

## COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

<b>Presidente:</b>	Lucio Laureti
<b>Consigliere:</b>	Daniele Becci
<b>Consigliere:</b>	Silvio Di Lorenzo
<b>Consigliere:</b>	Mauro Angelucci
<b>Consigliere:</b>	Massimiliano Bronzino
<b>Consigliere:</b>	Rocco Leonelli
<b>Consigliere:</b>	Pietro Falcucci

### Collegio Sindacale

<b>Presidente:</b>	Antonia Troja D'Urso
<b>Componente:</b>	Natalino Antonini,
<b>Componente:</b>	Antonio Bucciarelli

---

**Società di Revisione:** KPMG



## RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori Soci,

il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2013, sottoposto alla Vostra approvazione, è fedele a quanto stabilito dal Codice Civile negli artt. 2423 e seguenti.

L'esercizio 2013 si è chiuso con una perdita pari ad € 5.450.808,00 determinando l'annullamento del patrimonio netto e facendo ricadere la società nelle previsioni dell'Art 2446 (procedura meglio descritta nella sezione Comunicazioni Sociali di questa relazione).

Tale situazione si è verificata in seguito alla mancata erogazione del contributo marketing per l'anno 2013 da parte della Regione Abruzzo.

Secondo quanto consentito dall'art. 2364, comma 2 del codice civile, il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 24/03/2014 ha deliberato di avvalersi del maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale per la convocazione dell'assemblea ordinaria, chiamata a discutere e deliberare l'approvazione del bilancio chiuso al 31/12/2013.

La ragione che ha comportato lo slittamento della convocazione dell'Assemblea dei soci è da ricercare nell'incertezza normativa delle fonti di finanziamento per le attività di promozione dello scalo per l'anno 2013.

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

## SCENARIO MACROECONOMICO E DI SETTORE

Lo scenario economico è tuttora caratterizzato da forte incertezza. L'ultimo Bollettino Economico di Banca d'Italia (Gennaio 2014) descrive una condizione di espansione globale, trainata dal rafforzamento dell'economia degli Stati Uniti e dei cd. "paesi emergenti". Nell'area Euro la crescita è ancora modesta e permangono condizioni di elevata fragilità, nonostante la politica di sostegno attuata dalla BCE che ha "ridotto i tassi ufficiali in novembre e ha ribadito con fermezza che rimarranno su livelli pari o inferiori a quelli attuali per un periodo di tempo prolungato". In Italia nell'ultimo trimestre del 2013 si è registrato un incremento del PIL dello 0,1%. Il dato assume più che altro un valore simbolico, dato che si tratta della prima variazione positiva dopo otto trimestri



consecutivi durante i quali l'indice congiunturale è stato negativo. Ciò consente tuttavia di avvalorare l'ipotesi di un avvio di ripresa economica che dovrà trovare conferme nel corso del 2014. L'inflazione continua a diminuire e la disoccupazione, che normalmente segue con ritardo l'andamento del ciclo economico, si mantiene a livelli elevati, superiori al 12%. Il quadro così delineato, caratterizzato ancora da una domanda molto debole, induce la Banca d'Italia a prevedere il "ritorno a una crescita moderata nel biennio 2014 -2015", con un aumento del PIL del 0,7% nel 2014 e del 1,0% nel 2015, a fronte di una contrazione del 1,8% nel 2013, in forza di un effetto traino prodotto dalla domanda estera e dagli investimenti. Non sono tuttavia scomparsi i fattori di rischio, legati in particolare al permanere di restrizioni nell'accesso al credito e differimenti ulteriori nei pagamenti dei debiti commerciali da parte della Pubblica Amministrazione.

L'industria turistica italiana conferma, nel 2013, il suo ruolo di importante motore dell'economia del Paese, nonostante la sua forza propulsiva abbia accusato un calo rispetto all'anno precedente. Il 2014 dovrebbe comunque essere un anno di crescita, che riporterà il PIL turistico al di sopra dei livelli del 2013. Questo è quanto emerge dalla lettura dell'ultimo report sull'impatto economico del settore viaggi e turismo nel mondo e nei singoli paesi, prodotto dal World Travel and Tourism Council.

In cifre, il contributo totale del turismo all'economia italiana nel 2013 è stato pari a 159,6 miliardi di euro, pari al 10,3% del PIL. Rispetto al 2012, si configura una lieve flessione (-1,6%), ma le previsioni per il 2014 indicano un ritorno alla crescita, grazie a un incremento del 2,1% che dovrebbe portare il valore economico del settore a 163 miliardi di euro.

L'impatto economico del turismo si riflette in maniera rilevante sul mondo del lavoro, con oltre 2,6 milioni di posti direttamente e indirettamente generati nel 2013, pari all'11,6% dell'occupazione totale del Paese. Sempre secondo il WTTC, il numero di occupati dovrebbe crescere dell'1,3% nel 2014.

Il valore dell'industria turistica per l'economia italiana è superiore alla media mondiale ed europea. Nel 2013, infatti, il turismo ha registrato un contributo al PIL del 9,5% e ha generato l'8,9% dei posti di lavoro a livello globale; nello stesso anno, in Europa, il turismo rappresentava l'8,7% del PIL e l'8,5% dei posti di lavoro. Ciononostante, i nostri livelli di crescita non sono al passo con i trend più generali: le previsioni WTTC indicano una crescita del 4,3% del contributo al PIL dell'industria turistica mondiale e del 2,9% per l'industria turistica europea nell'anno 2014; in termini di occupazione, l'incremento sarà del 2,5% nel mondo e dell'1,6% in Europa.

Nel suo ultimo rapporto sull'economia mondiale ("World Economic Outlook") dello scorso luglio, il Fondo Monetario Internazionale ha, per la quinta volta consecutiva, rivisto al ribasso le previsioni



di ripresa economica. Soprattutto gli Stati Uniti e l'Eurozona, i primi zavorrati dai tagli alla spesa pubblica e la seconda impantanata nella recessione, pesano sul bilancio globale.

In questo scenario contrastato, il trasporto aereo si è confermato un settore con un andamento direttamente correlato a quello macroeconomico generale e, conseguentemente, all'evoluzione del PIL. L'attuale crisi economica ha negativamente inciso sulla propensione al volo dei passeggeri, influenzando così la domanda di trasporto aereo. Le compagnie aeree, condizionate dalla sempre maggiore incidenza sui propri costi del prezzo del carburante, hanno continuato ad operare tagli di capacità ed implementare azioni di razionalizzazione dei propri network.

## **SITUAZIONE DELLA SOCIETA' E INFORMAZIONI**

E' da rilevare come il Piano Aeroporti, presentato recentemente al Consiglio dei Ministri riconosca come scalo di interesse nazionale l'Aeroporto d'Abruzzo in quanto funzionale a generare effetti sull'economia e sulle comunità di tutto il territorio regionale. Il ruolo primario dell' aeroporto è quello di fornire collegamenti con il territorio, ma non meno importanti sono gli effetti che, non si esauriscono in benefici per passeggeri e merci, ma si ripercuotono anche sul territorio con risultati propulsivi sull'economia, sul turismo e sull'occupazione nelle aree in cui gli aeroporti operano.

Per i motivi sopraesposti, nello scenario attuale, il ricorso al sostegno da parte di enti che rappresentano interessi pubblici locali risulta fondamentale.

La S.A.G.A. ha chiuso il 2013 con un traffico pari a 548.257 passeggeri.

La contrazione rispetto al 2012 è stata del 2,7%, largamente più contenuta rispetto agli aeroporti con traffico inferiore a un milione di passeggeri l'anno che hanno subito una riduzione del 14,2%.

Il dato aggregato non rappresenta completamente il dato reale del traffico in quanto la diminuzione registrata nel 2013 va attribuita principalmente ad alcune componenti di traffico charter non ricorrenti effettuate nel 2012, come nel caso dell'iniziativa "Senioren reisen", che ha consentito di far conoscere il territorio abruzzese ad oltre 12.000 turisti austriaci nel biennio 2011 – 2012.

L'andamento del traffico è stato sostanzialmente in linea con quello registrato nel 2012, in controtendenza dunque con la caduta del traffico passeggeri riscontrato a livello Nazionale e a conferma dell'efficacia dell'azione commerciale attuata nel corso dell'anno 2013, tendente al consolidamento delle rotte presenti sullo scalo.



## LE ATTIVITA' DI S.A.G.A.

Al fine di comprendere le ragioni che hanno determinato l'andamento dell'esercizio 2013 è necessario effettuare un'analisi dettagliata e rigorosa circa le attività svolte dalla società :

### AVIATION

I servizi attinenti all'attività di "aviation" ed erogati dalla SAGA S.p.A. sono di seguito riportati:

- gestione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, nell'ambito delle quali si colloca anche la prestazione del servizio relativo ai controlli di sicurezza e di vigilanza;
- gestione dei servizi di assistenza a terra (Ground Handling), ossia del complesso di servizi atti a soddisfare le esigenze dell'assistenza a terra, agli aerei, ai passeggeri ed alle merci.

### NON AVIATION

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. In Aeroporto transitano ormai migliaia di potenziali clienti ogni giorno, italiani e stranieri, target di qualsiasi campagna pubblicitaria e/o servizio commerciale di tipo consumer.

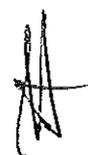
### CONSUNTIVO DATI DI TRAFFICO AEROPORTI NAZIONALI 2013

Nei dodici mesi del 2013 il totale dei passeggeri movimentati negli aeroporti monitorati è stato pari a 144.144.189 (- 1,87% rispetto al 2012).

Nei primi dodici mesi dell'anno si evidenziano variazioni negative per il traffico nazionale:

- Traffico nazionale: - 6,23%
- Traffico internazionale: + 1,33%
- Traffico EU: + 0,51%

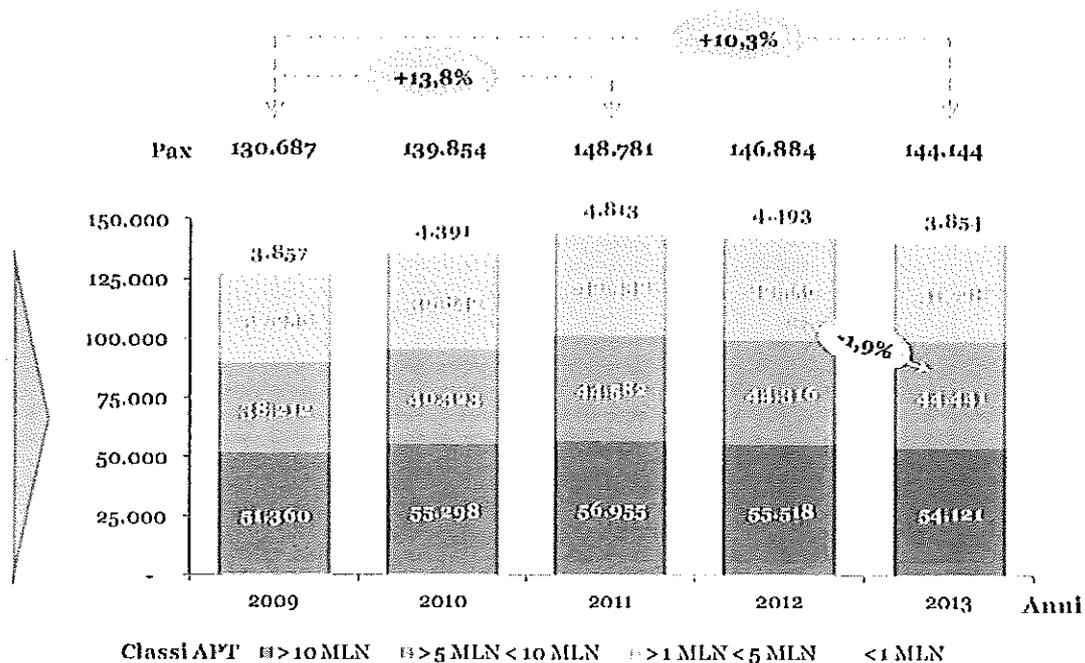
Il traffico complessivo fatto registrare per l'aviazione generale nel 2013 è pari a 263.862 passeggeri (3,94% rispetto al 2012).



Nel 2013, nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono transitati oltre 144 milioni di passeggeri segnando una contrazione pari all'1,9% rispetto al 2012, corrispondente a circa 2.740.000 passeggeri in meno. Analogamente si riscontra una riduzione del 6% del traffico complessivo dei movimenti degli aeromobili, pari a 90.147 movimenti in meno rispetto al totale annuo di 1.424.729.

L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri, seguito da Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia. In tale contesto, il sistema aeroportuale romano rappresenta il 28% del traffico passeggeri in Italia.

### TREND TRAFFICO PASSEGGERI AEROPORTI ITALIANI 2009-2013



Passeggeri (in migliaia)

Il grafico indica il trend del traffico passeggeri dei 38 aeroporti monitorati negli ultimi 5 anni. Il 2013 costituisce il secondo anno di contrazione dopo un periodo di crescita sostenuta che si attesta, nel periodo 2009-2011 a un +13,8% e nel complessivo quinquennio a un +10,3%.



