

GES.A.P.
SOCIETA' DI GESTIONE
DELL' AEROPORTO DI PALERMO SpA

Sede legale: Aeroporto Internazionale "Falcone Borsellino"

Punta Raisi - Cinisi - (Palermo)

Capitale Sociale Euro 21.579.370,00 interamente versato

Iscritta al Registro delle Imprese di Palermo al n.25690

Iscritta al R.E.A. di Palermo al n.128783

Cod. fisc./Part.IVA 03244190827

%%

RELAZIONE SULLA GESTIONE
AL 31 DICEMBRE 2013

L'ANDAMENTO DELLA GESTIONE DEL GRUPPO.

Signori Azionisti,

il Vs. Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci dell'11 dicembre 2012 e integrato il 5 agosto 2013, ha redatto - in conformità all' art.2428, Codice Civile, e all' art.40 del D.Lgs n.127/91 e successive modifiche ed integrazioni - la presente relazione sulla gestione che riguarda il bilancio d' esercizio ed il bilancio consolidato della Società alla data del 31 dicembre 2013, per la cui approvazione si è fatto ricorso a termini leggermente superiori a quelli previsti dall' art.2364, 2° co., Codice Civile, in attesa del concretizzarsi del procedimento di cessione dell' 80% del capitale sociale della controllata unipersonale GH Palermo SpA, nonché per la necessità di alcuni approfondimenti legati alla annosa questione del Fondo Antincendi,

che ci ha già impegnato in altre occasioni, stante la dirompente portata della sentenza n.10137/51/14 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, Sezione n.51, che ha ritenuto fondato ed accolto il ricorso proposto dai gestori aeroportuali.

La data del 31 dicembre 2013 coincide con la chiusura di esercizio della capogruppo – la GESAP SpA – e dell’ unica società interamente controllata, la GH Palermo SpA, costituita il 5 maggio 2005 a seguito del conferimento dell’ autonomo ramo d’ azienda dell’ handling alla controllata Gesap Handling Srl che, contestualmente, ha modificato la propria denominazione in GH Palermo SpA ed ha allargato la base azionaria, almeno fino al 5 giugno 2012, quando il Socio privato – GH Napoli SpA, già Gesac Handling SpA – ha esercitato il proprio diritto di *put* rivendendo a GESAP SpA, sulla quale gravava il corrispondente obbligo di riacquistare, il proprio 49%.

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013, redatto ai soli fini informativi stante che non è oggetto di approvazione da parte dei Soci, evidenzia un **valore della produzione** pari a 70.380.191 euro da 61.946.977 euro (+13,6%), un **EBIT (Risultato prima delle imposte)** di 1.582.077 euro da -8.546.115 euro ed un **utile di esercizio** di 181.454 euro da -6.677.108 euro.

A tale significativo miglioramento del risultato d’ esercizio di Gruppo si perviene per l’ effetto algebrico del risultato economico ancora negativo della **Controllata** – che espone un risultato operativo di -1,1 mln di euro da -1,9 mln di euro del 2012 (allorché pesò anche la svalutazione del credito Wind Jet per oltre 750 mila euro), con ricavi ulteriormente ridottisi (-1,2 mln di euro) a seguito della diminuzione dei movimenti assistiti superiore al 10% (-3.026 in v.a.) – e della **Controllante** che, a sua volta, espone un risultato operativo largamente positivo, pari a 2,2 mln di euro da -5,9 mln di euro, da attribuire sostanzialmente all’ entrata in vigore per l’ intero esercizio delle nuove tariffe del Contratto di Programma approvato da ENAC a luglio 2010 e diventate operative

solo a settembre 2012, che hanno fatto lievitare i ricavi *core* da 42,1 a 49,3 mln di euro (+7,2 mln di euro), ancorché in un contesto di ulteriore riduzione del traffico passeggeri (-250 mila rispetto al 2012).

Per meglio comprendere il risultato della gestione e della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, si forniscono di seguito i prospetti di riclassificazione del Conto Economico, nonché dello Stato Patrimoniale del *bilancio consolidato*, chiuso al 31 dicembre 2013.

Conto Economico

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assolute	Variaz. %
VALORE DELLA PRODUZIONE	70.380.191	100,00 %	61.946.977	100,00 %	8.433.214	13,61 %
- Consumi di materie prime	858.341	1,22 %	1.000.601	1,62 %	(142.260)	(14,22) %
- Spese generali	32.164.393	45,70 %	32.387.929	52,28 %	(223.536)	(0,69) %
VALORE AGGIUNTO	37.357.457	53,08 %	28.558.447	46,10 %	8.799.010	30,81 %
- Altri ricavi	5.763.919	8,19 %	2.728.387	4,40 %	3.035.532	111,26 %
- Costo del personale	26.964.447	38,31 %	26.961.061	43,52 %	3.386	0,01 %
- Accantonamenti	2.329.000	3,31 %			2.329.000	
MARGINE OPERATIVO LORDO	2.300.091	3,27 %	(1.131.001)	(1,83) %	3.431.092	(303,37) %
- Ammortamenti e svalutazioni	5.337.833	7,58 %	7.196.790	11,62 %	(1.858.957)	(25,83) %
RISULTATO OPERATIVO CARATTERISTICO (Margine Operativo Netto)	(3.037.742)	(4,32) %	(8.327.791)	(13,44) %	5.290.049	(63,52) %
+ Altri ricavi e proventi	5.763.919	8,19 %	2.728.387	4,40 %	3.035.532	111,26 %
- Oneri diversi di gestione	1.609.219	2,29 %	2.153.848	3,48 %	(544.629)	(25,29) %
REDDITO ANTE GESTIONE FINANZIARIA	1.116.958	1,59 %	(7.753.252)	(12,52) %	8.870.210	(114,41) %
+ Proventi finanziari	52.725	0,07 %	55.893	0,09 %	(3.168)	(5,67) %
+ Utili e perdite su cambi	(10)		40		(50)	(125,00) %
RISULTATO OPERATIVO (Margine Corrente ante oneri finanziari)	1.169.673	1,66 %	(7.697.319)	(12,43) %	8.866.992	(115,20) %
+ Oneri finanziari	(342.991)	(0,49) %	(355.341)	(0,57) %	12.350	(3,48) %
REDDITO ANTE GESTIONE STRAORDINARIA (Margine	826.682	1,17 %	(8.052.660)	(13,00) %	8.879.342	(110,27) %

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assolute	Variaz. %
corrente)						
+ Rettifiche di valore di attività finanziarie						
+ Proventi e oneri straordinari	755.395	1,07 %	(493.455)	(0,80) %	1.248.850	(253,08) %
REDDITO ANTE IMPOSTE	1.582.077	2,25 %	(8.546.115)	(13,80) %	10.128.192	(118,51) %
- Imposte sul reddito dell'esercizio	1.400.623	1,99 %	(1.869.007)	(3,02) %	3.269.630	(174,94) %
REDDITO NETTO	181.454	0,26 %	(6.677.108)	(10,78) %	6.858.562	(102,72) %

Sulla base della superiore riclassificazione, vengono calcolati i seguenti indici di redditività del Gruppo:

Principali indicatori della situazione economica

Sulla base della precedente riclassificazione, vengono calcolati i seguenti indici di redditività:

	31/12/2013	31/12/2012
ROE	0,51%	-22,64%
ROI	-2,36%	-6,95%
ROS	1,91%	-14,81%
ROA	0,87%	-6,47%
MOL su Ricavi	3,92%	-2,16%

Stato Patrimoniale Attivo

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
CAPITALE CIRCOLANTE	50.683.195	39,42 %	45.306.665	37,80 %	5.376.530	11,87 %
Liquidità immediate	636.477	0,50 %	2.228.439	1,86 %	(1.591.962)	(71,44) %
Disponibilità liquide	636.477	0,50 %	2.228.439	1,86 %	(1.591.962)	(71,44) %
Liquidità differite	31.994.648	24,88 %	30.286.295	25,27 %	1.708.353	5,64 %
Crediti verso soci						
Crediti dell'Attivo Circolante a breve termine	31.490.881	24,49 %	29.664.125	24,75 %	1.826.756	6,16 %

