,835	44,845	13,333
ATTORI	0	0	0	0
DISCONTI/CONTI FORNIT.	1.242,288	27,465	1.191,014	2.431,326
2 UQUISIA AZIENDA	17.088,843	18.408,631	12.693,452	16.738,245
CREDITI E RENDITE				
CREDITI (CON TITOLO)				
SOTTOTOTALE CREDITI (CON TITOLO):				
V.C. IN CREDITI	2.812,288	3.253,205	6.211,845	10.900,791
V.C. IN CREDITI	0	0	0	0
V. IN CREDITI	0	0	0	0
V. IN CREDITI	0	0	0	0
V. IN CREDITI	3,812	3,812	0	0
V. IN CREDITI	0	0	0	0
V. IN CREDITI	11.159,881	11.133,236	6.289,774	61,015
ATTORI	0	0	0	0
PASSIVI	0	0	0	0
3 DISPONIBILI	74,262	87,935	65,761	51,454
RISERVE				
USI IN PILA, COSTI DI COFINAN.	3,212	22,889	11,520	9,415
ACCANT.	0	0	0	0
FONDI IN CORSO DI LIQUIDAZIONE E RENDIMENTI	0	0	0	0
FONDI IN CREDITO	0	0	0	0
RISERVE	71,050	65,046	54,241	42,040
B) ATTIVITA' INMOBILIARIE (1+2+3)	6.298,371	12.762,743	12.188,831	11.978,444
1 INMOBILIARIE	4.969,333	10.511,875	10.445,732	4.694,135
RISERVE				
RISERVE INMOBILIARIE	1.007,657	1.500,268	1.288,831	1.078,812
RISERVE INMOBILIARIE	13,671	60,924	84,257	135,463
RISERVE INMOBILIARIE	6,273	7,912	9,415	38,402
RISERVE	1.330,938	7.903,719	7.558,936	7.242,657
RISERVE	8,596	8,510	81,900	81,900
2 INMOBILIARIE	1,218,411	1.172,423	944,421	419,648
RISERVE				
RISERVE INMOBILIARIE	3,178	0	0	0
RISERVE INMOBILIARIE	503,211	333,503	454,343	0
RISERVE INMOBILIARIE	30,121	10,051	9,412	4,554
RISERVE INMOBILIARIE	682,231	828,869	789,615	811,092
3 INMOBILIARIE	1,015,627	1.077,745	1.057,378	69,661
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	5,165	5,665	9,415	9,415
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	152,178	219,879	195,711	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	852,245	852,245	852,245	852,245
TOT. CAPITALE INVESTITO TOTALE (A+B)	24,710,709	27,394,784	26,937,737	31,073,777
C) DEBITI	22.183,488	24.535,971	28.875,633	32.583,611
1 Passivo Corrente (Rend. Corrente)	19.447,353	15.743,053	20.441,077	24.271,055
ACCANT.	0	0	0	0
DEBITI FORNIT.	3.123,790	1.612,131	7.201,237	112,295,513
DEBITI FINANZIARI	17,292	22,649	52,105	78,205
DEBITI IN CREDITO	0	0	0	0
DEBITI IN CREDITO	11,681	11,125	65,833	90,293
RISERVE	0	0	0	0
DEBITI IN CREDITO	87,577	22,241	14,791	13,278
ATTORI	15,351,278	10,813,208	12,389,840	12,389,841
2 Passivo consolidato (Rend. Corrente)	2.736,135	8.792,918	8.434,556	11.488,743
ACCANT.	0	0	0	0
DEBITI FINANZIARI	0	0	0	0
DEBITI FINANZIARI	10,011	0	0	0
DEBITI FINANZIARI	0	0	0	0
ATTORI	117,25	42,823	72,120	203,531
DEBITI FINANZIARI	0	0	0	0
DEBITI FINANZIARI	0	0	0	0
FONDI IN CREDITO, DISCONTI E RENDITE	0	0	0	0
FONDI IN CREDITO, DISCONTI E RENDITE	18,962	18,962	34,833	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	831,505	830,891	711,592	711,593
RISERVE	1,313,120	7,911,915	7,289,964	7,289,964
D) CAPITALE NETTO	2.527,221	2.858,813	-1.947,896	-1.510,834
CAPITALE SOCIALE	3,193,592	3,193,592	3,193,592	3,193,592
RISERVE				
RISERVE LEGALI	3,621	3,621	3,715	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	11,191	11,191	11,191	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	11,191	11,191	11,191	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	0	0	0	0
RISERVE	-51,196	1,881	-5,450,808	-5,450,808
TOT. CAPITALE ACCUMULATO TOTALE (C+D)	2,471,076	27,394,784	26,937,737	31,073,777