**DATI DI TRAFFICO AEROPORTI ITALIANI 2013**

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passaggeri	%	Cargo (tons)	%	Note
1	Alghero	13.782 -	3,6	1.563.908	3,0	33,60 -	97,9	
2	Ancona	13.264 -	10,5	503.392 -	10,8	6.656,00 -	3,0	
3	Bari	32.993 -	8,9	3.599.910 -	4,8	2.033,00	1,7	
4	Bergamo	71.742 -	3,3	8.964.376	0,8	116.112,00 -	0,8	
5	Bologna	65.392 -	3,2	6.193.783	3,9	44.149,62	8,6	
6	Bolzano	11.227 -	8,9	33.377 -	26,4	0,00	-	
7	Brescia	7.125 -	26,5	10.311 -	54,5	39.915,00 -	2,0	
8	Brindisi	16.113 -	8,9	1.992.722 -	5,2	15,00 -	77,6	
9	Cagliari	34.179 -	6,0	3.587.907 -	0,1	3.361,00	10,1	
10	Catania	54.406 -	0,6	6.400.127	2,5	6.123,00 -	22,5	
11	Crotone	338	-87	25.180	-84	0	-	
12	Cuneo	5.841	10,2	290.623	23,1	0,00	-	
13	Firenze	31.459 -	1,0	1.983.268	7,1	330,60 -	7,8	
14	Foggia	2.392 -	1,4	6.085 -	19,3	0,00	-	
15	Forlì	558 -	82,6	39.885 -	84,8	0,00 -	100,0	
16	Genova	20.523 -	15,9	1.303.571 -	5,7	4.684,64	36,7	
17	Grosseto	1.945	12,3	5.310	21,2	0,00	-	
18	Lamezia T.	17.611 -	6,0	2.184.102 -	1,1	1.642,00 -	3,3	
19	Milano LIN	113.321 -	5,9	9.034.373 -	2,1	19.614,00 -	1,0	
20	Milano MXP	164.745 -	5,8	17.955.075 -	3,1	430.343,00	3,9	
21	Napoli	55.940 -	8,5	5.444.422 -	6,2	7.514,58	42,3	
22	Olbia	27.576 -	1,3	1.999.618	5,9	283,99	108,8	
23	Palermo	40.244 -	6,2	4.349.672 -	5,6	1.533,00 -	35,2	
24	Parma	7.027	0,1	196.820	10,7	0,00	-	
25	Perugia	3.802 -	8,8	215.550	6,7	0,00	-	
26	Pescara	8.017 -	3,2	548.257 -	2,7	721,13 -	40,9	
27	Pisa	38.961 -	5,4	4.479.690 -	0,3	2.422,00 -	67,2	
28	Reggio Cal.	7.637 -	7,2	562.747 -	1,6	101,11 -	11,3	
29	Rimini	6.462 -	33,8	562.830 -	29,3	843,63	13,2	
30	Roma CIA	46.365 -	1,4	4.749.251	5,6	16.436,00 -	3,0	
31	Roma FCO	298.233 -	3,7	36.166.345 -	2,2	141.911,00 -	0,9	
32	Siena	172	-93	258	-93	0	-	
33	Torino	43.655 -	15,7	3.160.287 -	10,3	9.689,45 -	8,1	
34	Trapani	15.838	17,9	1.878.557	19,0	36,21 -	6,6	
35	Treviso	18.359 -	9,5	2.175.396 -	6,8	0,04 -	99,9	
36	Trieste - Ronchi del L.	15.139 -	4,0	853.599 -	3,2	573,00 -	10,3	
37	Venezia	80.999 -	3,8	8.403.790	2,6	45.662,19	11,7	
38	Verona	31.347 -	13,0	2.719.815 -	15,0	4.745,00 -	4,9	
	<b>TOTALI</b>	<b>1.424.729 -</b>	<b>5,95</b>	<b>144.144.189 -</b>	<b>1,87</b>	<b>907.484,79</b>	<b>1,50</b>	



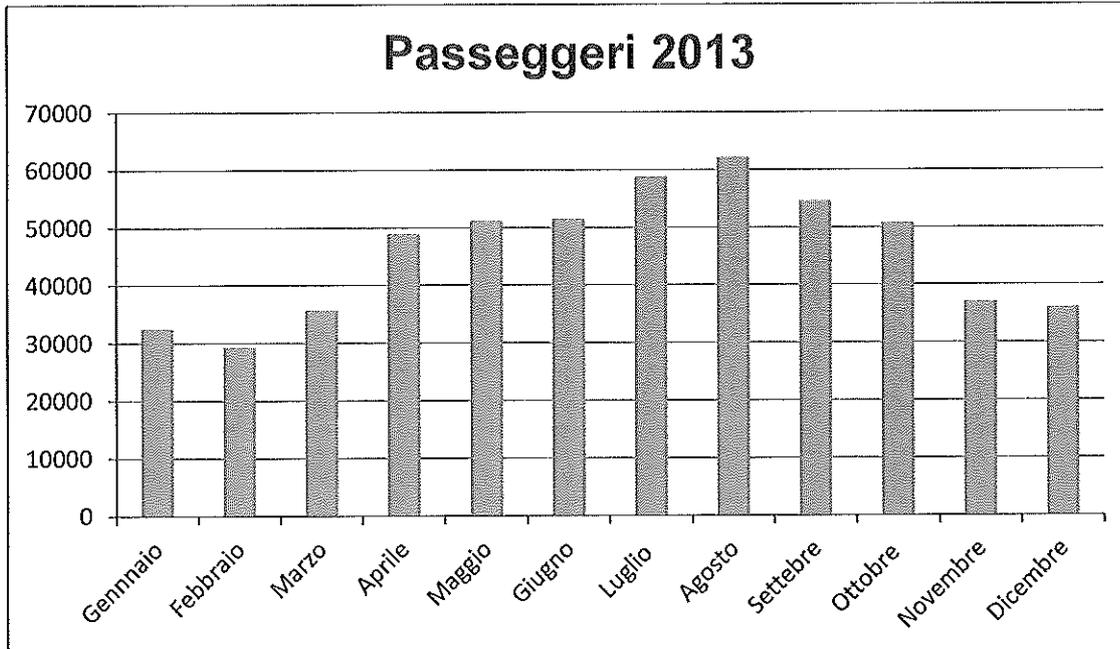
**TRAFFICO PASSEGGERI AEROPORTI ITALIANI 2013**

N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	diretti C. Europea	%	Trasito	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	%	TOTALE	%
32	Siena	121	-88	22	-96	22	-96	0	-100	143	-91	115	-95	258	-93
17	Grosseto	377	-2,3	4.262	28,2	2.071	15,4	0	-	4.639	25,0	671	0,1	5.310	21,2
14	Foggia	5.439	-15,5	0	-	0	-	0	-	5.439	-15,5	646	41,9	6.085	-19,3
7	Brescia	98	-72,9	7.064	60,7	683	84,3	80	87,0	7.242	61,8	3.069	17,0	10.311	54,5
11	Crotone	25.028	-83	0	-100	0	-100	0	-	25.028	-84	152	-74	25.180	-84
6	Bozano	25.522	-30,5	31	65,2	31	65,2	0	-	25.553	-30,6	7.824	8,0	33.377	-26,4
15	Fofi	119	-91,6	39.607	84,7	39.607	84,0	0	100,0	39.726	84,8	159	82,8	39.885	84,8
24	Parma	131.405	9,4	63.881	15,0	52.175	5,2	6	93,6	195.292	10,9	1.528	14,2	196.820	10,7
25	Perugia	64.075	20,8	147.519	3,3	130.695	7,6	58	94,4	211.652	7,5	3.898	23,1	215.550	6,7
12	Cuneo	125.044	69,5	161.859	1,9	88.325	11,5	1.705	12,6	288.608	23,3	2.015	1,6	290.623	23,1
2	Ancona	174.576	-0,8	319.845	-15,2	277.727	-15,8	3.634	-34,3	498.055	-10,9	5.337	6,2	503.392	-10,8
16	Pesera	200.831	5,6	311.541	1,0	293.531	7,0	175	44,5	592.632	4,1	3.575	66,1	596.207	4,1
28	Reggio Cal.	557.599	-2,1	0	-	0	-	1.078	-	558.677	-1,9	4.070	69,0	562.747	-1,6
29	Rimini	9.213	-94,3	546.505	-12,3	52.006	-62,3	3.418	-54,7	559.136	-29,4	3.694	1,3	562.830	-29,3
36	Trieste - Ronchi del L.	523.488	-0,2	324.565	-7,9	292.535	-7,0	3.121	38,0	851.174	-3,2	2.425	-16,1	853.599	-3,2
16	Genova	764.419	-5,2	530.210	-5,9	421.620	-7,3	1.868	-51,5	1.296.497	-5,6	7.074	-16,8	1.303.571	-5,7
1	Alghero	980.005	-1,4	568.999	9,7	547.116	10,3	14.016	154,7	1.563.020	3,0	888	-14,0	1.563.908	3,0
34	Trepani	1.279.972	15,3	596.828	28,1	596.487	28,0	525	-32,5	1.877.325	19,0	1.232	-18,2	1.878.557	19,0
13	Firenze	351.754	-0,7	1.620.028	9,0	1.418.283	16,9	52	-54,4	1.971.834	7,1	11.434	-2,5	1.983.268	7,1
22	Olbia	1.171.256	1,0	806.708	15,1	786.485	17,9	58	99,0	1.978.022	6,0	21.596	0,8	1.999.618	5,9
8	Brindisi	1.638.015	-6,8	348.233	4,4	254.157	0,1	3.226	-43,7	1.989.474	-5,2	3.248	-5,9	1.992.722	-5,2
35	Treviso	478.250	-1,6	1.690.613	-8,1	1.498.267	-8,6	1.024	-65,2	2.169.887	-6,8	5.509	-3,2	2.175.396	-6,8
18	Lamezia T.	1.758.503	-3,5	416.725	10,4	315.933	12,8	8.216	11,8	2.183.444	-1,1	658	-32,0	2.184.102	-1,1
38	Verona	847.684	-18,8	1.838.280	-12,8	1.170.350	-16,5	26.634	-33,1	2.712.598	-15,0	7.217	4,2	2.719.815	-15,0
33	Torino	1.776.970	-15,2	1.372.231	-2,8	1.258.746	-1,8	3.728	-51,2	3.152.929	-10,3	7.358	9,5	3.160.287	-10,3
9	Cagliari	2.775.484	-3,6	799.126	15,7	702.949	12,9	6.974	-53,4	3.581.584	-0,1	6.323	9,9	3.587.907	-0,1
3	Bari	2.516.458	-7,9	1.073.248	4,4	953.816	6,8	6.710	-55,1	3.596.416	-4,8	3.494	-2,9	3.599.910	-4,8
23	Palermo	3.389.670	-8,6	943.388	7,9	900.636	7,8	14.004	-40,0	4.347.062	-5,6	2.610	-17,8	4.349.672	-5,6
27	Pisa	1.274.264	-3,9	3.188.858	1,1	0	-	8.605	29,8	4.471.727	-0,3	7.963	6,2	4.479.690	-0,3
30	Roma CIA	1.032.626	-2,8	3.684.463	6,6	3.567.199	5,2	0	-	4.717.089	5,7	32.162	-12,5	4.749.251	5,6
21	Napoli	2.528.304	-14,1	2.871.776	2,1	2.492.175	0,8	32.778	-2,1	5.432.858	-6,2	11.564	10,4	5.444.422	-6,2
5	Bologna	1.611.123	-5,4	4.516.098	8,1	0	-	59.344	-17,0	6.186.565	4,0	7.218	-2,4	6.193.783	3,9
10	Catania	4.815.059	-0,4	1.552.434	13,0	1.270.858	8,6	28.545	-20,7	6.396.038	2,5	4.089	-3,1	6.400.127	2,5
37	Venezia	1.683.900	-7,2	6.691.965	5,5	4.995.816	-2,9	12.610	-25,0	8.388.475	2,6	15.315	18,1	8.403.790	2,6
4	Bergamo	2.806.380	-2,5	6.146.673	0,1	5.256.292	-1,9	9.305	-20,0	8.962.358	0,8	2.018	-10,8	8.964.376	0,8
19	Milano LIN	5.158.504	-3,2	3.825.190	0,5	3.823.498	0,4	2.114	53,4	8.985.808	-2,1	48.565	8,2	9.034.373	-2,1
20	Milano MSP	3.003.701	-15,4	14.777.443	0,0	8.986.412	0,4	159.395	-17,6	17.940.539	-3,1	14.536	0,0	17.955.075	-3,1
31	Roma FCO	10.868.402	-8,0	25.069.617	0,6	15.308.935	2,3	227.743	-4,8	36.165.762	-2,2	583	-22,7	36.166.345	-2,2
	<b>TOTALI</b>	<b>56.383.650</b>	<b>-6,2</b>	<b>86.855.758</b>	<b>1,3</b>	<b>57.755.440</b>	<b>0,5</b>	<b>640.949</b>	<b>-16,0</b>	<b>143.880.357</b>	<b>-1,9</b>	<b>263.832</b>	<b>3,9</b>	<b>144.144.189</b>	<b>1,9</b>