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
Crediti immobilizzati a breve termine			211.038	0,18 %	(211.038)	(100,00) %
Attività finanziarie	2.004		2.004			
Ratei e risconti attivi	501.763	0,39 %	409.128	0,34 %	92.635	22,64 %
Rimanenze	18.052.070	14,04 %	12.791.931	10,67 %	5.260.139	41,12 %
IMMOBILIZZAZIONI	77.891.254	60,58 %	74.541.325	62,20 %	3.349.929	4,49 %
Immobilizzazioni immateriali	7.552.065	5,87 %	7.801.284	6,51 %	(249.219)	(3,19) %
Immobilizzazioni materiali	58.383.582	45,41 %	54.232.682	45,25 %	4.150.900	7,65 %
Immobilizzazioni finanziarie	5.008.003	3,90 %	4.830.981	4,03 %	177.022	3,66 %
Crediti dell'Attivo Circolante a m/l termine	6.947.604	5,40 %	7.676.378	6,41 %	(728.774)	(9,49) %
TOTALE IMPIEGHI	128.574.449	100,00 %	119.847.990	100,00 %	8.726.459	7,28 %

Stato Patrimoniale Passivo

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
PASSIVITA' CORRENTI	59.914.096	46,60 %	71.451.417	59,62 %	(11.537.321)	(16,15) %
Debiti a breve termine	51.478.151	40,04 %	62.333.186	52,01 %	(10.855.035)	(17,41) %
Ratei e risconti	8.435.945	6,56 %	9.118.231	7,61 %	(682.286)	(7,48) %
PASSIVITA' CONSOLIDATE	32.983.903	25,65 %	18.906.510	15,78 %	14.077.393	74,46 %
Debiti a m/l termine	23.953.429	18,63 %	13.373.790	11,16 %	10.579.639	79,11 %
Fondi per rischi e oneri	3.598.683	2,80 %	122.675	0,10 %	3.476.008	2.833,51 %
TFR	5.431.791	4,22 %	5.410.045	4,51 %	21.746	0,40 %
PATRIMONIO NETTO	35.676.450	27,75 %	29.490.063	24,61 %	6.186.387	20,98 %
Patrimonio netto di gruppo	35.676.450	-27,75 %	29.490.063	24,61 %	6.186.387	20,98 %
Capitale	21.579.370	16,78 %	21.579.370	18,01 %		
Riserve	21.796.636	16,95 %	15.791.703	13,18 %	6.004.933	38,03 %
Utili (perdite) portati a nuovo	(7.881.010)	(6,13) %	(1.203.902)	(1,00) %	(6.677.108)	554,62 %
Utile (perdita) dell'esercizio	181.454	0,14 %	(6.677.108)	(5,57) %	6.858.562	(102,72) %
Patrimonio netto di terzi						
Capitale e riserve di terzi						
Risultato di pertinenza di terzi						
TOTALE FONTI	128.574.449	100,00 %	119.847.990	100,00 %	8.726.459	7,28 %

Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Sulla base della precedente riclassificazione, vengono calcolati i seguenti indicatori di bilancio:

Indici patrimoniali e finanziari	31/12/2013	31/12/2012
Copertura delle immobilizzazioni	50,3%	44,0%
Banche su Circolante	16,8%	19,8%
Banche a breve su Circolante	17,4%	17,4%
Rapporto di Indebitamento	72,3%	75,4%
Mezzi propri / Capitale investito	27,5%	24,6%
Oneri finanziari su Fatturato	0,6%	0,7%
Oneri finanziari su MOL	-14,9%	31,4%

Altri indicatori

Indici di rotazione	31/12/2013	31/12/2012
Rotazione capitale investito		43,6%
Rotazione circolante		100,0%
Rotazione magazzino		409,3%
Indici di produttività	31/12/2013	31/12/2012
Valore aggiunto su Fatturato	63,7%	54,5%
Indici di liquidità	31/12/2013	31/12/2012
Rapporto corrente	85,0 %	63,4 %
Indice di liquidità immediata (Acid Test)	54,0 %	45,5 %
Indici di sviluppo	31/12/2013	31/12/2012
Variazione annua MOL	303,4 %	-314,6 %
Variazione del patrimonio netto	20,9 %	-21,1 %

Signori Azionisti,

di seguito il Vs. Consiglio di Amministrazione procede, come dovuto, a riferire dettagliatamente sulla dinamica delle attività svolte direttamente da GESAP SpA (*Controllante*). Di conseguenza, Vi informiamo anche sui fatti rilevanti, così come previsto dall' art.2428 Codice Civile, relativamente a GESAP SpA.

1. LA RELAZIONE SULL'ANDAMENTO ECONOMICO-PATRIMONIALE DI GESAP SpA

1.1. L'ANALISI DEL RISULTATO D' ESERCIZIO.

Il bilancio dell' esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 che si sottopone alla Vostra approvazione, espone un valore della produzione pari a 61.043.945 euro da 51.518.116 euro dell' esercizio precedente (+18,5%) ed un utile di esercizio di 1.270.508 euro da -7.680.089 euro dell' esercizio precedente, da attribuire sostanzialmente all' entrata in vigore per l' intero esercizio delle nuove tariffe del Contratto di Programma approvato da ENAC a luglio 2010 e diventate operative solo a settembre 2012, che hanno fatto lievitare i ricavi *core* da 42,1 a 49,3 mln di euro (+7,2 mln di euro, pari al +17%), ancorché in un contesto di ulteriore riduzione del traffico passeggeri (-250 mila rispetto al 2012), ed in parte a sopravvenienze attive (+3,8 mln di euro).

Purtroppo, il *pieno recupero di redditività* dalle attività *aviation* è ancora di là da venire: atteso da tanti anni – certamente nel 2008, all'indomani dell'ottenimento della Concessione di gestione totale di durata quarantennale – era sembrato quanto meno a portata di mano con l'approvazione del Contratto di Programma 2011/2014, ed invece è stato ancora una volta allontanato per i gravi ritardi di talune istituzioni e poi anche per i gravi pasticci normativi.

La conseguenza di questi *ritardi* e di questi *pasticci*, a Voi Soci ben nota, è stata una *vacatio* tariffaria di ben 21 mesi rispetto agli accordi sottoscritti, costata ben 23,3 mln di euro in termini di minori ricavi *aviation*. E come se non bastasse, ma per questo non ci sono colpevoli facilmente individuabili, l'entrata in vigore delle nuove tariffe è avvenuta nel bel mezzo di una grave recessione economica dalla quale non si riesce ad uscire, peraltro di tipo deflattivo, e che ha avuto come conseguenza la perdita di ben 610 mila passeggeri nel biennio 2012/2013, grazie anche alla fragilità delle compagnie aeree nazionali.

Per quanto riguarda lo scenario macroeconomico di riferimento, il 2013 ha visto proseguire le tensioni attorno alla finanza pubblica di diversi Paesi europei che, in particolare per i Paesi dell'area del Mediterraneo, hanno comportato il mantenimento delle condizioni di stagnazione o recessione economica già registrate nel 2012, con scarso, o addirittura nessun miglioramento dei livelli di disoccupazione e quindi del reddito disponibile da parte delle famiglie.

In tal senso, il mercato del trasporto aereo in **Europa** ha fatto segnare nel 2013 un marginale miglioramento rispetto all'anno precedente (+1,0% da +0,3%), confermando peraltro l'esistenza di un'Europa a due velocità: l'area continentale registra valori positivi (Germania

+0,6%, Francia +2,2%, Regno Unito +3,4%, Olanda +3,0), grazie soprattutto al determinante contributo degli *hubs* intercontinentali di Amsterdam, Francoforte, Monaco, e Parigi Charles de Gaulle, ben alimentati dalla mobilità extraeuropea in crescita; a questi andamenti si contrappongono le difficoltà dei Paesi mediterranei che registrano invece una diminuzione dei volumi di traffico, sia per la marginalità dei propri *hubs* (Fiumicino è al 7° posto del *ranking* europeo, con la metà dei passeggeri di Heathrow e a -2,5 mln di passeggeri da Monaco che è al 6° posto) sia per la vistosa riduzione della mobilità intra-europea, con un'ampiezza delle contrazioni proporzionale alle difficoltà di finanza pubblica dei diversi Paesi (Spagna -3,5%, Grecia -2,7%, Italia -1,7%).