Indicatore	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014
Margine di tesoreria <i>(liq. Immediata+liq.diff.) - pass.correnti</i>	-1.510,877	-1.335,053	-6.580,135	-4.632,200
Quoziente di tesoreria <i>(liq. Immediata+liq. diff.) / pass.correnti</i>	0,9	0,9	0,7	0,8
Indicatori di finanziamento delle immobilizzazioni				
	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014
Margine primario di struttura <i>(Mezzi propri-Attivo immobilizzato)</i>	-3.691,942	-10.153,876	-14.951,427	-15.989,480
Quoziente primario di struttura <i>(Mezzi propri/attivo immobilizzato)</i>	0,4	0,2	-0,2	-0,4
Margine secondario di struttura <i>(Mezzi propri+pass.cons.) - attivo fisso</i>	-19.847,353	-16.386,053	-20.443,077	-24.275,066
Quoziente secondario di struttura <i>(Mezzi propri+pass.cons.) / attivo fisso</i>	0,2	0,4	0,2	0,2
Indici sulla struttura dei finanziamenti				
	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014
Quoziente di indebitamento totale <i>(Pass.corr.+consol.)/mezzi propri</i>	8,5	9,5	-10,2	-7,7
Quoziente di indebitamento finanziario <i>(Pass.finanziarie)/mezzi propri</i>	0,0	0,0	0,0	0,0

Dall'esame dei bilanci riclassificati, per quanto attiene alla componente patrimoniale, si rileva un incremento delle attività correnti che passano da euro 13.928.206 nel 2013 ad euro 19.694.333 nel 2014, per effetto dell'aumento delle disponibilità bancarie e di cassa, che passano da euro 1.229.050 nel 2013 ad euro 2.884.660 nel 2014 e dell'aumento dei crediti verso clienti (principalmente verso il cliente Ryanair) che passano da euro 6.844.816 nel 2013 ad euro 10.960.694 nel 2014. Le attività immobilizzate subiscono un decremento di euro 730.087 dovuto principalmente alle quote di ammortamento dell'esercizio.



La situazione debitoria, altresì, evidenzia un incremento dei debiti correnti che passano da euro 20.443.077 nel 2013 ad euro 24.275.065 nel 2014 e ciò principalmente a seguito dell'aumento dei debiti verso i fornitori (principalmente verso Ryanair) e dei debiti relativi alle addizionali comunali. Le passività consolidate registrano anch'esse un incremento passando da euro 8.436.556 nel 2013 ad euro 11.408.748 nel 2014, a seguito della rateizzazione del debito per gli anni pregressi per le addizionali comunali, per l'Ici e per la Tari, per un totale di euro 2.373.537; della dilazione di pagamento concessa ad alcuni clienti per euro 205.000 ed infine per l'accantonamento a fondo rischi per le cause ancora pendenti per euro 797.000.

Il capitale netto risultante a fine esercizio è negativo per euro 4.610.036, a seguito della perdita sofferta, imponendo alla società di adoperarsi per ricostituire il capitale sociale almeno fino al raggiungimento del limite imposto dall'Enac.

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.

SCUREZZA SUL LAVORO

L'azione svolta dalla SAGA nel campo della sicurezza sul lavoro nell'anno 2014 è in linea con quanto già attuato nel corso degli anni, in conformità alla normativa di riferimento. In applicazione con quanto disposto dal T.U. D.Lgs. 81/08, l'attività svolta ha avuto l'obiettivo di far acquisire al personale una maggior consapevolezza sul concetto di sicurezza all'interno dei luoghi di lavoro e diffondere la cultura della sicurezza, valorizzando il capitale umano presente nella società. Pertanto, obiettivo dell'attività intrapresa nel 2014 è stato lo sviluppo delle competenze dei lavoratori, finalizzato al miglioramento organizzativo e della sicurezza.