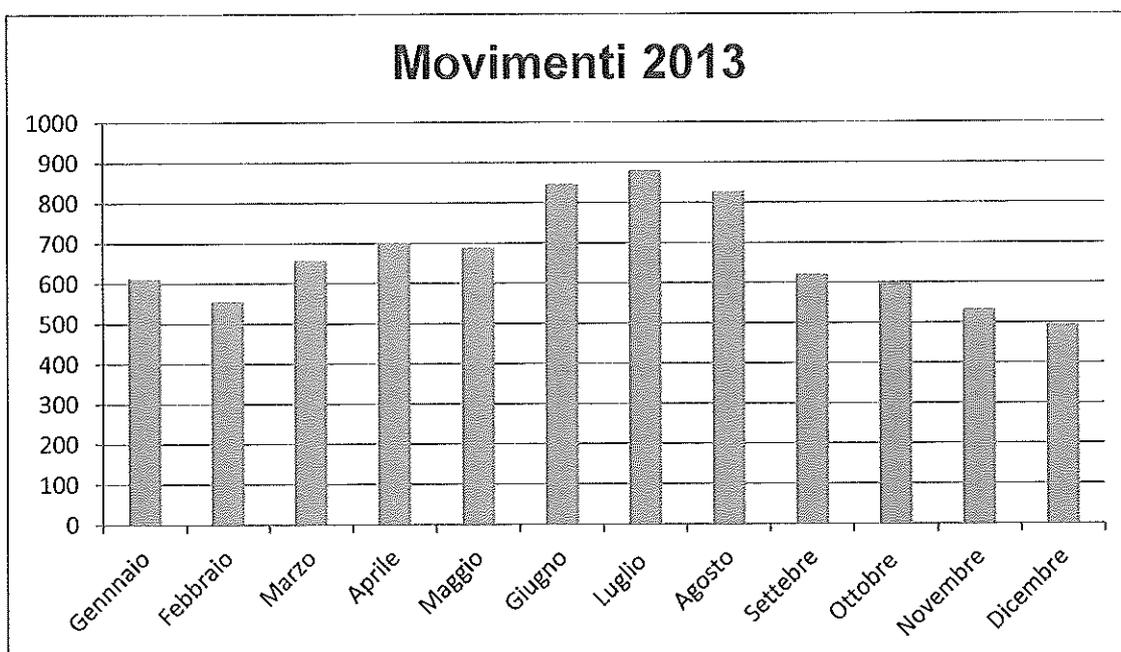


## CONSUNTIVO DATI DI TRAFFICO AEROPORTO D'ABRUZZO 2013

Il grafico di seguito, illustra l'andamento del traffico passeggeri nel corso dell'anno 2013 presso l'Aeroporto d'Abruzzo;



I movimenti registrati durante l'anno 2013 sono stati 8.017 come si evince dalla tabella di seguito riportata;




<b>Dati di traffico dell'Aeroporto di Pescara dell'anno 2013</b>													
<b>MOVIMENTI</b>	<i>Gennaio</i>	<i>Febbraio</i>	<i>Marzo</i>	<i>Aprile</i>	<i>Maggio</i>	<i>Giugno</i>	<i>Luglio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Settembre</i>	<i>Ottobre</i>	<i>Novembre</i>	<i>Dicembre</i>	<b>PROGRESSIVO</b>
Nazionali	236	204	212	214	237	212	228	230	187	150	150	158	2.418
Internazionali	146	139	159	220	232	234	234	281	244	220	152	130	2.411
<i>di cui C. Europea</i>	<i>128</i>	<i>116</i>	<i>138</i>	<i>192</i>	<i>200</i>	<i>198</i>	<i>198</i>	<i>220</i>	<i>193</i>	<i>192</i>	<i>133</i>	<i>130</i>	<i>2.038</i>
Totale Commerciale	382	343	371	434	469	466	462	511	431	370	302	288	4.829
Aviazione Generale	231	212	287	268	219	381	419	317	190	226	232	206	3.188
<b>TOTALE</b>	<b>613</b>	<b>555</b>	<b>658</b>	<b>702</b>	<b>688</b>	<b>847</b>	<b>881</b>	<b>828</b>	<b>621</b>	<b>596</b>	<b>534</b>	<b>494</b>	<b>8.017</b>
<b>PASSEGGERI</b>	<i>Gennaio</i>	<i>Febbraio</i>	<i>Marzo</i>	<i>Aprile</i>	<i>Maggio</i>	<i>Giugno</i>	<i>Luglio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Settembre</i>	<i>Ottobre</i>	<i>Novembre</i>	<i>Dicembre</i>	<b>PROGRESSIVO</b>
Nazionali	15.004	14.476	17.117	20.251	20.596	21.349	23.609	21.676	22.569	20.667	17.046	16.483	230.843
Internazionali	16.264	14.436	18.106	28.110	30.012	29.682	34.426	39.732	31.819	29.791	19.742	19.344	311.464
<i>di cui C. Europea</i>	<i>15.395</i>	<i>13.624</i>	<i>17.375</i>	<i>26.626</i>	<i>28.499</i>	<i>27.344</i>	<i>31.940</i>	<i>36.616</i>	<i>29.602</i>	<i>28.033</i>	<i>19.143</i>	<i>19.336</i>	<i>293.533</i>
Transito				85				290					375
Totale Commerciale	31.268	28.912	35.223	48.416	50.608	51.031	58.035	61.608	54.388	50.458	36.788	35.827	542.682
Aviazione Generale	295	462	538	571	623	574	790	504	250	373	342	253	5.575
<b>TOTALE</b>	<b>31.563</b>	<b>29.374</b>	<b>35.761</b>	<b>49.017</b>	<b>51.231</b>	<b>51.605</b>	<b>58.825</b>	<b>62.302</b>	<b>54.638</b>	<b>50.831</b>	<b>37.130</b>	<b>36.080</b>	<b>548.257</b>
<b>CARGO (tons)</b>	<i>Gennaio</i>	<i>Febbraio</i>	<i>Marzo</i>	<i>Aprile</i>	<i>Maggio</i>	<i>Giugno</i>	<i>Luglio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Settembre</i>	<i>Ottobre</i>	<i>Novembre</i>	<i>Dicembre</i>	<b>PROGRESSIVO</b>
Merci Aereo	1	6		1		2	1	0	2				12
Merci Superficie													0
Totale Merci	1	6	0	1	0	2	1	0	2	0	0	0	12
Posta	111	97	97	91	114	78	75	46					709
<b>TOTALE</b>	<b>112</b>	<b>103</b>	<b>97</b>	<b>91</b>	<b>114</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>721</b>

## PRINCIPALI DIRETTRICI DI TRAFFICO

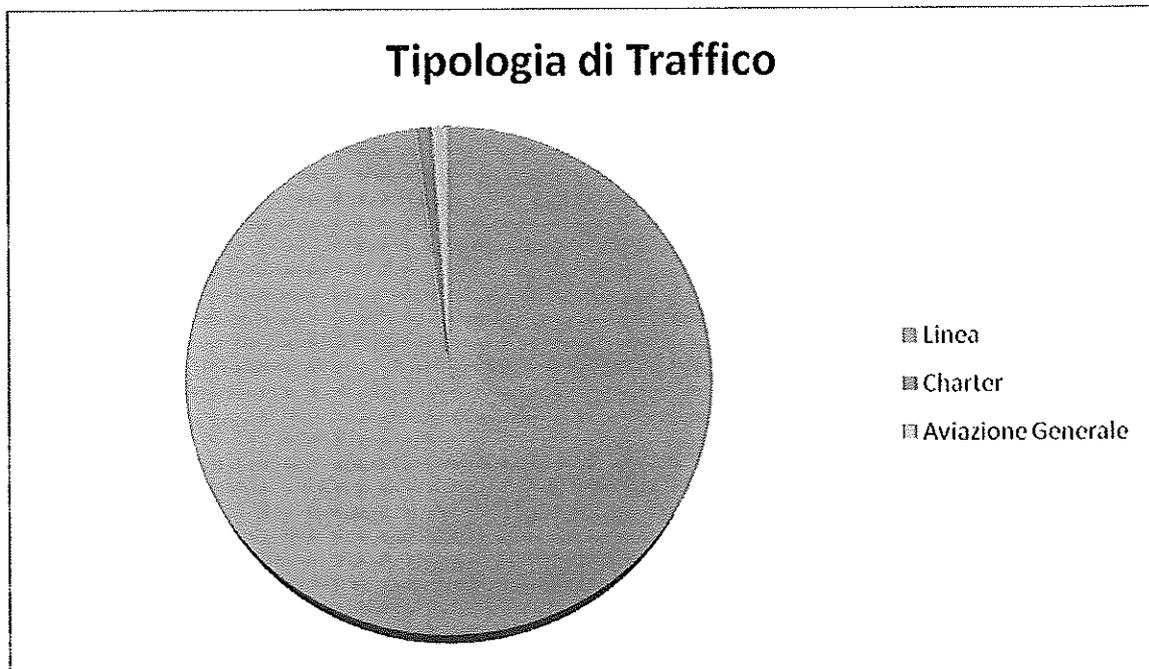
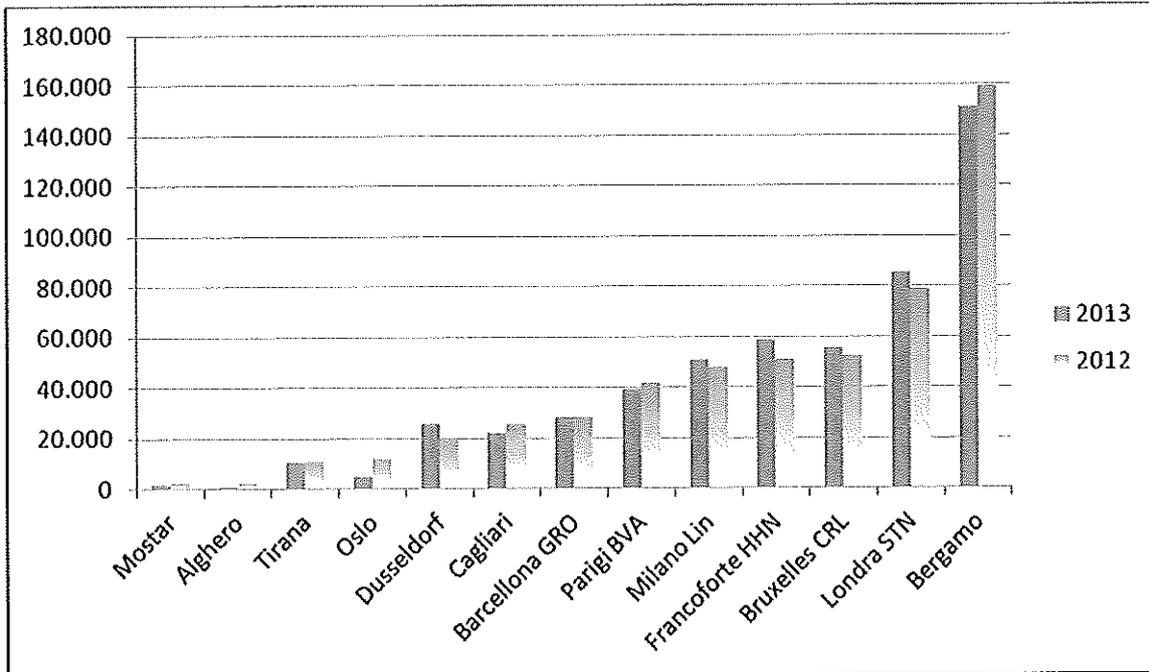
Nel 2013 le destinazioni servite sono state tredici. La compagnia Ryanair ha operato le tratte: Alghero, Barcellona, Bergamo, Bruxelles Charleroi, Cagliari, Dusseldorf, Francoforte, Londra, Oslo e Parigi Beauvais. Oltre a queste, Alitalia ha collegato Pescara con Milano Linate collegamento storico dello scalo. La compagnia Belleair ha operato il volo per Tirana fino al mese di novembre ed ha successivamente cessato tutte le proprie attività. Nel corso della stagione estiva 2013 è stata riconfermato il collegamento con Medjugorje Mostar.