In **Italia**, nel 2013, l'andamento complessivo del traffico passeggeri, se possibile, è stato anche peggiore di quello del 2012 (-1,7% da -1,3%), particolarmente avvilto dalla crisi economica che ha inciso pesantemente sulla domanda interna di voli: i passeggeri dei voli domestici (linea e non linea) si sono ridotti del 6,1% (da -5,3%) rispetto al 2012, e solo la sostanziale tenuta del traffico internazionale (+1,4% da +1,7%) ha consentito appena un frazionale peggioramento del dato nazionale.

Le premesse all'inizio dell'anno erano anzi di segno negativo ancora più ampio per la decisione del Governo di incrementare di 2 euro, dal mese di luglio, le c.d. tasse municipali a carico dei passeggeri, portandole a 6,5 euro, con l'obiettivo di riequilibrare anche per questa via le asfittiche casse pubbliche; così come per l'introduzione dell'Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili (IRESA) e, più in generale, per il rialzo delle tariffe aeroportuali per l'entrata in vigore dei Contratti di Programma ormai quasi dappertutto, e negli Scali maggiori (quelli gestiti da ADR, SEA e SAVE) con regole tutte proprie (CdP in deroga).

Tuttavia, mentre non è facile stimare l' impatto di questi fenomeni, certo è invece l' effetto depressivo della recessione economica in atto: pur non volendo replicare il classico schema di correlazione lineare tra crescita e domanda anche nel traffico aereo, di certo c'è che nel 2013 il PIL si è ridotto dell' 1,9% e il traffico passeggeri dell' 1,7%.

Ma il 2013 è stato anche quello del brivido per un nuovo fallimento di Alitalia o per il fallimento della nuova Alitalia, ma tanto il prodotto non cambia: ci risiamo. L' intervento di Poste Italiane a fine anno nella ricapitalizzazione di Alitalia – motivata con le prospettate sinergie nel settore cargo/mail con Mistral Air, forse anche per evitare che venisse considerato un aiuto di Stato – è certamente servito a tamponare l' emergenza finanziaria che avrebbe portato inevitabilmente al fallimento, concedendo il tempo necessario per avviare le trattative con Etihad che alla data di approvazione del progetto di bilancio, risultano ancora in corso senza che gli accordi siano tuttavia perfezionati.

All' interno di questo scenario, il mancato superamento dei numerosi vincoli esterni che da anni segnaliamo a Voi Soci – quali la minore vitalità economico-turistica della provincia di Palermo rispetto alla Sicilia orientale e soprattutto la scarsa accessibilità dell' aeroporto (che determina che la *catchment area* dell' aeroporto di Catania si estenda per ben 7 province su 9) - ha determinato la perdita di ulteriori 250 mila passeggeri, che si aggiungono ai 370 mila persi nel 2012.

Così come nel 2012, il crollo del traffico passeggeri si è registrato nei collegamenti domestici (-8,6% da -10,8%), mentre hanno continuato a registrare buone *performance* i collegamenti internazionali (+7,9% da

+8,4%), in modo da attenuare, per quanto possibile, il risultato complessivamente registrato sull' aeroporto: -5,4% da -7,7%.

Come si vede dalla tabella che segue, ben 7 aeroporti su 11 hanno chiuso il 2013 con un traffico passeggeri in diminuzione, mentre tutti e 11 hanno segnato una riduzione dei movimenti (a/r), a testimonianza di una vistosa contrazione dell' offerta da parte delle compagnie aeree in modo da tenere alto il *load factor* e sostenere la marginalità delle rotte.

Di sicuro non è facile interpretare tali *performance* con la classica suddivisione tra aeroporti con traffico tradizionale e quelli con traffico low cost, perché questo non giustifica più la divaricazione dei risultati di taluni aeroporti che pure hanno modelli di *business* simili. I due *hub* di Roma e Milano, come detto, soffrono le incertezze di Alitalia, mentre Linate perde poco più del 2% dei passeggeri, pur essendo la FCO-LIN la prima rotta italiana per posti offerti, ma subendo sempre di più la pressione competitiva dell'Alta Velocità con costi e tempi *door-to-door* con il centro città paragonabili a quelli del trasporto aereo. Venezia, terzo *hub* italiano riconosciuto dal Piano Nazionale degli Aeroporti, cresce del 2,7%, continuando ad investire su rotte internazionali ed intercontinentali (con benefici effetti anche del *business* commerciale non *aviation*).

Aeroporto	Pax 2013 (*)	Variazione 2012/2013 %	Movimenti 2013 (*)	Variazione 2012/2013 %
Roma Fco	35.939.917	-2,2	301.869	-3,8
Milano Mxp	17.781.144	-3,0	160.700	-5,9
Milano Lin	8.983.694	-2,1	91.128	-5,3
Bergamo	8.882.611	-0,9	69.974	-3,4
Venezia	8.327.899	2,7	78.982	-4,2
Catania	6.307.473	2,6	54.036	-0,6
Bologna	6.127.221	4,2	61.281	-3,2
Napoli	5.400.080	-6,2	48.704	-10,1
Roma Cia	4.744.716	5,7	46.266	-2,5
Pisa	4.471.085	-0,4	39.195	-5,5
Palermo	4.335.668	-5,4	40.244	-6,2
ITALIA	143.510.334	-1,7	1.322.753	-5,6

(*) Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale. Servizi di linea e non di linea (arrivi + partenze).

Fonte: Enac - Dati di traffico 2013

L'ulteriore riduzione di traffico nel 2013, riporta l'aeroporto di Palermo ai dati del biennio 2009/2010, che furono quelli dell'appiattimento dopo l'esaltante corsa del biennio 2006/2007.

2004 - 2013 GLOBAL FIGURES PASSENGERS

Year	Passengers	Year	Passengers
2004	3.758.285	2009	4.352.778
2005	3.809.637	2010	4.341.696
2006	4.246.555	2011	4.969.031
2007	4.486.364	2012	4.585.199
2008	4.424.867	2013	4.335.668

Fonte: GESAP Traffic Statistics 2013

Le notizie positive arrivano invece dallo sviluppo del traffico internazionale dell' aeroporto di Palermo (+ 7,9%) che conferma l' ottima *performance* del 2012 (+8,4%) sull' anno precedente, con il traffico intra UE cresciuto di circa 80 mila passeggeri (+10,5%), per la maggior parte (78% circa) concentrato su quattro Paesi: Francia (29%), Germania (21%), UK (17%), Spagna (11%).

Nonostante tale buona *performance*, che ha determinato un ulteriore aumento dal 19,1% al 21,8% della quota di traffico internazionale sul totale commerciale (era appena il 16,2% nel 2011), l' aeroporto di Palermo rimane ancora confinato nella posizione più bassa nel *ranking* nazionale delle quote di traffico internazionale, poco sotto Catania (24,2%), ma sempre assai distante da situazioni irraggiungibili quali Ciampino (78%), Bologna (73,7%), Pisa (71,4%), Bergamo (68,6%), Napoli (53,2%) e Linate (42,6%), mentre storia a parte fanno i tre *hubs* internazionali/intercontinentali di Malpensa (83,1%), Venezia (79,9%) e Fiumicino (69,8%).

Ma la vera distanza, attualmente incolmabile, tra la quota di traffico internazionale dell' aeroporto di Palermo e quella degli altri aeroporti citati si rivela pienamente nel confronto dei valori assoluti.

L' aeroporto di Pisa, che in fondo trasporta appena 135 mila passeggeri in più di Palermo, ha una quota di pax internazionali di 3.190.549 contro i 944.417 di Palermo, ovvero oltre tre volte tanti; l' aeroporto di Ciampino, che ne trasporta poco più di 400 mila di Palermo, ne ha trasportati 3.699.044, ovvero quasi quattro volte tanti.