Per quanto sopra si è proceduto ad :

- Effettuare la formazione in accordo a quanto richiesto dall'Accordo Stato Regioni del 2011 e per tutte le figure coinvolte (Lavoratori, Preposti e Dirigente);
- Effettuare le visite mediche a tutto il personale esposto a rischio;

- Ridefinizione della Movimentazione Manuale dei carichi con aggiornamento della relativa procedura per i lavoratori, che è stata integrata con specifiche indicazioni per i lavoratori con limitazioni;

- Rivisitare tutte le valutazioni di Rischio aziendali che dovevano essere rinnovate perchè obsolete, anche con ridefinizione dei relativi Dispositivi di Protezione Individuale. in base a tutte le attività svolte dal personale SAGA;
- Predisposizione ed erogazione del corso "AIRSIDE SAFETY" (contenete elementi di sicurezza sul lavoro e di cultura della sicurezza, oltre alle informazioni necessarie quali responsabili del DVRI) per chi richiede l'accesso in Area Sterile;
- Predisposizione e distribuzione di un opuscolo informativo sulla sicurezza aeroportuale;
- Predisposizione e distribuzione di un opuscolo informativo sui DPI;
- Normalizzazione di tutta la documentazione relativa ai DPI aziendali ed avvio dell'acquisizione dei nuovi DPI individuati dalle attività di cui sopra;
- Effettuazione della prevista Riunione Periodica di programmazione delle attività per il 2014.

Nel corso dell'anno 2014 è stato avviato un processo per l'ottenimento della certificazione Safety Management System (SMS) con relativa diffusione degli obiettivi e delle politiche di sicurezza al fine di ridurre le criticità nel corso delle operazioni. Tutte le attività intraprese contribuiscono alla mitigazione dei rischi e al miglioramento della qualità dei servizi offerti al passeggero la cui soddisfazione rimane al centro delle attività aziendali.

AMBIENTE

Nel corso dell'anno 2014 l'azienda ha sviluppato una maggior sensibilità nei confronti della questione ambientale e della relativa tutela, uno degli obiettivi primari della politica aziendale.

Nello specifico è stata redatta una procedura dedicata alla gestione dei rifiuti (HAN-27), la quale sarà prossimamente soggetta a nuovi aggiornamenti ad ulteriori aspetti ambientali.

A handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.

PERSONALE

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

Nella tabella successiva sono indicate le informazioni inerenti la composizione del personale SAGA alla data del 31/12/2014. Va evidenziato, l'inserimento in organico di una unità part-time (4 ore) soprattutto in linea con le necessità del Master Plan dell'Aeroporto.

	31/12/2013	Entrate	Uscite	31/12/2014	Media
DIRIGENTI	1			1	1
OPERAI	15			15	15
IMPIEGATI	21			21	21
IMPIEGATI P.T.	3	1		4	3,5
TOTALE	40			41	41

Da ultimo si evidenzia l'investimento formativo sostenuto dall'azienda nel corso del 2014:

Monte ore di Formazione 1.656	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai
Percentuale di formazione dipendenti a Tempo Indeterminato	0,36%	16,36%	47,4%	35,8%
Percentuale di formazione dipendenti a Tempo Indeterminato				

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

- Formazione Generale Sicurezza sul lavoro D.lgs 81/08 della durata di 6 ore (40 addetti).
- Formazione Specifica Sicurezza sul lavoro D.lgs. 81/08 della durata di 6 ore (40 addetti).
- Corso Sicurezza sul lavoro D.lgs 81/08 AGE (corso base di 8 ore a 9 addetti rampa, un addetto manutenzione e 2 ADM).
- Corso Sicurezza sul lavoro D.lgs 81/08 AGE (corso di aggiornamento di 5 ore a 4 addetti rampa , 2 ADM , 1 addetto ufficio pass, 1 Resp.le Amministrazione).
- Corso aggiornamento Lost& and Found (Dublino) 3 giorni al Quality and training Manager.

- Corso aggiornamento merci pericolose a 13 addetti rampa cat.7/8 di 8 ore.
- Corso aggiornamento merci pericolose a 6 addetti ufficio operativo Cat.9/10 di 8 ore.
- Corso aggiornamento merci pericolose di 8 ore a 4 ADM Cat.9/10 in modalità e-learning.
- Corso RSPP moduli B e C (ROMA) DI 48 ore ad addetta ufficio SPP.
- Corso aggiornamento PNS ENAC di 6 ore a 10 addetti operativi, 14 addetti rampa, 4 addetti amministrazione, 4 addetti biglietteria, 1 Direzione, 3 PHS, 2 Commerciale, 2 Ufficio Pass.
- Corso Codice degli Appalti di 40 ore a 2 amministrazione , 1 commerciale, 1 Post holder, 1 ADM.
- Corso Preposti di 16 ore a 10 addetti (rampa, operativo, biglietteria, Amministrazione , PHS).
- Corso workshop PROSPERO di 8 ore (a 10 addetti operativo, 13 addetti rampa)

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 2014 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 2014 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 diverse valute e tassi di interesse. SAGA non è soggetto all'esposizione al rischio di tasso di interesse in quanto non sono in essere finanziamenti a tasso variabile.