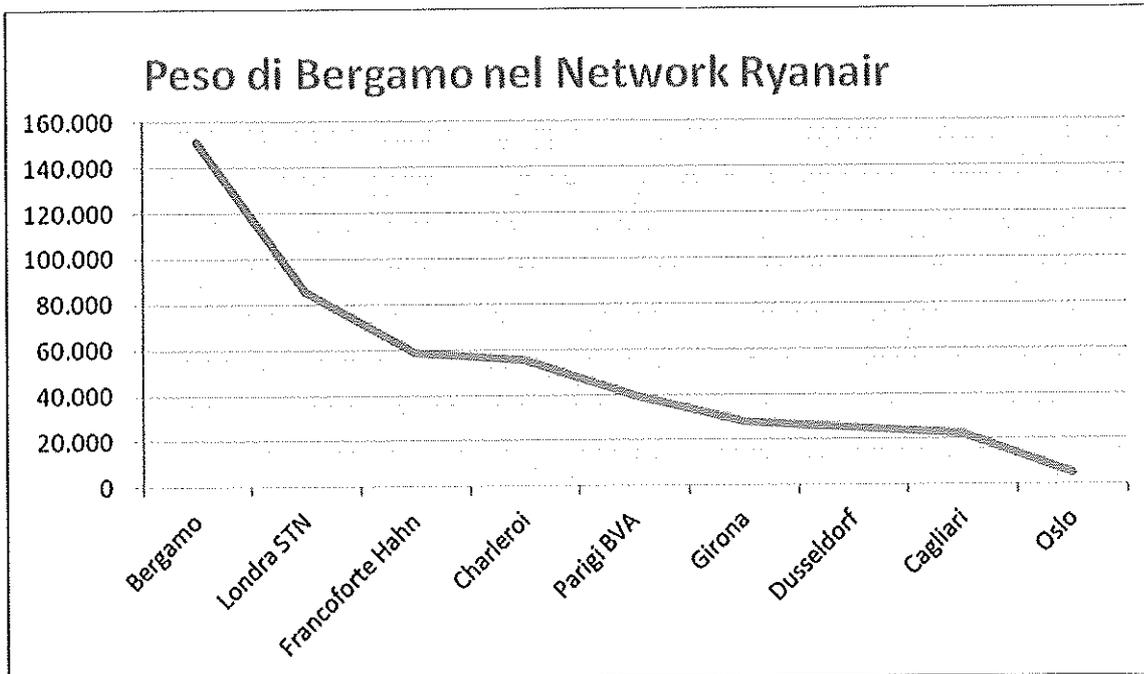
Di seguito viene illustrato l'andamento del traffico sulle destinazioni sopra menzionate raffrontate nelle due ultime annualità.



## TIPOLOGIA DI TRAFFICO

Dal grafico sotto riportato, si riscontra come la tipologia di traffico di linea rappresenti un elemento preponderante rispetto alle altre tipologie.



## SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

### La concessione trentennale

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. 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". 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, la gestione e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e degli impianti, inclusi gli impianti di assistenza visiva e luminosa (AVL) non di proprietà di ENAV, garantisca i servizi di pronto soccorso, di assistenza a terra, di pulizia, di raccolta ed eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, di trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acque, di sfalcio dell'erba, adotti le misure idonee a prevenire i rischi da "birdstrike", fornisca supporto per l'espletamento dei servizi di soccorso e sanitari in ambito aeroportuale, adotti le misure idonee ad assicurare il servizio antincendio, assicuri lo svolgimento dei servizi di controllo



di sicurezza, garantisca idonei standard di servizio in relazione a quanto previsto dalla Carta dei Servizi.

Nel corso dell'anno 2013 la SAGA ha proseguito con i lavori destinati a riqualificare e potenziare il complesso delle infrastrutture.

La Regione Abruzzo cofinanzia alcuni progetti inclusi nell'ambito del piano di sviluppo aeroportuale predisposto dalla SAGA e approvato dall'ENAC.

In particolare, tali progetti riguardano i seguenti interventi (per completezza di esposizione si richiamano interventi eseguiti anche in periodi antecedenti al 2013):

### **AEROSTAZIONE MERCI 1° LOTTO**

#### **Previsione di piano**

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 € 1.050.000; per il suo compimento era previsto uno stanziamento con risorse di cui alla Deliberazione CIPE n.20/04.

#### **Stato dell'arte**

Con Determinazione della Giunta Regionale DC7/240 del 22.11.2005 è stata riconosciuta la qualifica di Ente Concessionario al Comune di Pescara, assegnando allo stesso la concessione per la realizzazione delle opere di cui all'intervento previsto nel PRUSST, denominato "Cod. PR-06- Realizzazione primo lotto funzionale dell'aerostazione merci presso l'aeroporto d'Abruzzo" finanziato con risorse di cui alla Deliberazione CIPE n.20/04, relative all'assegnazione alla Regione Abruzzo della quota di risorse nazionali da destinare alla "Riserva Aree Urbane" del FAS, così come previsto dall'Accordo di Programma Quadro "Accelerazione della spesa nelle Aree Urbane" sottoscritto in data 31.03.2005, di attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma.

L'importo totale di concessione è pari a €1.052.631,58, di cui €1.000.000,00 a carico della delibera CIPE e € 52.631,58 a carico del Concessionario.

In data 20.02.2007 è stato trasmesso ad ENAC il progetto definitivo con un importo pari a €1.050.000,00, approvato successivamente con nota 40901/DIRGEN/APS del 26.06.2007.



In data 12.07.2007, è stata sottoscritta la convenzione tra S.A.G.A. S.p.A. e Comune di Pescara.

In data 17.07.2007 è stato trasmesso ad ENAC il progetto esecutivo con un importo pari a €1.050.000,00, approvato successivamente con nota 48328/DIRGEN/APS del 26.07.2007. In data 14/11/ 2007 è stata effettuata la consegna delle aree.

In data 17/07/2008 la S.A.G.A. S.p.A. ha trasmesso alla stazione appaltante la richiesta di redigere una perizia di variante avente ad oggetto la sostituzione del tipo di alimentazione dell'impianto di riscaldamento. Detta variante, è stata approvata da ENAC con nota n. 8236/DIRIGEN/APS.

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.

## **AMPLIAMENTO TERMINAL**

### **Previsione di piano**

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 € 1.550.000; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Regionale.

### **Stato dell'arte**

Con Delibera Regionale n.824 del 27.09.2004 è stato approvato dalla Regione Abruzzo il progetto di massima dell'ampliamento dell'aerostazione per un importo complessivo di €1.549.370,70 autorizzando il Servizio Infrastrutture di Trasporto Nodali ed Internodali ad erogare il finanziamento di €1.550.000,00.

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

Il progetto esecutivo è stato trasmesso ad ENAC in data 24.11.2006.

Nella riunione tenutasi con ENAC il 03.10.2007, è stato recepito il progetto esecutivo disponendo che allo stesso venissero apportate piccole modifiche di carattere tecnico. Il 07/11/2007 è stato

trasmesso ad ENAC il progetto esecutivo revisionato, approvato successivamente con nota 74266/DIRGEN/APD del 27/11/2007.

In data 13/12/2007, la S.A.G.A. S.p.A. ha inoltrato alla Regione una comunicazione in merito ad una eventuale 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. In data 15/01/2008 è stato trasmesso alla Regione il progetto in variante approvato da ENAC. Detta variante, ha ricevuto l'approvazione della Giunta Regionale in data 06/11/2008 con delibera n.1070. In data 15/02/2008 è stata espletata la gara per l'affidamento dei lavori. Detto procedimento, è stato successivamente annullato in data 24/04/2008 in applicazione dei principi di salvaguardia. Nel mese di ottobre 2008, è stata espletata una nuova gara a seguito della quale è stato ufficializzato l'affidamento definitivo in data 27/10/2008. I lavori hanno avuto inizio il 01/12/2008.

A seguito dell'entrata in vigore del D.M. 14/01/2008 essendo il progetto risalente al 2006 è stato necessario, procedere ad un adeguamento normativo della struttura progettata.

Tale necessario adeguamento imposto dalla normativa vigente ha determinato un incremento della spesa prevista per lavori pari a circa € 75.000,00 che trovano copertura fra le economie d'asta.

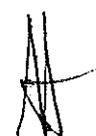
In data 06/05/2009 è stata trasmessa ad ENAC detta variante. In data 04/02/2011 è stato rilasciato il certificato di collaudo statico da parte dell'ing. Bagagli. In data 21/04/2011 è stato rilasciato parere igienico sanitario da parte dell'ASL Pescara n. 8642/2011/DP. In data 28/06/2011 è stato rilasciato il certificato dalla Commissione di Collaudo ed Agibilità Enac. Nel giorno 29 giugno il Consiglio di Amministrazione ha inaugurato l'apertura della sala arrivi internazionale.

I lavori si sono interrotti alla data del 27/04/2011 per riprogettazione parziale dell'opera.

## **REALIZZAZIONE UFFICI E ALLOGGI 11° REPARTO VOLO POLIZIA DI STATO**

### **Previsione di piano**

La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/06/2006 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.



## Stato dell'arte

Con Delibera Regionale n.1030 del 21.11.2003 sono stati assegnati alla S.A.G.A. S.p.A. €1.550.000,00 per la realizzazione dell'opera a soddisfacimento degli impegni presi con l'accordo di programma del 2000 per l'ottimizzazione funzionale dell'aeroporto D'Abruzzo.

In data 7.7.2004 è stata sottoscritta una convenzione tra la società S.A.G.A. S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per l'Abruzzo, avente ad oggetto la presa in carico da parte di quest'ultima della gestione del procedimento in qualità di stazione appaltante, per la realizzazione del presidio dell'11° Reparto Volo Polizia di Stato nell'aeroporto D'Abruzzo.

I progetti, preliminare, definitivo ed esecutivo sono stati trasmessi ad ENAC in data 10.11.2006.

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.

Successivamente, in data 10/09/2008 è avvenuta la consegna dei lavori.

In data 25/09/2009 viene redatto il primo stato di avanzamento per un importo di €220.974,98.

In data 22/12/2009 viene redatto il secondo stato di avanzamento per un importo di €392.580,16.

In data 21/04/2010 viene redatto il terzo stato di avanzamento per un importo di €587.102,41.

In data 16/07/2010 viene redatto il quarto stato di avanzamento per un importo di €849.585,42.

In data 10/12/2010 viene redatto il quinto stato di avanzamento per un importo di €1.235.682,09.

In data 21/08/2012 viene redatto il sesto stato di avanzamento per un importo di €1.343.696,43.

Con nota del 07/06/2011 il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha trasmesso a SAGA gli atti di perizia di variante suppletiva senza aumento di spesa complessiva.

Attualmente i lavori sono in fase di ultimazione.



## **REALIZZAZIONE BRETELLE DI COLLEGAMENTO.**

### **Previsione di piano**

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; per il suo compimento era previsto il ricorso, nell'esercizio 2007 al prestito bancario di medio-lungo termine per l'importo di € 1.620.000 di durata ventennale con rimborso per quote costanti pari a € 81.000 annui a partire dal 2008. Il rimborso totale del prestito era previsto nell'esercizio 2027 con il pagamento dell'ultima quota di rimborso. Il tasso di interesse è stato determinato nella misura del 4% fisso annuo in base ad una analisi dell'andamento dei tassi di mercato di tipo prime rate.

### **Stato dell'arte**

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.

Nel marzo 2007 è stato acquisito l'edificio da demolire sito sul lotto oggetto d'intervento e successivamente le aree limitrofe. La progettazione è in fase preliminare in attesa della definizione esecutiva della stessa.

All'attualità il progetto di realizzazione delle bretelle per l'hangar di manutenzione rimane ancora in fase preliminare.

Nel frattempo molte sono le situazioni contingenti che hanno portato ad una notevole riduzione dell'interesse nella realizzazione delle stesse opere. Venendo a mancare la prospettiva di poter realizzare, anche eventualmente con finanziamento privato, l'hangar destinato alla manutenzione, infatti, l'esecuzione di quanto previsto nel progetto proposto, si limiterebbe alla realizzazione di due bretelle, attualmente inutilizzabili e che rimarrebbero tali fino al reperimento di fondi necessari per completare l'opera e renderla funzionale allo scopo previsto.

Per tali motivi è stato redatto un nuovo progetto, in parziale sostituzione di quest'ultimo, che prevede la realizzazione di un impianto di separazione di prima pioggia. Tale proposta è stata



inviata alla Regione per le necessarie approvazioni il 22/06/2009. Il 10/08/2009 con delibera di Giunta n. 443 è stata approvata la modifica da parte della Regione Abruzzo.

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 è stato approvato il progetto definitivo.

Con nota del 27/10/2011 l'Ing. Di Giuseppe ha trasmesso alla Società SAGA il progetto esecutivo.

In data 06/02/2014 il Progetto esecutivo è stato inoltrato ad ENAC che ha richiesto alcune integrazioni.

## **PROLUNGAMENTO PISTA DI VOLO**

### **Previsione di piano**

La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/01/2007 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.

### **Stato dell'arte**

Il progetto esecutivo, redatto in data 25/06/2001, risulta non essere in linea con le nuove disposizioni regolamentari di ENAC, necessita quindi di un adeguamento.

Ad oggi non sono stati assegnati fondi per la realizzazione dell'opera.

Nell'ottobre 2009 è stato redatto un progetto definitivo contenente gli adeguamenti normativi, successivamente trasmesso alla Regione per le necessarie approvazioni.

In data 3/10/2011 Saga ha trasmesso il progetto definitivo ad Enac, che ha richiesto dei chiarimenti. Sono in corso valutazioni in merito alla necessità di adeguamento della RESA.