Non si tratta, nella fattispecie, come scritto più volte dal Vs. Consiglio di Amministrazione, di una banale gara a chi arriva primo in uno dei tanti parametri che si possono individuare per elaborare un *ranking*: in questo caso, si tratta del vero *business* aeroportuale, solo a voler guardare la redditività (e quindi il valore) della Vs. Società. Il mix di passeggeri nazionali e internazionali, infatti, è fondamentale per la *performance* complessiva dell' aeroporto, nel momento in cui questi due mercati mantengono *trend* di crescita divaricati, ma lo è anche per i ricavi *aviation* (i diritti di imbarco pax in partenza extra UE sono più elevati di almeno 3 euro), e soprattutto per quelli *non aviation*, in particolare quelli riferiti alle *revenues* dagli esercizi commerciali *travel retail, duty free/duty paid*, stante che si valuta che la capacità di spesa in aeroporto del viaggiatore extraeuropeo è mediamente di oltre dieci volte quella di un viaggiatore domestico e di oltre il doppio di un viaggiatore europeo.

Purtroppo, come ogni anno, in occasione della rituale verifica degli interventi effettuati dalla Regione Siciliana in favore degli aeroporti – ma in questo caso dell' intera economia regionale – va rilevata la totale assenza di una qualunque politica di sviluppo turistico della regione che ogni *think thank* economico-industriale individua avere le stesse possibilità di sviluppo delle Baleari.

Per quanto riguarda l' aeroporto di Palermo, quello che il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Vs. Management hanno potuto fare nell' incessante ricerca di nuove rotte internazionali *low cost* per ampliare il network, soprattutto l' *incoming*, ha comunque ottenuto nel 2013 un ottimo risultato nel significativo miglioramento della connettività dello scalo, che poi è l' obiettivo di uno scalo insulare situato ai margini dell' Europa.

I dati sulla connettività – tratti dall' autorevole ICCSAI FACT BOOK 2014 (cui si rimanda per la metodologia usata) – evidenziano che per quanto riguarda gli *step* medi per raggiungere qualsiasi aeroporto europeo, l' aeroporto di Palermo è 60° nel Rank europeo da 91° del 2011; l' aeroporto di Catania, ad esempio, risulta 82° da 95°; nel Rank italiano, Palermo è al 6° posto dal 9° del 2011, mentre Catania è rimasta ferma al 10° posto. Per quello che può valere, il PIL europeo raggiungibile da Palermo è il 36,1%, da Catania il 32,5%.

Significativi miglioramenti sono stati registrati nel 2013 anche nella connettività mondiale (*step* medi necessari per raggiungere qualsiasi aeroporto mondiale): l' aeroporto di Palermo è 186° nel Rank mondiale da 202° del 2012; l' aeroporto di Catania, ad esempio, risulta 217° da 266°; nel Rank italiano, Palermo è al 6° posto dal 7° del 2012, mentre Catania è al 9° posto dal 14°.

Annual Airport Traffic by Region of Origin and Destination



AIRPORT/CITY: PALERMO	3-LTR IATA CODE: PMO	YEAR: 2013
---------------------------------	---------------------------------	----------------------

REGIONS	TOTAL TERMINAL PASSENGERS	TOTAL FREIGHT (in tonnes)	TOTAL AIR TRANSPORT MOVEMENTS	TOTAL MAIL
DOMESTIC	3.389.876	446	31.086	
EUROPE	900.430	14	6.736	
of which E.U.	839.641	14	6.265	
NORTH AMERICA	12.678	//	54	
LATIN AMERICA/CARIBBE AN	//	//	//	
MIDDLE EAST	7.446	//	55	
ASIA/PACIFIC	//	//	//	
AFRICA	22.628	2	436	
TOTAL	4.333.058 (*)	462	38.367	

(*) Esclusi i transiti e l'aviazione generale.

La tabella che segue mostra immediatamente dove è andata perduta buona parte dei 250 mila passeggeri del 2013. Oltre 230 mila passeggeri sono stati quelli persi da Alitalia (-14,4%), a fronte comunque di una riduzione dei voli di oltre il 13% e quindi nella piena

consapevolezza delle conseguenze della minor offerta di posti. Ma circa 60 mila sono stati quelli persi da Ryanair (-5,2%), anche in questo caso a fronte di una pressoché pari riduzione dei voli (-4%) e quindi dei posti offerti. Nei due casi, le logiche di riduzione dell'offerta sono state comunque molto diverse: in un caso, c'è stato l'arretramento dal traffico domestico (considerato ormai maturo) in funzione di quello internazionale/intercontinentale e un riposizionamento delle rotte sulle grandi direttrici Nord/Sud/Nord, lasciando progressivamente le altre; nell'altro caso, c'è stata l'esigenza di mantenere la marginalità delle rotte e quindi di diminuire l'offerta stimando che ci sarebbe stato un calo della domanda che avrebbe potuto essere colmata solo con un ulteriore ribasso dei prezzi.

PALERMO AIRPORT 2013: TOP SCHEDULED AIRLINES

Airline	Pax 2013	Variazione 2012/2013 %	Movimenti 2013	Variazione 2012/2013 %
ALITALIA GROUP	1.391.516	-14,37%	12.451	-13,31%
RYANAIR	1.069.332	-5,15%	6.880	-3,94%
EASY JET	650.449	5,68%	4.570	2,42%
VOLOTEA	219.363	159,39%	2.780	147,99%
BLUE PANORAMA	218.330	0,52%	2.084	10,38%
MERIDIANA FLY	129.465	-4,71%	1.171	-65,43%
AIR BERLIN	112.015	-14,80%	816	-20,78%
DARWIN AIRLINE	109.426	641,92%	3.366	507,58
VUELING	38.909	-1,57%	297	6,07%
LUFTHANSA	38.646	9,05%	427	3,14%

Fonte: GESAP Traffic Statistics 2013

Ancora in territorio positivo l'altro vettore internazionale *low cost* per eccellenza, Easy Jet, ancorché continui a mantenere sullo Scalo una posizione commerciale non aggressiva; praticamente stabile sulle posizioni del 2012 Blue Panorama (+0,52%) a seguito delle difficoltà finanziarie che hanno portato ENAC a sospendere la licenza di trasporto aereo il 23 ottobre 2012 per rilasciarne una provvisoria; poco significativa la perdita di passeggeri da parte di Meridiana (-4,7% da -36,6%) forse anche per avere raggiunto ormai lo zoccolo duro non ulteriormente comprimibile.

Particolarmente importante è stata invece l'apertura a marzo da parte del vettore spagnolo Volotea della seconda base italiana dopo Venezia e della quarta base europea, con 5 nuove destinazioni – 3 nazionali e 2 internazionali – portando a 13 destinazioni il proprio *network* basato su Palermo: il successo dell'operazione, ancorché diluita tra marzo, aprile e giugno, è comunque evidente: 219.363 passeggeri contro gli 84.569 del 2012 (+160%).

La tabella che segue – riferita alle prime 10 rotte del *network* domestico – evidenzia come, escludendo Venezia per l'effetto del trasferimento temporaneo del traffico su Treviso, per il resto, ad eccezione di Bergamo (+2,7%) e Napoli (+1,5% da -13,5%), grazie all'avvio dell'operatività di Volotea, le altre rotte evidenziano tutti saldi negativi, spesso anche a due cifre. D'altra parte, il solo traffico domestico ha perso ben 318 mila passeggeri rispetto al 2012.

In tal senso, il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Vs. Management, messi di fronte alla inarrestabile frana del traffico domestico – anche del collegamento verso Roma (-7,2% da -8,7%), per quanto la rotta Fco-Pmo continui ad essere la terza a livello nazionale per posti offerti e il collegamento con Fco pesi oltre il 37% dell'intero traffico domestico – hanno continuato a garantire il collegamento tra Palermo e ben 15 aeroporti nazionali in modo da garantire una integrale

mobilità Sud-Nord-Sud, integrando le cancellazioni di Alitalia con l'inserimento dei vettori *low cost*.