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 2014

Come meglio rappresentato nella sezione SITUAZIONE DELLA SOCIETA', si rammenta che nell'Assemblea Ordinaria dei Soci dell'8 gennaio 2015, vi è stata la nomina del Collegio Sindacale e nella successiva Straordinaria è stato modificato lo Statuto Societario. Successivamente, in data 26 gennaio 2015 nell'Assemblea dei Soci in Sede Ordinaria è stato rinnovato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2014 - 2016 e preso atto della situazione Patrimoniale della Società. Mentre nell' Assemblea in Sede Straordinaria del 26 gennaio 2015, è stato deliberato 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 opzioni da parte dei Soci. In 17 Febbraio 2015, la società ha provveduto a comunicare ai soci quanto deliberato nell'assemblea straordinaria con

attribuzioni delle relative quote da sottoscrivere. Alla data di redazione della presente non risultano pervenute comunicazione da parte dei soci relativamente all'esercizio del diritto di opzione.

COMUNICAZIONI SOCIALI

Per quanto sopra illustrato, i soci sono invitati nel più breve tempo a dare seguito alla delibera di assemblea straordinaria ovvero di ricostituire il capitale sociale minimo al fine di ottemperare agli obblighi di legge.

PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Per il 2015, le previsioni indicano una crescita in termini di traffico e movimenti grazie alla conclusione dell' accordo sottoscritto con il Vettore Wizz Air per lo start up del collegamento per Otopeni - Bucarest, il quale verrà operato dal prossimo ottobre, con frequenza bisettimanale. Quanto sopra rappresenta per la Società un importante passo in avanti per la diversificazione del vettore oltre ad ampliare il ventaglio di destinazioni presenti sullo scalo.

Da sottolineare l'importanza per lo scalo abruzzese della programmazione per tutta la stagione Summer del secondo collegamento per Milano Linate operato dalla compagnia Alitalia. La doppia frequenza rende possibile una migliore connessione consentendo una mobilità più ampia, aumentando per la Società i ricavi relativi all'handling.

Nella riconosciuta importanza di collegare l'Aeroporto d'Abruzzo, con un Hub, per offrire da subito un numero più ampio di destinazioni raggiungibili, la Società, grazie alla condivisione di un progetto avanzato dalla Compagnia Alitalia, a ciò sollecitato dalla Società, ha prodotto la previsione a partire dal prossimo 2 aprile del 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 ad un Hub internazionale poiché riesce ad ampliare le destinazioni nazionali non servite direttamente dallo scalo abruzzese.

In tale contesto è prevedibile che le compagnie aeree proseguano i propri sforzi su politiche di efficientamento e di contenimento dei costi, anche attraverso la definizione di una mirata redistribuzione delle rotte e degli aeromobili. In ragione di tali considerazioni e della perdurante incertezza dello scenario competitivo, lo sforzo della Società sarà teso al raggiungimento di ogni possibile razionalizzazione operativa ed organizzativa, al fine di ridurre al minimo gli impatti negativi derivanti dalle turbolenze del contesto macroeconomico e di settore. A tal proposito si segnala l'avvenuta revisione degli accordi commerciali con Ryanair che ha consentito, a partire dalla seconda metà del 2014, una riduzione dei costi di promozione del traffico.



In questo scenario, la società ha predisposto un Piano Industriale, allo scopo di delineare possibili nuove linee di sviluppo del business e disporre del supporto necessario alla verifica di rispondenza ai nuovi Orientamenti comunitari in materia di aiuti di stato. In particolare è volontà della Società e dell'azionista Regione Abruzzo avviare un percorso condiviso, anche in sede comunitaria, per l'attivazione da parte dell'Ente regionale di quella contribuzione (sotto forma di incentivo al traffico aereo e/o di contribuzione in conto capitale) che possa permettere la continuità e lo sviluppo dell'unico scalo aeroportuale strategico della Regione, nel rispetto della normativa comunitaria e dei nuovi orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato. E' opportuno ribadire che in varie sedi la Regione Abruzzo ha più volte manifestato la volontà di continuare a supportare lo sviluppo dello stesso scalo aeroportuale.

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.

L'iter individuato e condiviso con il Socio Regione Abruzzo può essere così sinteticamente identificato:

- Rivisitazione del Piano Industriale già elaborato per gli anni 2014 -2018 con rimodulazione al 2015-2020;
- Condivisione sommaria dello stesso con lo staff tecnico della Regione Abruzzo al fine di valutarne la conformità agli indirizzi strategici regionali nonché al rispetto della normativa comunitaria;
- Approvazione da parte del CDA della società e successiva formale trasmissione alla Regione Abruzzo per i propri adempimenti specie in materia di NOTIFICA alla Commissione UE;
- ottenuta l'approvazione della NOTIFICA da parte della Commissione UE, la Regione Abruzzo potrà di conseguenza legiferare sul contributo marketing, auspicabilmente entro fine anno.