## **AEROSTAZIONE MERCI 2° LOTTO**

### **Previsione di piano**

La costruzione dell'opera era prevista nell'arco del periodo dal 1/01/2008 al 31/12/2009; l'importo complessivo per la realizzazione dell'opera era pari a € 7.222.060,00; per il suo compimento era previsto uno stanziamento Pubblico.

### **Stato dell'arte**

Il progetto preliminare relativo alla prima fase della realizzazione, nel quale si prevedeva la costruzione di un hangar da utilizzare temporaneamente come rimessaggio per la manutenzione degli aeromobili, è stato redatto in data 01/08/2006 da parte della TOTO S.p.A.. Il progetto esecutivo è stato trasmesso ad ENAC in data 09/01/2007 per un importo complessivo di progetto di € 1.358.465,92 comprensivo di € 53.596,18 per oneri di sicurezza e successivamente approvato dalla stessa in data 20/03/2007 con nota n.18161/DIRGEN/APS.

I lavori sono terminati nel 2007. La fase successiva, relativa alla riconfigurazione della struttura quale hangar cargo sarà possibile dopo la riconsegna delle aree da parte della società di manutenzione.

## **COMPLETAMENTO DELL'AEROPORTO DI PESCARA – RIQUALIFICAZIONE AREA AIRSIDE**

### **Previsione di piano**

L'intervento è finanziato mediante fondi PAR/FAS 2007-2013. Il progetto generale prevede la manutenzione straordinaria della pavimentazione della pista di volo (RWY), la manutenzione straordinaria del manto bituminoso della via di rullaggio (TWY) e raccordi, la manutenzione straordinaria degli shoulder della pista, il rifacimento della segnaletica orizzontale, interventi sui pozzetti e sistemi drenaggio, il rifacimento di tratti della strada perimetrale, la riqualificazione del piazzale (Apron1) di sosta aeromobili, interventi di supporto alla enucleazione delle aree riservate ai reparti volo degli enti di stato.

L'importo complessivo per la realizzazione dell'opera è pari a € 4.420.000.



### **Stato dell'arte**

Il progetto Preliminare è stato redatto a settembre 2013. Il progetto Definitivo è in corso di redazione.

Il completamento dei lavori è previsto per giugno 2016

## **COMPLETAMENTO DELL'AEROPORTO DI PESCARA – RIQUALIFICAZIONE AREA LANDSIDE**

### **Previsione di piano**

L'intervento è finanziato mediante fondi PAR/FAS 2007-2013. Il progetto generale prevede l'ammodernamento ed ampliamento dell'aerostazione per far fronte all'incremento di traffico già previsto nel Piano di Sviluppo delle Infrastrutture nell'ambito della concessione trentennale stipulata tra ENAC e società di gestione SAGA Spa, considerando che già allo stato attuale si rilevano delle criticità nei sottosistemi relativi ai controlli di sicurezza e agli imbarchi (gate), che risultano sottodimensionati rispetto ai parametri standard. E' previsto dunque l'ampliamento delle aree destinate ai transiti dei passeggeri, ai controlli di sicurezza e dei gate, alla movimentazione bagagli, sale di attesa e nuovi locali tecnici. Tale ampliamento sarà realizzato modificando le destinazioni d'uso delle volumetrie già disponibili, dunque senza la realizzazione di ulteriori volumi. L'importo complessivo per la realizzazione dell'opera è pari a € 3.960.000.

### **Stato dell'arte**

Il progetto Preliminare è stato redatto a gennaio 2014. Il progetto definitivo sarà affidato con procedura di evidenza pubblica.

Il completamento dei lavori è previsto per dicembre 2016.

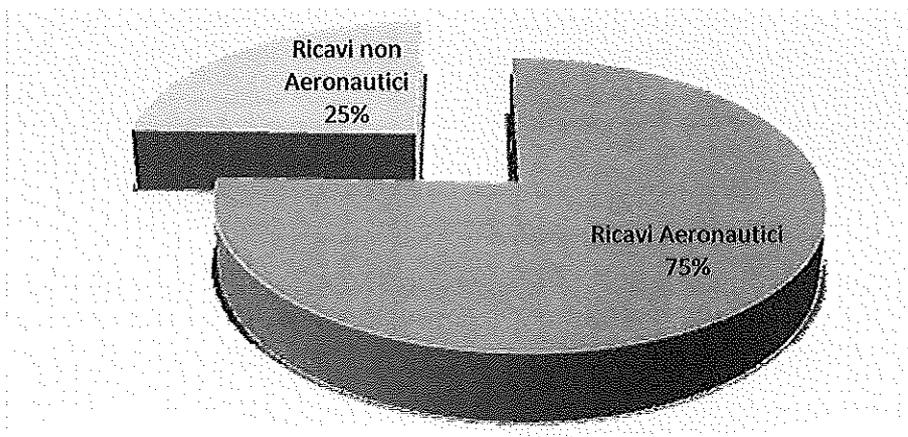


## ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

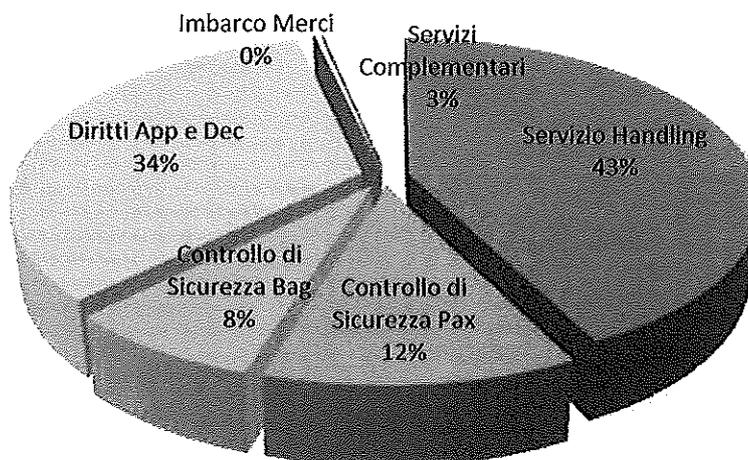
### I ricavi delle attività aeronautiche

Il fatturato complessivo della società, pari a Euro 5.446.650,00, è rappresentato per il 75 % da attività aeronautiche e il restante 25% da attività non aeronautiche. I grafici seguenti suddividono i ricavi in non aeronautici e aeronautici e questi ultimi per tipologie.

### Ricavi Aeronautici e Non Aeronautici

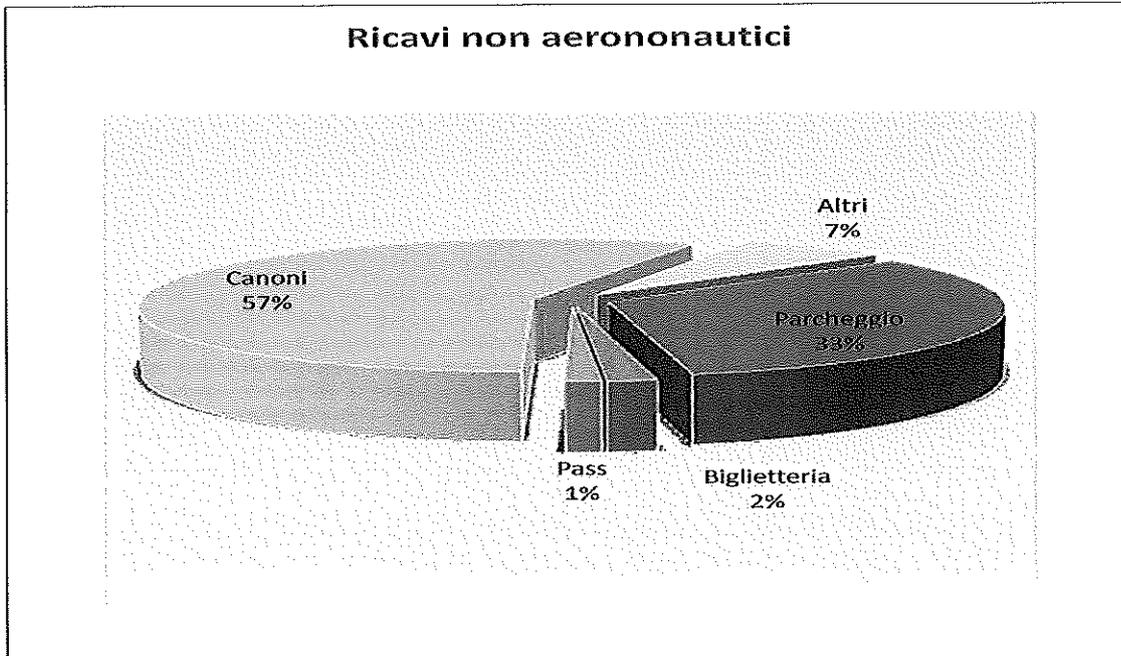


### Ricavi Aeronautici



## I ricavi delle attività non aeronautiche

I ricavi non aeronautici ammontano a complessivi Euro 1.345.411,00 ripartiti percentualmente come dal grafico di seguito riportato;



CONTI ECONOMICI RICLASSIFICATI ANNI 2010-2011-2012-2013				
	2010	2011	2012	2013
01 Ricavi lordi di vendita	5.546.473	5.763.836	5.736.532	5.446.650
02 Resi su vendite ed altre detr. specifiche	0	0	0	0
<b>a) Ricevi netti di vendita (1+2)</b>	<b>5.546.473</b>	<b>5.763.836</b>	<b>5.736.532</b>	<b>5.446.650</b>
03 Variaz. Rim. Prod. corso di Lav., Sem. e Finis	0	0	0	0
04 Variaz. dei Lavori in Corso su Ordinazione	0	0	0	0
05 Variaz. Rim. Mat. Prime, Suss., Consumo/Merci	3.964	9.687	-19.477	10.768
06 Costi per Mat. Prime, Suss., di Consumo/Merci	102.350	94.422	135.457	95.824
07 Costi del Lavoro e Oneri relativi	2.669.680	2.901.214	2.462.443	2.347.852
08 Ammortamenti e svalutazioni	644.703	849.075	771.466	721.767
09 Costi per Godimento beni di terzi	197.392	216.876	226.118	226.118
<b>b) Costo del venduto</b>	<b>3.618.085</b>	<b>4.071.276</b>	<b>3.676.007</b>	<b>3.402.319</b>
<b>A) RISULTATO LORDO INDUSTRIALE (a-b)</b>	<b>1.928.384</b>	<b>1.692.560</b>	<b>2.160.525</b>	<b>2.044.331</b>
<b>c) Altri Costi operativi (gest. caratter.)</b>	<b>5.369.950</b>	<b>6.690.932</b>	<b>8.129.172</b>	<b>7.469.879</b>
Costi commerciali ed amministrativi:				
Perservizi	5.250.888	6.664.815	7.816.732	7.294.196
Oneri diversi di gestione	58.188	10.645	104.698	87.727
Accantonamenti per rischi	0	0	100.000	0
Altri accantonamenti	0	0	0	0
Svalut. Cred. Comp. Alt. Cic./Disp. Liquide	60.876	15.472	107.742	77.956
<b>d) Altri Ricavi Operativi (gest. caratter.)</b>	<b>3.688.929</b>	<b>4.134.977</b>	<b>6.047.572</b>	<b>357.716</b>
Altri Ricavi e Proventi	3.688.929	4.134.977	6.047.572	357.716
Incrementi di immobilizzaz. per Lav. Interni	0	0	0	0
<b>B) RISULTATO OPERATIVO NETTO (A-c+d) - EBIT</b>	<b>147.363</b>	<b>-863.395</b>	<b>78.926</b>	<b>-5.057.832</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (B + ammortamenti e svalutazioni) EBITDA</b>	<b>852.942</b>	<b>1.162</b>	<b>958.133</b>	<b>-4.258.109</b>
<b>e) Estragestione Finanziaria</b>	<b>-20.109</b>	<b>-5.010</b>	<b>-3.525</b>	<b>-8.114</b>
Proventi diversi	666	2.547	8.884	3.768
Interessi ed Oneri Finanziari	-20.975	-7.557	-12.389	-11.902
<b>C) REDDITO GESTIONE CORRENTE (B+e)</b>	<b>127.254</b>	<b>-868.405</b>	<b>75.400</b>	<b>-5.065.946</b>
<b>f) Estragestione Patrimoniale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
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
<b>D) REDDITO ANTEGEST. STRAORD. (C+f)</b>	<b>127.254</b>	<b>-868.405</b>	<b>75.400</b>	<b>-5.065.946</b>
<b>g) Estragestione straordinaria</b>	<b>74.161</b>	<b>467.625</b>	<b>139.760</b>	<b>-361.812</b>
Proventi straordinari	171.929	514.960	591.485	66.252
Oneri straordinari	-97.768	-47.435	-451.735	-447.664
<b>E) REDDITO AL LORDO DELLE IMP. (D+g)</b>	<b>201.415</b>	<b>-400.880</b>	<b>215.160</b>	<b>-5.427.558</b>
<b>h) Imposte sul reddito dell'esercizio</b>	<b>183.297</b>	<b>141.106</b>	<b>213.266</b>	<b>23.250</b>
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>18.118</b>	<b>-541.986</b>	<b>1.884</b>	<b>-5.450.808</b>

Da quanto sopra esposto si evince che i ricavi lordi di vendita subiscono, nell'esercizio 2013, un decremento del 5%, dovuto alla generale contrazione del traffico passeggeri registrata nel periodo.