In concreto, si è deciso di garantire l'attuale *mission* pubblica dell'aeroporto, continuando ad investire sul mantenimento di un *network* domestico quanto meno indispensabile a questa parte della Sicilia, sacrificando maggiori investimenti sui collegamenti internazionali, anche perché in assenza di una seria politica turistica regionale, il rischio, inaccettabile, sarebbe stato quello di favorire solo traffico *outgoing*, certamente apprezzato dai residenti, ma ad impatto pressoché nullo sugli *economics* della Società e sul PIL della Sicilia.

PALERMO AIRPORT 2013: TOP DIRECT LINKS WITH DOMESTIC AIRPORT

AIRPORT	Passengers	% 12/13	% (*)
Roma FCO	1.261.970	- 7,19%	37,23%
Milano LIN	421.898	- 3,15%	12,45%
Bergamo	307.726	2,66%	9,08%
Milano MXP	294.112	- 19,92%	8,68%
Bologna	237.137	-14,75%	7,00%
Pisa	157.045	-17,83%	4,63%
Venezia	122.891	12,24%	3,63%
Napoli	114.009	1,51%	3,36%
Treviso	98.722	-9,67%	2,91%
Verona	89.794	-17,28%	2,65%

(*) sul totale del traffico domestico (Pax 3.389.876)

Fonte: GESAP Traffic Statistics 2013

Del tutto speculare, la *performance* dei collegamenti internazionali: Londra Stansted (+2%), Monaco (+7,6%), Dusseldorf (+27,8%), Parigi (+17,8%), Stoccarda (+8%), Madrid (+10%), Marsiglia (+19%), Zurigo

(+12%), con *load factor* tra il 78 e l'89%. In tal senso, non è neppure escluso che la minore disponibilità di posti offerti nei collegamenti su Roma sia in parte anche la conseguenza di una minore domanda di voli in *feedaraggio* o comunque in due *step*, per l'effetto sostitutivo dell'apertura del volo diretto.

Signori Azionisti,

la piena applicazione delle nuove tariffe fissate dal Contratto di Programma ha consentito, pur in presenza di un calo di 250 mila passeggeri (-5,4%) e di 2.223 movimenti (-5,5%), di incrementare i ricavi propri (*aviation* e non *aviation*) di 7,2 mln di euro (+17,1%), confermando – se mai ce ne fosse stato bisogno – quanto affermato da sempre dal Vs. Consiglio di Amministrazione e dal Vs. Management a proposito dell'impossibilità di garantire la redditività della Società se non attraverso tariffe aeroportuali remunerative, avendo ormai da tempo avviato ogni azione di contenimento dei costi, ridotti allo stretto indispensabile, senza mai intaccare la qualità dei servizi ai passeggeri.

In tal modo, come evidenzia il prospetto di riclassificazione per margini del conto economico, il **margine operativo lordo** (EBITDA) è risultato pari a 3,012 mln di euro (dopo maggiori accantonamenti per 2,3 mln di euro) da -507.254 euro del 2012.

Ammortamenti e svalutazioni per 4,9 mln di euro da 6,1 mln di euro, Altri ricavi (in particolare sopravvenienze attive) per 5,7 mln di euro da 2,6 mln di euro e, soprattutto, il ripristino di valore della partecipazione nella controllata a socio unico GH Palermo SpA, dopo la svalutazione di 3,5 mln di euro del 2012, determinano un **Reddito ante Imposte** di +3 mln di euro da -9,3 mln di euro ed un **Utile netto** di 1,3 mln di euro da -7,7 mln di euro.

Conto Economico

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assolute	Variaz. %
VALORE DELLA PRODUZIONE	61.043.945	100,00 %	51.518.116	100,00 %	9.525.829	18,49 %
- Consumi di materie prime	667.879	1,09 %	821.091	1,59 %	(153.212)	(18,66) %
- Spese generali	32.284.781	52,89 %	31.776.746	61,68 %	508.035	1,60 %
VALORE AGGIUNTO	28.091.285	46,02 %	18.920.279	36,73 %	9.171.006	48,47 %
- Altri ricavi	5.728.933	9,38 %	2.558.838	4,97 %	3.170.095	123,89 %
- Costo del personale	17.071.434	27,97 %	16.868.695	32,74 %	202.739	1,20 %
- Accantonamenti	2.279.000	3,73 %			2.279.000	
MARGINE OPERATIVO LORDO	3.011.918	4,93 %	(507.254)	(0,98) %	3.519.172	(693,77) %
- Ammortamenti e svalutazioni	4.915.592	8,05 %	6.076.075	11,79 %	(1.160.483)	(19,10) %
RISULTATO OPERATIVO CARATTERISTICO (Margine Operativo Netto)	(1.903.674)	(3,12) %	(6.583.329)	(12,78) %	4.679.655	(71,08) %
+ Altri ricavi e proventi	5.728.933	9,38 %	2.558.838	4,97 %	3.170.095	123,89 %
- Oneri diversi di gestione	1.598.127	2,62 %	1.899.030	3,69 %	(300.903)	(15,85) %
REDDITO ANTE GESTIONE FINANZIARIA	2.227.132	3,65 %	(5.923.521)	(11,50) %	8.150.653	(137,60) %
+ Proventi finanziari	81.165	0,13 %	54.888	0,11 %	26.277	47,87 %
+ Utili e perdite su cambi						
RISULTATO OPERATIVO (Margine Corrente ante oneri finanziari)	2.308.297	3,78 %	(5.868.633)	(11,39) %	8.176.930	(139,33) %
+ Oneri finanziari	(313.694)	(0,51) %	(321.812)	(0,62) %	8.118	(2,52) %
REDDITO ANTE GESTIONE STRAORDINARIA (Margine corrente)	1.994.603	3,27 %	(6.190.445)	(12,02) %	8.185.048	(132,22) %
+ Rettifiche di valore di attività finanziarie	147.364	0,24 %	(3.544.899)	(6,88) %	3.692.263	(104,16) %
+ Proventi e oneri straordinari	817.919	1,34 %	434.797	0,84 %	383.122	88,12 %
REDDITO ANTE IMPOSTE	2.959.886	4,85 %	(9.300.547)	(18,05) %	12.260.433	(131,82) %
- Imposte sul reddito dell'esercizio	1.689.378	2,77 %	(1.620.458)	(3,15) %	3.309.836	(204,25) %
REDDITO NETTO	1.270.508	2,08 %	(7.680.089)	(14,91) %	8.950.597	(116,54) %

Diretta conseguenza del miglioramento dell' EBITDA e del Reddito Netto, è il miglioramento dei principali indicatori della situazione economica:

Indici di redditività

	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011
ROE	3,45%	-26,03%	-8,95%
ROI	-1,52%	-5,78%	-5,14%
ROS	4,52%	-14,07	-7,74%
ROA	1,78%	-5,20%	-3,24%
MOL su Ricavi	6,11%	-1,20%	-1,41%

Indici di rotazione

	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011
Rotazione capitale investito	39,35%	36,94%	40,60%
Rotazione circolante	94,64%	91,10%	119,02%
Rotazione magazzino	n.s.	n.s.	n.s.

Indici di produttività

	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011
Valore aggiunto su Fatturato	57,00%	44,94%	50,26%

Indici di sviluppo

	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011
Variazione annua MOL	693,80%	12,8%	- 114,7%
Variazione del patrimonio netto	24,70%	- 20,70%	- 8,2%

Passando all' analisi di dettaglio dei dati di conto economico va rilevato, dal lato delle componenti positive di reddito, come il **Valore**

della Produzione – pari a 61 mln di euro – si sia incrementato del 18,5% rispetto all' anno precedente (+9,5 mln di euro in v.a.) per l' entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma 2011/2014 che consentono una più corretta correlazione ai costi, oltre che al maggiore peso delle sopravvenienze attive ordinarie.

La componente dei **Ricavi propri**, pari a 49 mln di euro da 42 mln di euro del 2012, si incrementa di 7,2 mln di euro (+17%), nonostante il saldo negativo delle attività commerciali non regolamentate (-850 mila euro circa) e nonostante l' andamento sfavorevole del traffico aereo (pax -5,4% e movs -6,8% circa), per effetto, come già detto, dell' entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari: d' altra parte, i ricavi *aviation*, pari a 38,4 da 30,3 mln di euro (+ 8 mln di euro), costituiscono da soli il 77% dei ricavi *core*.