Il deficit (di cui si chiede copertura con il contributo) emergente dal piano 2015 - 2020 è ad oggi provvisoriamente quantificato in circa € 17 mln (per i 5 anni).

Una volta conclusosi l'iter, l'autorizzazione da parte della Commissione UE resta in vigore per il quinquennio (periodo di piano), e la Regione Abruzzo potrà quindi ogni anno stanziare con apposite leggi regionali la contribuzione annuale.

Il tutto per evitare di trovarsi nuovamente nella condizione di vedersi disconosciuto il contributo. A tal proposito è opportuno ricordare che la Legge Regionale n.69 del 28 dicembre 2012 con la quale la Regione Abruzzo aveva finanziato il contributo per il Piano Marketing 2012 iscritto nel bilancio al 31 dicembre 2012 per la complessiva cifra di €5,5 milioni è stata nel 2013 ritenuta incostituzionale dalla Corte Costituzionale a seguito di un vizio di notifica. Per tale contributo, già ad oggi interamente incassato, gli amministratori ritengono remoto il rischio di ripetizione dello stesso.

L'art. 1, comma 1 della Legge Regionale n. 34 del 30.07.2014 (di modifica dell'art. 7 della Legge Regionale n. 14 del 27.03.2014 "Norme per la ricostituzione del capitale Sociale della Saga S.p.A.") sulla base della quale la Regione Abruzzo ha effettuato il versamento delle quote sottoscritte nell'aumento di capitale sociale avvenuto nel 2014 per €5,9 milioni è stato oggetto di dichiarazione d'ufficio di incostituzionalità da parte della Corte Costituzionale con sentenza n. 249 del 7.11.2014 in via consequenziale con le precedenti leggi di finanziamento del contributo marketing.

La Regione Abruzzo, come precedentemente indicato, ha avviato un' ulteriore operazione di ricapitalizzazione in sede di Assemblea Straordinaria tenutasi il 26 gennaio 2015 per un importo di Euro 7.000.000,00 impegnandosi al versamento entro il termine massimo di 120 giorni. Sulla base di quanto sopra esposto, si evidenziano, come conseguenza agli esiti del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014, l'esistenza di incertezze circa la continuità aziendale qualora, nel rispetto delle Linee Guida dell'Unione Europea, la Regione Abruzzo non dovesse provvedere nei tempi utili alla sottoscrizione ed al versamento dell'aumento di capitale sociale deliberato con l'assemblea del 26 gennaio 2015 (che si dovrebbe concludere positivamente entro la metà di giugno 2015) e nel caso non si completasse il progetto di valorizzazione dell'Aeroporto D'Abruzzo, come in precedenza rappresentato.

Pur in presenza di tale situazione, si ritiene appropriato l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2014 sulla base della ragionevole aspettativa del buon esito delle suddette azioni, ed in considerazione della volontà più volte manifestata dall'azionista di riferimento di garantire il supporto necessario a sostenere il processo di crescita dello scalo. L'impegno dell'azionista si assume che venga assicurato pur evidenziandosi che la realizzazione di alcune ipotesi del Piano Industriale dipende da fattori esogeni non direttamente controllabili da parte del management della società, con particolare riferimento all'ottenimento delle necessarie forme di finanziamento fino al raggiungimento delle soglie dimensionali tali da

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

consentire un autonomo e strutturale equilibrio economico-finanziario, nell'ambito dell'iter autorizzativo avviato.

Si rileva che entro la fine dell'anno 2015, la Società procederà all'affidamento 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'affidamento dei lavori per la realizzazione dell' Impianto di Trattamento di Acque di Prima Piovvia.

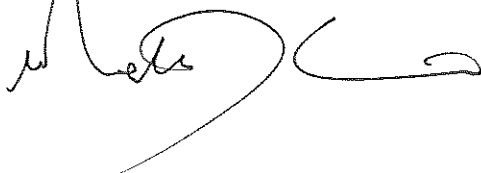
PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2014, redatto sulla base dei criteri indicati nella Nota Integrativa, dando immediata copertura come già deliberato in sede di Assemblea Straordinaria tenutasi il 26 gennaio 2015.

Il Presidente del C.d.A.

Prof. Nicola Mattoscio

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Mattoscio', written over the printed name.