La mancata assegnazione nell'esercizio del contributo marketing da parte della Regione Abruzzo, a copertura dei costi sostenuti per pubblicità e promozione, ha determinato una notevole contrazione degli "altri ricavi operativi", originati solo dalla 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.

I costi operativi rilevano un significativo decremento, a seguito della politica di contenimento degli stessi, operata dal management a partire dal trascorso esercizio ed attuata attraverso la



rinegoziazione dei contratti in essere con i fornitori, che ha portato la spesa globale per l'acquisizione di servizi da euro 7.816.732 spesi nel 2012 ad euro 7.294.196 spesi nel 2013.

Anche il costo del personale ha subito un decremento, passando da euro 2.462.443 nel 2012 ad euro 2.347.852 nel 2013; e ciò a seguito sia di pensionamenti che di licenziamenti per i quali sono stati sostenuti nell'esercizio costi pari ad euro 199.709,30.

Ne consegue che nonostante il decremento rilevato nei costi di esercizio la mancata assegnazione del contributo da parte della Regione Abruzzo non ha permesso alla SAGA di raggiungere una situazione di equilibrio economico e finanziario, come registrato nell'esercizio 2012.

Da ciò discende che l'EBIT (margine operativo netto) esprime un valore negativo di euro 5.057.832 rispetto al dato positivo del 2012 di euro 78.925; così come l'EBITDA (margine operativo lordo) si attesta su un valore negativo di euro 4.258.109 rispetto al valore positivo registrato l'esercizio precedente pari ad euro 958.133.

			2010	2011	2012	2013
<b>INDICI DI REDDITIVITA'</b>						
<i>Costituiscono l'insieme degli indicatori espressivi dell'economicità aziendale</i>						
<b>Indice di redditività del capitale proprio (R.O.E.)</b>	Rn	Ris. Netto di eserc.	18.118	-541.826	1.884	-5.450.803
	Cn	Capitale netto	2.925.453	2.607.029	2.603.913	-2.841.898
<b>Indice di redditività del capitale investito (R.O.I.)</b>	Ro	Risultato operativo	147.363	-563.395	78.925	-5.057.832
	Ci	Totale attività	23.369.265	24.710.709	27.304.784	26.037.737
<b>Indice di redditività delle vendite (R.O.S.)</b>	Ro	Risultato operativo	147.363	-563.395	78.925	-5.057.832
	V	Ricavi neti	9.135.402	9.698.813	11.784.104	5.804.366

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, per effetto della 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 2010-2011-2012-2013:



	2010	2011	2012	2013
<b>A) ATTIVITA' CORRENTI (1+2+3)</b>	<b>16.241.831</b>	<b>18.411.738</b>	<b>14.541.995</b>	<b>13.928.206</b>
<b>1 Liquidità immediata</b>	<b>1.157.176</b>	<b>1.330.891</b>	<b>63.347</b>	<b>1.229.050</b>
Denaro e Valori in Cassa	17.654	76.442	25.887	44.828
Assegni	0	0	0	0
Depositi bancari e postali	1.139.522	1.254.449	27.460	1.184.224
<b>2 Liquidità differite</b>	<b>14.963.899</b>	<b>17.005.585</b>	<b>14.400.653</b>	<b>12.633.892</b>
Crediti a breve termine (scadenzi entro l'anno)				
(al netto dei relativi fondi di rettificazione):				
VClienti esigibili	2.010.737	2.872.286	3.263.802	6.844.816
VClienti in contenzioso	0	0	0	0
VImprese Controfate	0	0	0	0
Visoci per versamenti dovuti	0	3.612	3.612	0
VImprese Collegate	0	0	0	0
VAltri	12.953.162	14.129.687	11.133.239	5.789.076
Altri titoli	0	0	0	0
Rateli Altri	0	0	0	0
<b>3 Disponibilità</b>	<b>120.756</b>	<b>75.262</b>	<b>87.995</b>	<b>65.264</b>
Rimanenze finali di:				
Materie prime, Suss. e di Consumo	12.895	3.212	22.669	11.930
Accordi	0	0	0	0
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0	0
Prodotti Finiti e Mercati	0	0	0	0
Risconti Altri	107.856	72.050	65.306	53.334
<b>B) ATTIVITA' IMMOBILIZZATE (1+2+3)</b>	<b>7.147.454</b>	<b>6.298.971</b>	<b>12.762.789</b>	<b>12.109.631</b>
<b>1 Immobilizzazioni Tecniche</b> (al netto dei relativi fondi di ammortamento):	<b>4.321.394</b>	<b>4.069.335</b>	<b>10.512.576</b>	<b>10.086.732</b>
Terrati e Fabbricati	1.924.485	1.907.657	1.600.650	1.888.631
Impianti e macchinario	872.788	734.871	609.724	542.679
Attrezzature Industriali e Commerciali	6.712	6.273	7.912	9.427
Altri beni	1.427.813	1.330.938	7.905.719	7.558.095
Immobilizzazioni in corso e accantonamenti	89.596	89.596	68.570	87.900
<b>2 Immobilizzazioni Economiche</b> (al netto dei relativi fondi di ammortamento):	<b>1.705.241</b>	<b>1.210.048</b>	<b>1.172.425</b>	<b>955.421</b>
Costi di impianto e ampliamento	6.353	3.176	0	0
Costi di Ricerca, Sviluppo e Pubblicità	993.426	508.214	333.005	166.383
Diritti di Brevetto Int. e di Util. Opere Ingegnerie	43.320	30.424	19.051	9.420
Immobilizzazioni in corso e accantonamenti	0	0	0	0
Altre	662.142	668.234	820.355	789.616
<b>3 Immobilizzazioni Finanziarie</b>	<b>1.120.819</b>	<b>1.019.588</b>	<b>1.077.789</b>	<b>1.057.378</b>
Partecipazioni in Imprese Controfate	0	0	0	0
Partecipazioni in Imprese Collegate	0	0	0	0
Partecipazioni in Altre Imprese	5.165	5.165	5.665	9.415
Crediti VImprese Controfate (oltre l'anno)	0	0	0	0
Crediti VAltri	263.405	162.172	219.879	195.718
Altri Titoli	0	0	0	0
Cautioni	852.245	852.245	852.245	852.245
<b>TOT. CAPITALE INVESTITO o Tot. Attività (A+B)</b>	<b>23.389.285</b>	<b>24.710.709</b>	<b>27.304.784</b>	<b>26.037.737</b>
<b>C) DEBITI</b>	<b>20.463.832</b>	<b>22.103.680</b>	<b>24.695.871</b>	<b>28.879.633</b>
<b>1 Passività Correnti (entro l'anno)</b>	<b>17.777.495</b>	<b>19.847.353</b>	<b>15.789.053</b>	<b>20.443.077</b>
Accordi	0	0	0	0
Debiti V Fornitori	2.182.405	3.123.793	4.612.131	7.801.737
Debiti Tributarî	195.103	172.921	228.610	52.106
Debiti V Imprese controfate	0	0	0	0
Debiti V Istituti di Previdenza	118.938	111.684	114.255	65.653
Rateli Passivi	0	0	0	0
Debiti VBanche	30.264	87.577	22.244	14.791
Altri Debiti	15.250.760	16.351.378	10.813.605	12.368.590
<b>2 Passività consolidate (oltre l'anno)</b>	<b>2.686.337</b>	<b>2.256.327</b>	<b>8.906.818</b>	<b>8.436.556</b>
Accordi	0	0	0	0
Obbligazioni ordinarie	0	0	0	0
Debiti VBanche	241.572	10.011	0	0
Debiti V Imp. Controfate	0	0	0	0
Altri Debiti	105.007	41.725	42.825	72.120
Debiti V Alti Finanziari	0	0	0	0
Debiti V Istituti di Previdenza	0	0	0	0
Fido per Tram. di Quiescenza Ecc.	0	0	0	0
Fondo per Imposte differite	18.662	18.662	18.662	34.838
Alti F. di per Risch. ed Oneri	5.000	0	100.000	0
Tram. Fina Rapporto	879.185	837.509	830.091	744.592
Risconti passivi	1.436.611	1.348.120	7.914.940	7.565.006
<b>D) CAPITALE NETTO</b>	<b>2.925.453</b>	<b>2.607.029</b>	<b>2.608.913</b>	<b>-2.841.896</b>
Capitale Sociale	2.907.335	3.130.697	3.130.697	3.130.697
Riserva sovrapprezzo azioni	0	0	0	0
Riserva Legale	0	3.624	3.624	3.718
Riserva Statutarie	0	0	0	0
Altre Riserve:	0	14.494	14.494	14.494
Riserva di rivalutazione	0	0	0	0
Altre riserve diverse dagli utili indifferiti	0	0	0	0
Altre riserve utili nuovo	0	0	0	0
Riserva straordinaria	0	14.494	14.494	14.494
Conversione Lire/Euro	0	0	0	0
Utili/Perdite Portate a nuovo	0	0	-541.666	-540.197
Utile (Perdita) dell'esercizio	18.118	-541.666	1.894	-5.450.806
<b>TOT. CAPITALE ACQUISITO o Tot. Passività (C+D)</b>	<b>23.389.285</b>	<b>24.710.709</b>	<b>27.304.784</b>	<b>26.037.737</b>

Indicatore	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
Margine di tesoreria <i>(liq. Immediata+liq.diff.) - pass.correnti</i>	-1.656.420	-1.510.877	-1.335.053	-6.580.136
Quoziente di tesoreria <i>(liq. Immediata+liq. diff.) / pass.correnti</i>	0,9	0,9	0,9	0,7
Indicatore di finanziamento delle immobilizzazioni	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
Margine primario di struttura <i>(Mezzi propri-Attivo immobilizzato)</i>	-4.222.001	-3.691.942	-10.153.876	-14.951.427
Quoziente primario di struttura <i>(Mezzi propri/attivo immobilizzato)</i>	0,4	0,4	0,2	-0,2
Margine secondario di struttura <i>(Mezzi propri+pass.cons.) - attivo fisso</i>	-17.777.495	-19.847.353	-16.386.053	-20.443.077
Quoziente secondario di struttura <i>(Mezzi propri+pass.cons.) / attivo fisso</i>	0,2	0,2	0,4	0,2
Indici sulla struttura dei finanziamenti	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
Quoziente di indebitamento totale <i>(Pass.corr.+consol.)/mezzi propri</i>	7,0	8,5	9,5	-10,2
Quoziente di indebitamento finanziario <i>(Pass.finanziario/mezzi propri)</i>	0,1	0,0	0,0	0,0

Dall'esame dei bilanci riclassificati, per quanto attiene alla componente patrimoniale, si rileva un decremento delle attività correnti che passano da euro 14.541.995 nel 2012 ad euro 13.928.206 nel 2013, per effetto della contrazione dei crediti vari, ad eccezione dei crediti verso i clienti che registrano invece un notevole incremento, passando da euro 3.263.802 nel 2012 ad euro 6.844.816 nel 2013, in considerazione della mancata compensazione di partite a credito e debito relative al rapporto con le compagnie aeree.

Le attività immobilizzate subiscono un decremento di euro 653.258 dovuto principalmente alle quote di ammortamento dell'esercizio.

La situazione debitoria, invece, evidenzia un incremento dei debiti correnti che passano da euro 15.789.053 nel 2012 ad euro 20.443.077 nel 2013. Ciò a seguito della sopra richiamata mancata



compensazione di partite a credito e debito relative al rapporto con le compagnie aeree, dell'aumento dei debiti verso i fornitori e per le addizionali comunali.

Le passività consolidate subiscono un decremento passando da euro 8.906.818 nel 2012 ad euro 8.436.556 nel 2013, a seguito della riduzione dei risconti passivi per effetto dell'iscrizione nel presente esercizio della quota di competenza del ricavo relativo all'acquisizione di beni strumentali derivanti da finanziamenti pubblici.

Il capitale netto risultante a fine esercizio è negativo per euro 2.841.896, 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 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 e al personale.

### **Privacy**

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

### **Sicurezza sul lavoro**

L'azione svolta dalla da SAGA nel campo della sicurezza sul lavoro nell'anno 2013 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 teso a far acquisire al personale una maggior consapevolezza del concetto di sicurezza all'interno dei luoghi di lavoro e a diffondere nel contempo la cultura della sicurezza, valorizzando il capitale umano presente nella società. Obiettivo dell'attività intrapresa nel 2013 è stato lo sviluppo delle competenze dei lavoratori, finalizzato al miglioramento organizzativo e della sicurezza.