Nel dettaglio delle singole aree di *business*, vale rilevare quanto appresso:

1. **i diritti aeroportuali**, pari a **25,4 mln di euro** ovvero il 52% circa dei ricavi propri (dal 37,2% del 2012), si sono incrementati di 9,7 mln di euro per il benefico effetto dell' entrata in vigore in particolare della nuova misura del diritto di imbarco passeggeri (9,23 euro da 3,87 euro), e precisamente:
 - i diritti di approdo, decollo e sosta (tariffati in funzione del peso degli aeromobili), pari a **5,6 mln di euro**, si sono incrementati di poco più del 50%;
 - i diritti di imbarco passeggeri e merci, pari a **19,8 mln di euro**, si sono incrementati di 7,9 milioni di euro (+66% circa).

2. **i diritti di security**, ovvero il corrispettivo per le attività di controllo passeggeri, bagaglio a mano e bagagli da stiva, hanno generato ricavi per **8,8 milioni di euro** (pari al 17,9% circa dei ricavi propri) con un incremento del 4,9%;
3. **i corrispettivi da infrastrutture centralizzate**, pari a **0,8 mln di euro**, ovvero poco più del 1,5% dei ricavi propri, si sono ridotti di 2 milioni di euro circa, sia a causa della riduzione dei passeggeri, che per effetto del loro assorbimento all' interno della nuova tariffa relativa ai diritti di imbarco;
4. **i corrispettivi per l'assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità**, pari a **1,52 mln di euro** (da 1,6), pari al 3,1% dei ricavi propri, si sono ridotti di 80 mila euro (-5%) a causa della riduzione del traffico passeggeri;
5. **corrispettivi da beni, aree ed infrastrutture aeroportuali in uso esclusivo**: la gestione di tali beni in uso esclusivo da parte degli *handlers* e, in minima parte, dei vettori presenti sullo Scalo – riferiti soprattutto a canoni di subconcessione per locali di tipo operativo, amministrativo, tecnico e di servizio in aerostazione o per aree scoperte in *air side* per i mezzi di rampa, nonché a corrispettivi per banchi *check-in* e *gates* – ha prodotto corrispettivi per un totale di **1,8 mln di euro** praticamente invariati rispetto all' esercizio precedente, per l' impatto pressoché nullo dei nuovi livelli tariffari da Contratto di Programma su tale fattispecie;
6. **corrispettivi da attività commerciali non regolamentate effettuate da terzi su aree in sub-concessione**: questa componente dei ricavi *non aviation* – pari al 13,3% dei ricavi propri – si è attestata a **6,6 mln di euro** da 7,1 mln di euro, registrando una contrazione di poco più di mezzo mln di euro a causa della gestione transitoria del contratto di subconcessione

della pubblicità in attesa della gara per l'affidamento del nuovo contratto, il cui corrispettivo non poteva più essere costituito dal Minimo Garantito Annuo che presuppone investimenti pluriennali, quanto piuttosto dal costo degli impianti effettivamente utilizzati;

7. **corrispettivi da attività commerciali non regolamentate, gestite direttamente:** anche i proventi derivanti dalle attività commerciali gestite direttamente dalla Società (quali i parcheggi), pari a **4,3 mln di euro**, hanno registrato una flessione di oltre il 6% rispetto ai valori del 2012, in proporzione alla riduzione del traffico passeggeri.

I Costi della Produzione, passati da 51,4 a 53,5 mln di euro (al netto dei lavori e delle forniture per conto ENAC pari a 5,2 mln euro nel 2013 e a 6 mln di euro nel 2012), sono risultati in aumento rispetto all'anno precedente (+ 2,2 mln di euro) per effetto, in particolare:

- dell'incremento del canone demaniale (+1,3 mln di euro), passato da 1,2 a 2,5 mln di euro,
- del maggiore peso degli ammortamenti dovuti all'entrata in esercizio di importanti interventi infrastrutturali facenti parte del Piano Quadriennale degli Investimenti,
- dell'accantonamento a fondo rischi di 2,3 mln di euro a copertura dei rischi connessi ai contenziosi in atto ed alle cause in corso.

Tra i costi non risulta più l'imputazione di competenza per il Fondo servizi antincendi di cui all'art.1, comma 1328, della Legge finanziaria del 2007 e ss.mm.ii, a coerenza della sentenza n.10137/51/14, depositata il 12 maggio 2014, della Commissione tributaria provinciale

di Roma, che ha accolto il ricorso di alcuni gestori aeroportuali, dichiarando gli stessi non obbligati a corrispondere alcunché.

La differenza tra il Valore della Produzione (61.043.945 euro) ed i Costi della Produzione (58.816.813 euro) ha pertanto prodotto un margine positivo di 2.227.132 euro che per effetto del risultato della gestione finanziaria e straordinaria nonché delle rettifiche di attività finanziarie porta ad esporre un risultato positivo prima delle imposte di 2.959.886.

Per quanto riguarda poi la situazione patrimoniale e finanziaria della Società si fornisce di seguito un prospetto di riclassificazione dello Stato Patrimoniale.

Attivo

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
CAPITALE CIRCOLANTE	46.700.394	37,29 %	39.291.455	34,47 %	7.408.939	18,86 %
Liquidità immediate	514.194	0,41 %	1.667.050	1,46 %	(1.152.856)	(69,16) %
Disponibilità liquide	514.194	0,41 %	1.667.050	1,46 %	(1.152.856)	(69,16) %
Liquidità differite	28.134.130	22,46 %	24.832.474	21,79 %	3.301.656	13,30 %
Crediti verso soci						
Crediti dell'Attivo Circolante a breve termine	27.642.781	22,07 %	24.226.048	21,26 %	3.416.733	14,10 %
Crediti immobilizzati a breve termine			209.922	0,18 %	(209.922)	(100,00) %
Attività finanziarie	2.004		2.004			
Ratei e risconti attivi	489.345	0,39 %	394.500	0,35 %	94.845	24,04 %
Rimanenze	18.052.070	14,41 %	12.791.931	11,22 %	5.260.139	41,12 %
IMMOBILIZZAZIONI	78.551.850	62,71 %	74.684.252	65,53 %	3.867.598	5,18 %
Immobilizzazioni immateriali	7.548.410	6,03 %	7.795.529	6,84 %	(247.119)	(3,17) %
Immobilizzazioni materiali	57.824.787	46,17 %	53.366.425	46,82 %	4.458.362	8,35 %
Immobilizzazioni finanziarie	7.319.387	5,84 %	5.995.822	5,26 %	1.323.565	22,07 %
Crediti dell'Attivo Circolante a m/l termine	5.859.266	4,68 %	7.526.476	6,60 %	(1.667.210)	(22,15) %
TOTALE IMPIEGHI	125.252.244	100,00 %	113.975.707	100,00 %	11.276.537	9,89 %

Passivo

Voce	Esercizio 2013	%	Esercizio 2012	%	Variaz. assolute	Variaz. %
CAPITALE DI TERZI	88.476.731	70,64 %	84.475.634	74,12 %	4.001.097	4,74 %
Passività correnti	56.586.151	45,18 %	66.606.800	58,44 %	(10.020.649)	(15,04) %
Debiti a breve termine	48.150.206	38,44 %	57.489.441	50,44 %	(9.339.235)	(16,25) %
Ratei e risconti passivi	8.435.945	6,74 %	9.117.359	8,00 %	(681.414)	(7,47) %
Passività consolidate	31.890.580	25,46 %	17.868.834	15,68 %	14.021.746	78,47 %
Debiti a m/l termine	23.953.429	19,12 %	13.373.790	11,73 %	10.579.639	79,11 %
Fondi per rischi e oneri	3.498.683	2,79 %	72.675	0,06 %	3.426.008	4.714,15 %
TFR	4.438.468	3,54 %	4.422.369	3,88 %	16.099	0,36 %
CAPITALE PROPRIO	36.775.513	29,36 %	29.500.073	25,88 %	7.275.440	24,66 %
Capitale sociale	21.579.370	17,23 %	21.579.370	18,93 %		
Riserve	21.796.633	17,40 %	15.791.701	13,86 %	6.004.932	38,03 %
Utili (perdite) portati a nuovo	(7.870.998)	(6,28) %	(190.909)	(0,17) %	(7.680.089)	4.022,91 %
Utile (perdita) dell'esercizio	1.270.508	1,01 %	(7.680.089)	(6,74) %	8.950.597	(116,54) %
TOTALE FONTI	125.252.244	100,00 %	113.975.707	100,00 %	11.276.537	9,89 %

Sulla base della superiore riclassificazione, vengono calcolati i seguenti indici di bilancio.