Per quanto sopra si è proceduto ad :



- Nomina nuovo Responsabile SPP;
- Costituzione del Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP);
- Reclutamento tramite "job posting" dell'Addetto al SPP;
- Nomina nuovo medico competente
- Rivisitazione di tutti i Documenti di Valutazione die Rischi
- Predisposizione programma di formazione come previsto dall'Accordo Stato – Regioni del 2012

### Informazioni sul personale

Nella tabella successiva sono indicate le informazioni inerenti la composizione del personale SAGA alla data del 31/12/2013.

Composizione	Dirigenti	Impiegati	Operai	Totale parziale	Totale complessivo
Uomini	1	6	15	22	40
Donne		18		18	
di cui contratti T.I.		23	15	38	40
contratti T.D.	1	1		2	

Da ultimo si evidenzia l'investimento formativo sostenuto dall'azienda nel corso del 2013:

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai
Ore di formazione dipendenti a tempo indeterminato	--	--	472	622
Ore di formazione dipendenti a tempo determinato			----	----

In particolare, i dipendenti del settore operativo, biglietteria e rampa sono stati coinvolti nei seguenti corsi di formazione:

- Corso BIRD CONTROL per figure professionali operanti in Airside, della durata di 8 ore;
- Corso Merci Pericolose Categoria 9 per addetti di biglietteria della durata di 4 ore;



- Corso Aggiornamento procedure Ryanair (Dublino) per addetti di biglietteria della durata di 32 ore.
- Corso rilascio patentino utilizzo carrelli elevatori per addetti rampa della durata di 8 ore;
- Corso addetti primo soccorso del settore operativo, rampa, biglietteria della durata di 16 ore;
- Corso Safety Management System per addetto Ufficio Safety (Roma) della durata di 40 ore;
- Corso investigazioni per addetti Ufficio Safety (Roma) della durata di 20 ore;
- Corso ASPP Modulo A (Roma) della durata di 28 ore;
- Corso check-in, imbarchi sistema Navitaire (Dublino) per addetto operativo;
- Corso Alitalia No-Transit-Check per addetti operativo e rampa della durata di 8 ore;
- Corso MASCA Human Factor per addetti rampa, operativo e biglietteria della durata di 8 ore.

## QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

Non poche sono le novità recentemente introdotte nella legislazione nazionale ed europea che condizionano il contesto in cui opera la società, come di seguito riportate.

## AFFIDAMENTO SERVIZI AEROPORTUALI

Decreto Legge 31 agosto 2013, n. 101 (convertito in Legge 30 ottobre 2013 n. 125 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 255 del 30.10.2013) – Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni – all'art. 6 comma 1 – nel rispetto dei principi europei possono essere altresì affidati al gestore aeroportuale da parte dell'ENAC a) il servizio di controllo del personale aeroportuale e degli equipaggi, compresi gli oggetti trasportati ed il possesso delle previste autorizzazioni, che accedono alle aree sterili attraverso le aerostazioni passeggeri; b) il controllo del personale aeroportuale, e di qualunque altro soggetto, compresi gli oggetti trasportati ed il possesso delle previste autorizzazioni, che, attraverso varchi diversi da quelli interni alle aerostazioni, accedono alle aree sterili, nonché il controllo dei veicoli che, muniti delle previste autorizzazioni, debbano recarsi in un'area sterile del sedime aeroportuale per il cui accesso è richiesta l'effettuazione di specifici controlli. Tale servizi saranno svolti secondo le procedure indicate dal Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile e con la supervisione della forza di polizia.



## **AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti è stata istituita ai sensi dell'art. 37 (Liberalizzazione del settore dei trasporti) del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 27 dicembre 2011, n. 300) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481. È competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori. Essa opera in piena autonomia in conformità al diritto comunitario e nel rispetto del principio della sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali. E' un organo collegiale composto dal Presidente e da due Componenti, il primo collegio è stato nominato, con mandato di 7 anni non rinnovabile, con Decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 16 settembre 2013 n. 217. L'Autorità si è insediata a Torino il 17 settembre 2013 ed ha sede presso il Palazzo "Lingotto" in Via Nizza n. 230.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato un Atto di Indirizzo (n° 220 del 7 giugno 2013) tramite il quale ha stabilito che, nelle more dell'operatività dell'Autorità dei Trasporti, le funzioni di regolazione economica, riguardanti in particolare le predisposizione e l'approvazione dei modelli di regolazione tariffaria, vengono affidati ad ENAC. In adempimento di tale disposizione, ENAC ha avviato e concluso la procedura di consultazione degli utenti relativa ai modelli tariffari. Tali modelli aggiornati in esito alla procedura di consultazione sono stati inoltrati ai Ministeri vigilanti per i pareri di competenza ai fini della successiva approvazione da parte dell'Autorità dei Trasporti.

## **PIANO NAZIONALE PER LO SVILUPPO AEROPORTUALE**

In data 29 gennaio 2013 è stato emanato l' "Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale". Il provvedimento, pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi".

L'Atto di indirizzo, al fine di ridurre la frammentazione esistente e favorire un processo di riorganizzazione ed efficientamento, conteneva una proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, che costituiva l'ossatura strategica su cui fondare lo sviluppo del settore nei prossimi anni. L'Aeroporto d'Abruzzo è fra gli aeroporti inseriti nella Comprehensive Network considerati di interesse nazionale.-



Tale piano non ha avuto formale approvazione e, a distanza di circa un anno il Ministero dei Trasporti ha riformulato una nuova proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti che, d'intesa con la Conferenza Stato – Regioni – Province Autonome, dovrebbe essere approvato con Decreto dal Presidente della Repubblica.

## **DIRITTI AEROPORTUALI E CANONE CONCESSIONARIO**

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 7 febbraio 2013 n. 44 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 2013 n. 114) ha decretato che la misura dei diritti aeroportuali di cui al decreto ministeriale 25 luglio 2012, n. 274, è aggiornata per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2012. Si segnala inoltre che SAGA ha provveduto a consegnare in data 25/07/2013 la contabilità analitica certificata in forma regolatoria relativi al 2012 (ex Linee Guida Applicative ENAC approvate con Decreto Interministeriale del 10 dicembre 2008).

A seguito della Procedura d'Infrazione 2013/2069 avviata dalla Commissione Europea nei confronti dell'Italia, in considerazione che gli aeroporti italiani applicano diritti di approdo e partenza differenziati per voli comunitari (voli Intra UE) e per quelli extra-comunitari (voli extra-UE), in contrasto con le previsioni dell'art. 3 della Direttiva 2009/12/CE il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 372 del 14.10.2013 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale ed entrato in vigore il 31/10/2013) ha rideterminato i diritti di approdo e partenza sugli aeroporti nazionali di cui l'art. 1 del Decreto Interministeriale 14 novembre 2000, n. 140T che vengono così adeguati alla normativa europea di non discriminazione.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 373 del 14.10.2013 modifica il Decreto Interministeriale 10 dicembre 2009 con il quale si sono approvate le Linee Guida applicative della delibera CIPE 38/2007 in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva.

Si è reso necessario modificare le sopra citate "Linee Guida" per adeguarle alla sopravvenuta normativa comunitaria in materia di non discriminazione dei diritti aeroportuali. L'art. 1 del presente Decreto elimina ogni riferimento alla diversificazione dei diritti di approdo e partenza correlata all'origine e/o destinazione infra o extra comunitaria. L'art. 3 decreta che tutti i corrispettivi regolamentati potranno essere differenziati al loro interno in conformità alla normativa nazionale e comunitaria.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 novembre 2013 n. 413 ha recepito la rideterminazione dei diritti effettuata dal Decreto di cui al punto precedente ed ha aggiornato i



valori per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2013. Il Decreto ha inoltre unificato i diritti di approdo e decollo UE ed Extra UE.

Con Decreto dell'Agenzia del Demanio il 22 aprile 2013 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 29.04.2013 n. 99, il Direttore dell'Agenzia del Demanio di concerto con il Direttore Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, decreta che la metodologia di quantificazione dei canoni di gestione aeroportuale, di cui all'art. 1 del decreto interdirigenziale 30 giugno 2003, che ha determinato il canone annuo della società di gestione aeroportuale fino all'anno 2012, è confermata anche per il triennio 2013 – 2015.

### **ALTRI PROVVEDIMENTI**

Con Decreto Legge del 23 dicembre 2013, n. 145, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 23 dicembre 2013, n. 300 in cui è contenuto il cosiddetto "Pacchetto cielo" all'art. 13 - Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo - In vigore dal 24 dicembre 2013, il comma 14 prevede che "I gestori di aeroporti che erogano contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, devono esperire procedure di scelta del beneficiario che siano concorrenziali, trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati, secondo modalità da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto". Il comma 15 prevede altresì che " I gestori aeroportuali comunicano all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile l'esito delle procedure previste dal comma 14, ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività.

In attuazione delle deleghe previste all'art. 1 della Legge 190/2012 il Governo ha emanato due decreti legislativi il cui contenuto è rilevante ai fini dell'attività svolta dalle società ed enti partecipati dalle pubbliche amministrazioni. Il Decreto Legislativo 14.03.2013 n. 33 cd. decreto trasparenza, in vigore dal 20 aprile 2013, ha ad oggetto il "riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione dei dati in possesso delle pubbliche amministrazioni , anche relativi ad incarichi dirigenziali, sui relativi siti istituzionali; ed il Decreto Legislativo 8.04.2013 n. 39, in vigore dal 4 maggio 2013 che ha ad oggetto "disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico ...".

Assaeroporti, in merito ai decreti scaturiti dall'attuazione della legge n. 190/2012 e in particolare in riferimento al decreto legislativo n. 33/2013, ha inviato al Garante della privacy una richiesta di



parere al fine di aiutare a fare chiarezza sulle specifiche finalità conoscitive sottese agli obblighi di pubblicità prescritti con il decreto c.d. "trasparenza" e contestualmente, ha richiesto un incontro con l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici, l'Autorità Nazionale Anti Corruzione e all'Autorità dei Trasporti per definire le linee guida interpretative in relazione agli obblighi derivanti in capo alle società di gestione aeroportuale dall'applicazione delle normative in materia di contrasto alla corruzione che, pur assicurando la tutela dei beni giuridici sottesi alle normative tutte, siano tali da garantire agli operatori aeroportuali nazionali chiarezza ed uniformità applicativa, massima speditezza procedimentale, sostenibili oneri, con garanzia che essi non risultino sproporzionati rispetto a quelli cui soggiacciono i competitors europei.

## **REGOLAMENTAZIONE ENAC**

La Circolare ENAC SEC-04 Programmi per la sicurezza dell'aeroporto, del vettore aereo e degli altri soggetti del 23 gennaio 2013 con riferimento al Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, fornisce le indicazioni circa le modalità di redazione dei programmi per la sicurezza. In particolare richiede che ogni gestore aeroportuale stabilisca, implementi e mantenga aggiornato un programma per la sicurezza dell'aeroporto che specifichi in dettaglio le misure di sicurezza applicate in aeroporto e definisca con chiarezza le responsabilità di coloro che devono attuarle, con l'obiettivo di prevenire qualsiasi atto di interferenza illecita e di reagire adeguatamente, qualora si verificano, nonché per gestire le minacce e gli incidenti di security.

La Circolare Enac APT-02B Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra è entrata in vigore il 22 novembre 2013 e abroga e sostituisce integralmente le circolari EAL 01 e APT 02A.

L'idoneità dei prestatori di servizi a terzi è certificata dall'ENAC a seguito dell'accertamento del possesso dei requisiti previsti dall'art.13 del decreto 18/99. L'accertamento comprende anche la verifica dell'assenza di procedure concorsuali ed il rispetto della normativa antimafia. Fra la documentazione allegata alla domanda, uno strumento principale attraverso il quale il prestatore di servizi garantisce lo svolgimento delle operazioni di sicurezza e gli standard applicati, è il Manuale delle operazioni. Contestualmente alla consegna della domanda di certificazione il richiedente invia al gestore aeroportuale, per valutazione, copia delle procedure operative, degli standard di qualità e di tutela ambientale contenute nel Manuale delle operazioni affinché questi ne verifichi la conformità con le procedure operative ed i minimi di scalo contenuti nel regolamento di scalo e nel Manuale dell'Aeroporto e la rispondenza con gli standard di qualità indicati nella propria Carta dei



Servizi approvata da ENAC. La certificazione viene rilasciata per la durata di tre anni ed è rinnovabile.