	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011
Copertura delle immobilizzazioni	50,60%	43,80%	57,64%
Banche su Circolante	17,70%	22,10%	20,10%
Banche a breve su Circolante	15,70%	19,40%	18,20%
Rapporto di Indebitamento	70,60%	74,10%	63,50%
Mezzi propri / Capitale investito	29,40%	25,90%	36,50%
Oneri finanziari su Fatturato	0,60%	0,80%	0,80%

Si rinvia all' allegato della Nota Integrativa per i risultati del rendiconto finanziario.

2. GLI INVESTIMENTI.

2.1. LA PROGRAMMAZIONE

Il Piano degli Investimenti 2009/2014 concertato con ENAC, costituisce, come noto, il documento di programmazione riferito a tutti gli investimenti di dettaglio che GESAP si è impegnata a realizzare nel breve periodo quale parte del ben più ampio Piano di Sviluppo Aeroportuale posto a base della Concessione quarantennale di gestione totale e, al tempo stesso, l' onere posto a suo carico a fronte dell' ottenuto adeguamento tariffario durante il c.d. periodo regolatorio.

Il Piano Quadriennale (PQ), in tal senso, nel tracciare l' evoluzione degli investimenti infrastrutturali dell' aeroporto di Palermo nei prossimi anni, individua la nuova configurazione a breve termine dell' aerostazione passeggeri e delle infrastrutture di volo che dovranno essere adeguate agli scenari di traffico attesi e corrispondere agli impegni di miglioramento degli standard di qualità ai passeggeri. Esso, al contempo, dà la dimensione della mole degli investimenti da realizzare – e della connessa complessità tecnico-organizzativa cui è chiamata la Società – ma in particolare evidenzia il fabbisogno a breve di finanziamenti a medio-lungo termine.

PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2009/2014 SUDDIVISI PER ANNO

ANNO (*)	Finanziamento pubblico	Auto finanziamento	TOTALE
2009	€ 4.646.000	€ 10.522.000	€ 15.168.000
2010	€ 25.787.000	€ 19.617.000	€ 45.404.000
2011	€ 15.088.000	€ 18.485.000	€ 33.573.000
2012	€ 7.351.000	€ 14.262.000	€ 21.613.000
2013	€ 11.596.000	€ 12.264.000	€ 23.860.000
2010/2013	€ 59.822.000	€ 64.628.000	€ 124.450.000
2014	€ 5.822.000	€ 16.825.000	€ 22.647.000
<i>2010/2014</i>	<i>€ 65.644.000</i>	<i>€ 81.453.000</i>	<i>€ 147.097.000</i>
AL 2014	€ 70.290.000	€ 91.975.000	€ 162.265.000

(*) L' anno si riferisce all' avvio degli investimenti programmati e non anche necessariamente alla tempistica di completamento degli stessi.

PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2009/2014 SUDDIVISI PER FONTE DI FINANZIAMENTO

FONTE DI FINANZIAMENTO PUBBLICO	FINANZIAMENTO PUBBLICO	COFINANZIAMENTO GESAP	TOTALE INTERVENTI
FAS	15.775.883	2.180.920	17.956.803
FESR 2007-2013 (*)	16.587.360	4.146.840	20.734.200
FAS "EX APT AG"	9.000.000	3.220.000	12.220.000
PON/CIPE (*)	28.927.074	11.376.336	40.303.410
AUTOFINANZIAMENTO GESAP	70.290.317	20.924.096	91.214.413
		71.051.377	71.051.377
TOTALE	70.290.317	91.975.473	162.265.790

(*) La fonte di finanziamento citata è quella indicata nel Protocollo d'Intesa Regione Siciliana-Ministero dell' Economia-Enac del 9 aprile 2009.

Tuttavia, come noto, sulla realizzabilità del PQ hanno pesato:

- a) i mancati ricavi *aviation* nel biennio 2011-2012, per 23,3 mln di euro, solo a considerare l' impatto negativo del ritardo nell' entrata in vigore delle tariffe aeroportuali del CdP;
- b) il mancato finanziamento, per 27,6 mln di euro, della Regione Siciliana, a valere sui Fondi PO FESR 2007/2013, di cui al Protocollo d' Intesa dell' 8 aprile 2009, dedicato all' intervento di adeguamento sismico e ristrutturazione del Terminal passeggeri;
- c) il de-finanziamento di 9 mln di euro, a valere sulle risorse FAS di cui alla Delibera CIPE 03/2006, assegnati dalla Regione Siciliana con il Protocollo di Riprogrammazione del 29 ottobre 2009, peraltro mai attivato,

pari a circa 60 mln di euro di minore provvista finanziaria certa, cui si deve aggiungere il crollo del traffico passeggeri nel 2012 ma soprattutto nel 2013, quando le tariffe aeroportuali sono entrate in vigore per l' intero anno, con riferimento alle stime di traffico poste a base del CdP, con conseguente riduzione dei ricavi rispetto alle stime poste a base della sostenibilità dello stesso Piano degli Investimenti.

- Di conseguenza, il consuntivo al 31 dicembre 2013 presenta un forte scostamento rispetto alle previsioni di PQ. A fronte infatti di un totale investimenti programmato nel periodo 2009-2013 pari a 140,6 mln di euro, il consuntivo di periodo registra un totale investimenti realizzati ed in corso di realizzazione pari a 65,8 mln di euro – di cui 42 mln di euro circa (pari al 63,5%) in autofinanziamento – con una differenza di circa 75 mln di euro di minori investimenti effettuati, di cui 60 mln di euro rappresentano i finanziamenti mai pervenuti e le minori entrate registrate tra il 2009 e il 2013.

**PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2009/2013 A CONSUNTIVO
SUDDIVISI PER ANNO**

ANNO	Finanziamento pubblico	Auto finanziamento	TOTALE
2009	€ 1.145.100,00	€ 13.195.005,00	€ 14.340.105,00
2010	€ 5.148.746,00	€ 6.684.675,00	€ 11.833.421,00
2011	€ 5.037.040,00	€ 6.368.257,00	€ 11.405.297,00
2012	€ 6.398.901,00	€ 7.591.153,00	€ 13.990.054,00
2013	€ 6.259.013,00	€ 7.973.217,00	€ 14.232.230,00
2009/2013	€ 23.988.800,00	€ 41.812.307,00	€ 65.801.107,00

**PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2009/2013 A CONSUNTIVO
SUDDIVISI PER FONTE DI FINANZIAMENTO**

FONTE DI FINANZIAMENTO	TOTALE FINANZIAMENTO
FAS	€ 5.446.474,00
FESR 2007/2013	€ -
FAS EX APT AG	€ -
PON/CIPE	€ 18.542.326,00
GESAP	€ 41.812.307,00
TOTALE	€ 65.801.107,00

Nella presa d'atto di quanto sopra, e in particolare dell'applicazione meno che biennale delle tariffe del Contratto di Programma a fronte di un impegno quadriennale nella realizzazione delle infrastrutture, il Vs. Consiglio di Amministrazione, come già riferito in occasione dell'approvazione del progetto di bilancio 2012, ha inoltrato ad ENAC la richiesta di revisione del Piano Quadriennale degli Investimenti posto a base del Contratto di Programma 2011/2014, senza tuttavia ricevere alcun riscontro.

Successivamente, il 24 aprile 2013 (prot.n.039/30), il Vs. Consiglio di Amministrazione ha rinnovato ad ENAC la richiesta di revisione del

Piano Quadriennale degli Investimenti posto a base del Contratto di Programma 2011/2014, con riferimento anche alla programmazione precedente, concordata in sede di rilascio della Concessione di gestione totale di durata quarantennale, così come appresso.