## NORMATIVA COMUNITARIA

Ai sensi del Regolamento Comunitario n. 246/2013 del 19 marzo 2013 in merito al controllo screening di liquidi aerosol e gel negli aeroporti dell'UE, sono entrate in vigore sul territorio dell'Unione Europea (inclusi gli scali di Norvegia, Islanda e Svizzera) a decorrere dal 31 gennaio 2014, le nuove regole per il trasporto dei liquidi in cabina. La nuova normativa, che modifica il Regolamento UE n.185/2010, introduce l'obbligo del controllo, con apposita strumentazione di ultima generazione, dei liquidi (cosiddetti LAG - liquidi, aerosol e gel con cui si indicano anche le sostanze di analoga consistenza) di volume superiore ai 100 ml da utilizzare durante il viaggio a fini medici o per un regime dietetico speciale, ivi compresi gli alimenti per neonati, che fino ad ora erano esentati, nonché il controllo dei liquidi dei passeggeri in transito, provenienti da Paesi UE ed extra UE, acquistati negli esercizi commerciali (esempio negozi, profumerie, bar, indicati nella cartellonistica di riferimento genericamente come Duty Free) ubicati nelle aree sterili, cioè oltre i controlli di sicurezza, di qualsiasi aeroporto UE ed extra UE o a bordo di qualsiasi compagnia aerea, a condizione che siano sigillati in un sacchetto di sicurezza con un bordo rosso, cosiddetto STEB (security tamper-evident bag), fornito al momento dell'acquisto stesso, e che conservi all'interno la prova che l'acquisto sia effettivamente avvenuto in quelle aree. La nuova normativa continua a prevedere l'esenzione dal controllo dei LAG di volume inferiore ai 100 ml contenuti in un sacchetto richiudibile di capacità non superiore a un litro.

Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, istituisce l'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005. Ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2013 della Commissione, del 3 dicembre 2013 recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("AESA") hanno comunicato alla Commissione informazioni utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco comunitario dei vettori. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è necessario aggiornare l'elenco comunitario. La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituiscono la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno dell'Unione o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.



## **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 tale rapporti sono avvenuti a normali condizioni di mercato e si riferiscono principalmente all'erogazione del contributo di finanziamenti 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 situazione economica, patrimoniale e finanziaria della SAGA è influenzata anche dall'evoluzione dell'economia che sta determinando effetti negativi nei vari Paesi europei.

Nell'ambito industriale, il progressivo deterioramento del quadro congiunturale, combinato con la volatilità dei prezzi delle materie prime e le criticità emerse nel funzionamento del mercato del credito, hanno avuto pesanti e diffuse ripercussioni sull'andamento della domanda.

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 imprevisi, per preservare nel lungo termine la creazione di valore economico e per proteggere le attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholders.

La SAGA ha adottato un approccio preventivo all'esposizione dei rischi col presupposto che un loro adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio contribuisca a garantire una conduzione dell'impresa corretta e coerente con gli obiettivi strategici.



Nel corso del 2013 sono state intraprese 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.

Il Decreto Legislativo n. 231 dell'8 giugno 2001 ha introdotto la disciplina della Responsabilità Amministrativa delle Società in base alla quale queste possono essere ritenute responsabili, e conseguentemente sanzionate, in relazione a taluni reati commessi o tentati nell'interesse o a vantaggio della società dagli amministratori o dai dipendenti. Nel corso dell'anno 2013 la società ha predisposto il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i reati stessi ed il Codice Etico, scelta che si inserisce nella più ampia politica di sensibilizzazione alla gestione trasparente e corretta della Società stessa, nel rispetto della normativa vigente e dei fondamentali principi di etica degli affari finalizzati a garantire una corretta amministrazione.

In ottemperanza alle disposizioni normative di cui alla Legge 265/04 ed ai Decreti Legislativi n° 96/05 e 151/06 - in riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione – la SAGA, quale gestore aeroportuale, ha provveduto a redigere il Regolamento di Scalo dell'Aeroporto d'Abruzzo.

Il documento, elaborato secondo lo schema tipo disciplinato dalla Circolare ENAC APT 19 ed adottato con Ordinanza ENAC Direzione Aeroportuale di Ancona/Pescara n° 03/14, costituisce, unitamente al Manuale d'Aeroporto già approvato dall'ENAC, il corpo regolamentare dello scalo, cui sono chiamati ad adempiere tutti gli operatori pubblici e privati presenti in aeroporto.

In esso confluiscono infatti norme comportamentali e procedure operative, nonché tutte le prescrizioni per il corretto e regolare utilizzo delle risorse, delle strutture e degli impianti aeroportuali, assicurando in tal senso il coinvolgimento di tutta la comunità aeroportuale al corretto ed efficiente espletamento delle attività operative, tecniche e commerciali, sia nella gestione ordinaria dello scalo sia nelle situazioni di emergency e contingency.

Nel corso dell'anno 2013 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.

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 liquidità**

Il rischio di liquidità cui è soggetta SAGA può sorgere dalle difficoltà ad ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica. Nel corso del 2013, SAGA, nell'ottica della attenuazione di tale rischio, si è assicurata la disponibilità di linee di credito richieste di volta in volta per far fronte alla carenza di liquidità: i flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione.

Per quanto attiene il pagamento dei debiti verso i fornitori effettuati nel corso del 2013 e nei mesi successivi, 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 2013 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 allo raggiungimento delle condizioni di equilibrio economico finanziario.

## **Rischio di cambio e rischio di tasso di interesse**

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'evoluzione del mercato del trasporto aereo**

I risultati economici di SAGA sono fortemente condizionati dall'andamento del traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dall'andamento della congiuntura economica, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori.

## **Rischi legati all'interruzione dell'attività 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 rumorosità 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 2013**

Appare di particolare rilievo segnalare come il 4 aprile 2014 è stata pubblicato 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 relativamente alla prima delle due( esclusivamente per un vizio di notifica). In buona sostanza, i nuovi Orientamenti prendono atto della incapacità strutturale per gli aeroporti regionali di coprire, con i soli ricavi caratteristici dei comparti cd. "aviation" e "non aviation", i costi di capitale ed i costi operativi e della conseguente necessità di ricorrere a finanziamenti 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 del volume di traffico, orientativamente quantificato in 1 milione di passeggeri all'anno, che consente 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 al 80% del deficit gestionale consuntivato negli ultimi 5 anni per i successivi 5 anni per aeroporti con traffico fino ad 700.000 passeggeri all'anno e aiuti all'avviamento di nuove rotte fino alla concorrenza del 50% di tasse e diritti aeroportuali, per un periodo di tre anni.

In data 18/04/2014 è pervenuta una comunicazione da Parte del Ministero della Salute – Dipartimento della Programmazione e del Servizio Sanitario Nazionale, Direzione generale delle Professioni Sanitarie e delle Risorse Umane del Servizio Sanitario Nazionale nella quale si asserisce che a dal 14/06/2007, la società SAGA, in qualità di concessionario del servizio di gestione aeroportuale, si è avvalsa del servizio di pronto soccorso sanitario, assicurato



dall'Associazione della Croce Rossa Italiana, sulla base di apposita convenzione annuale stipulata tra quest'ultima e il Ministero della Salute con oneri gravanti esclusivamente sull'amministrazione statale, e che gli stessi oneri sarebbero dovuti gravare sulla società SAGA in base a quanto stabilito dall'atto di concessione.

Premesso quanto sopra la Società non ha provveduto ad effettuare alcun accantonamento nel bilancio chiuso al 31.12.2013, in quanto la richiesta di ristoro dei costi sostenuti dal Ministero della Salute risulta del tutto immotivata, come evidenziato dal parere espresso dallo Studio Legale Mormino, acquisito agli atti della SAGA.

## COMUNICAZIONI SOCIALI

Il Consiglio di Amministrazione, a seguito della perdita sofferta nell'esercizio chiuso al 31/12/2013, dovuta alla mancata erogazione del contributo regionale per il marketing, ha provveduto a darne informativa ai soci per i successivi necessari adempimenti.

Pertanto, il 10 marzo 2014 si è tenuta l'Assemblea dei Soci, convocata dal Consiglio di Amministrazione, allo scopo di verificare l'orientamento dei Soci in merito alla necessaria ricapitalizzazione della società, finalizzata a riportare il Capitale Sociale almeno al livello minimo stabilito per le società concessionarie dal D.M. 521/97, e allo scopo di conoscere gli orientamenti della Regione Abruzzo in merito alla volontà, in virtù dell'importanza che assume l'aeroporto nell'ambito dei programmi regionali di sviluppo del turismo, di continuare a sostenere economicamente il processo di crescita dello scalo aeroportuale e finanziare, nel rispetto della normativa di riferimento, la gestione corrente fino al conseguimento delle soglie dimensionali che permettono alla società di raggiungere, in autonomia, le condizioni di equilibrio economico e finanziario.

In sede di Assemblea, i soci hanno convenuto sulla necessità di procedere alla pronta ricostituzione del capitale della società nonché sull'importanza dell'aeroporto per l'economia regionale, dichiarando la propria volontà di sostenere la società fino al raggiungimento dell'equilibrio strutturale.

In data 18 marzo 2014 la società ha provveduto a comunicare ai soci quanto deliberato nell'assemblea straordinaria del 10 marzo 2014 in merito alla ricostituzione del capitale sociale; alla data di redazione del presente documento la compagine societaria risulta così costituita:



Ragione sociale	Importo da versare	Capitale sottoscritto	Versamenti	Importi prelati	Partecipazione
Regione Abruzzo	2.538.663,24	2.538.663,24		3.402.663,96	5.941.327,20
Comune di Pescara	576.531,96	9.994,92	9.994,92		9.994,92
CCIAA Pescara	730.021,32	10.320,00	10.320,00		10.320,00
CCIAA Chieti	742.384,68	10.320,00	10.320,00		10.320,00
Future cleaning srl	2.471,64	25,80	25,80		25,80
		<b>2.569.323,96</b>	<b>30.660,72</b>	<b>3.402.663,96</b>	<b>5.971.987,92</b>

## PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Le previsioni per il 2014 indicano una crescita, anche se modesta. Le ipotesi formulate dai più autorevoli organi italiani ed europei delineano, infatti, una previsione di crescita del Prodotto Interno Lordo, pur in un contesto di difficoltà sia per le complessità di accesso al credito che per il crollo del reddito disponibile reale delle famiglie italiane.

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 particolare, andranno monitorate con estrema attenzione le vicende di Alitalia, il cui piano di ristrutturazione e la scelta del partner strategico potrebbero modificare profondamente gli assetti nazionali.

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 consentirà, a partire dalla seconda metà del 2014, una significativa riduzione dei costi di promozione del traffico.

Per altro verso la società ha avviato l'iter di revisione del 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.

Alla data di redazione del bilancio il lavoro è appena iniziato ma è pur tuttavia possibile registrare alcune prime evidenze:



- Volumi ancora insufficienti a raggiungere massa critica per il “beak – even”;
- Prevalente traffico tipo “low cost” peraltro generato da singolo cliente;
- Mancanza di sufficienti ricavi accessori rispetto a quelli basici aviation;
- Percorso di crescita compiuto negli ultimi anni ha consentito di raggiungere un primo livello dimensionale ma deve proseguire ed evolvere per raggiungere una stabilità finanziaria propria al fine di scongiurare rischi legati alla possibile indisponibilità di risorse pubbliche;
- Opportunità di efficientamento fondamentale colte ma permangono aree di intervento, in particolare per quanto riguarda i costi unitari del personale;
- Evidenza di un significativo mercato potenziale da cogliere con un ritorno sul territorio ampiamente largamente superiore all’investimento.

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 lungo periodo che sia anche in grado di rispettare i vincoli UE.

In tale contesto, in considerazione della volontà della Regione Abruzzo più volte manifestata di continuare a supportare lo sviluppo dello scalo aeroportuale e sulla base dei nuovi orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato, la società sta preparando un nuovo piano industriale da presentare all’azionista di riferimento, per avviare l’iter di finanziamento del progetto di valorizzazione dell’Aeroporto D’Abruzzo, nel rispetto delle procedure comunitarie. Sulla base di tali considerazioni, gli Amministratori ritengono che la continuità aziendale della società, fino al raggiungimento delle soglie dimensionali che permettono l’equilibrio economico-finanziario (circa 1,5 milioni di passeggeri), continua ad essere garantita dall’impegno della Regione Abruzzo di supportare economicamente il processo di crescita, nel rispetto della normativa comunitaria di riferimento.

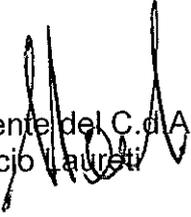
## PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D’ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell’esercizio 2013 redatto sulla base dei criteri indicati nella Nota Integrativa e nel contempo a procedere così come indicato nell’assemblea straordinaria dei soci tenuta il 10 marzo 2014 e precisamente di ridurre il Capitale Sociale di Euro 3.130.897,10 per perdite, utilizzando le riserve disponibili pari ad Euro 18.212,79 annullando, di conseguenza, le attuali azioni che vengono così ridotte a semplici diritti proporzionali di opzioni sulla nuova emissione, in modo da coprire parzialmente le residue perdite pari ad Euro 2.841.895,16 .Di



seguito il capitale si è ricostituito in Euro 5.972.000 (come evidenziato nel precedente prospetto) ed utilizzato a copertura della restante perdita e contestuale ricostituzione del capitale in euro 3.130.086,96 con l'emissione di numero 606.606 azioni del valore unitario nominale di Euro 5,16.

  
Il Presidente del C.d.A.  
Prof. Lucio Lauretti