**IPOTESI DI RIMODULAZIONE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2009/2014
SUDDIVISI PER ANNO**

ANNO	Finanziamento pubblico	Auto finanziamento	TOTALE
2009	€ 1.145.000	€ 13.195.005	€ 14.340.105
2010	€ 5.148.746	€ 6.684.675	€ 11.833.421
2011	€ 5.037.040	€ 6.398.257	€ 11.405.297
2012	€ 6.398.901	€ 7.591.153	€ 13.990.054
2013	€ 6.095.522	€ 6.819.309	€ 12.914.831
2010/2013	€ 22.680.209	€ 27.463.394	€ 50.143.603
2014	€ 18.498.722	€ 17.501.755	€ 36.000.477
2010/2014	€ 41.178.931	€ 44.965.149	€ 86.144.080
AL 2014	€ 42.324.031	€ 58.160.154	€ 100.484.185

**IPOTESI DI RIMODULAZIONE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2009/2014
PER FONTE DI FINANZIAMENTO**

FONTE DI FINANZIAMENTO PUBBLICO	FINANZIAMENTO PUBBLICO	COFINANZIAMENTO GESAP	TOTALE INTERVENTI
FAS	14.263.586	2.962.155	17.225.741
FESR 2007-2013 (*)	-	-	-
FAS "EX APT AG"	-	-	-
PON/CIPE (*)	28.060.445	12.242.965	40.303.410
AUTOFINANZIAMENTO GESAP	42.324.031	15.205.120	40.303.410
		42.955.034	42.955.034
TOTALE	42.324.031	58.160.154	100.484.185

(*) La fonte di finanziamento citata è quella indicata nel Protocollo d'Intesa Regione Siciliana-Ministero dell'Economia-Enac del 9 aprile 2009.

Il quadro è stato oggetto di valutazione ed approfondimento in occasione del monitoraggio annuale del piano degli investimenti programmati presentato a fine settembre 2013, allorché si è dovuto prendere atto insieme ad ENAC che la revisione dell'ultimo anno del Piano, ovvero del 2014, non sarebbe stata per nulla agevole, corrispondendo all'ultimo anno del vigente Contratto di Programma: alle difficoltà intrinseche nella rigidità del sistema di regole poste a base del CdP si aggiungeva il recepimento della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali che ha introdotto regole del tutto nuove.

2.2. LA REALIZZAZIONE.

Sul fronte della realizzazione degli investimenti in corso, il 2013 ha rappresentato un anno di svolta grazie al superamento del contemporaneo blocco di alcuni cantieri strategici di cui si era dovuto prendere atto nel 2012, con il conseguente forte rallentamento dei previsti cronoprogramma, in particolare quello del Nuovo Centro Direzionale e della Nuova Centrale Tecnologica.

1. Nuovo Centro Direzionale

Come già riferito nella relazione al bilancio d'esercizio 2012, la Siciliana Carbolio SpA, che aveva sottoscritto il contratto di appalto il 18 settembre 2009, con fine lavori ad aprile 2011, dopo aver realizzato la quasi totalità della struttura in cls, pari a poco meno del 30% dell'importo totale contrattuale (8,6 mln di euro, di cui 7,2 in autofinanziamento), ad inizio del 2012 ha dovuto affittare alla COSEDIL SpA il proprio ramo d'azienda di tutti gli appalti pubblici in provincia di Palermo a causa delle notevoli difficoltà finanziarie incontrate anche a causa degli

inattesi *vincoli territoriali* nell' approvvigionamento dei calcestruzzi e nell' individuazione delle discariche.

A fine 2012, come pure comunicato, si è pervenuti inopinatamente allo scambio delle risoluzioni per inadempimento tra la ditta appaltatrice e la stazione appaltante, con la conseguenza che, dopo avere compiuto tutti gli adempimenti di legge, la Società ha proceduto al progressivo interpello degli altri partecipanti alla gara, per riaffidare i lavori ex art.140, co.1, del D.Lgs.163/2006 e s.m.i.. Avendo comunque verificato fin da subito l' indifferenza dei concorrenti interpellati, è stato tenuto costantemente aperto un dialogo con la COSEDIL SpA che ha portato, una volta formalizzati i dinieghi da parte delle società interpellate, a sottoscrivere un atto transattivo il 19 luglio 2013 con previsione di riapertura del cantiere il successivo 2 settembre e conclusione dei lavori a febbraio 2015.

Tale scelta è stata ispirata anche dalla consapevolezza che l' unica alternativa sarebbe stata costituita dalla predisposizione di un nuovo progetto di completamento che avrebbe determinato un adeguamento dei prezzi del 20% almeno e soprattutto la necessità di bandire una nuova gara che non avrebbe neppure garantito tempi certi. Oggi, alla chiusura di questa relazione, il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Vs. Management sono in grado di confermare il fine lavori di febbraio 2015.

2) Appalto nuove Reti Idriche e Fognarie – Nuova Centrale Tecnologica

A fine 2012 si è fermato anche il cantiere per la realizzazione in *air side* di una nuova centrale tecnologica, dal costo di circa 9

mln di euro (di cui 7 mln di fondi PON 2000/2006 e 1,8 mln in autofinanziamento), in grado di alimentare con energia elettrica, termica ed idrica tutto il sedime aeroportuale, anche in configurazione di massimo ampliamento possibile previsto al 2030, ottimizzando pertanto tutti i consumi e consentendo al contempo la demolizione della vecchia centrale tecnologica, oggi ubicata sulla costa, affinché la zona scogliosa prospiciente il mare venga adibita a parco aperto al pubblico.

Come già riferito nella relazione al bilancio d' esercizio 2012, l' impresa appaltatrice dei lavori, a fine d' anno, ha fatto richiesta di ammissione al concordato preventivo in continuità, bloccando di fatto l' attività del cantiere che fino a quel momento era proseguita regolarmente. Tale circostanza ha indotto la Società, il 4 marzo 2013, a dichiarare risolto il contratto e ad avviare la procedura di interpello ex art.140, co.1, del D.Lgs.163/2006 e s.m.i., il cui fallimento avrebbe comportato tuttavia la perdita del finanziamento. Il meticoloso lavoro di ricognizione del cantiere, e quindi dei costi e delle opportunità di subentro, effettuato con la ELEF Srl, ha portato al buon esito dell' interpello sottoscritto a metà del 2013, con impegno al fine lavori entro il termine previsto dall' accordo di finanziamento.

3) Sistema TVCC perimetrale

Un altro appalto, per un importo di circa 2 mln di euro in autofinanziamento, che prevede la realizzazione di un sistema in grado di controllare e garantire l' inviolabilità dell' intero perimetro aeroportuale in qualunque condizione di visibilità, bloccatosi addirittura dopo che si era giunti al 98% di realizzazione, è stato sbloccato a settembre 2013.

Purtroppo, a seguito della persistente indisponibilità della Polaria a consentire l'accesso alla propria Sala Operativa, come pure previsto in progetto, la Ditta appaltatrice, dopo lunga e paziente attesa, ha comunicato la rescissione contrattuale, attivando la clausola compromissoria.

A seguito dell'intervento della Direzione Aeroportuale ENAC che ha emesso un' apposita Ordinanza, è stato possibile sottoscrivere, a settembre 2013, un accordo bonario con l'impresa e riprendere i lavori.

4) Viabilità lato arrivi

L'appalto, dell'importo di 1,7 mln di euro in autofinanziamento, affidato a maggio 2010, è stato tormentato da una serie infinita di problemi, come già riferito nella relazione del 2012, a cominciare dai numerosi ricorsi che hanno comportato circa due anni di ritardo nell'effettivo inizio dei lavori e determinato che la consegna avvenisse in contemporanea a quella dei lavori relativi alla terza sala check-in, rendendo necessario riorganizzare tutto il programma lavori al fine di limitare le interferenze reciproche con conseguenti penalizzazioni per i cantieri.

Così come anticipato, i lavori sono terminati il 10 luglio 2013 ed è stata già effettuata la prima visita finale di collaudo.

5) Terza sala check-in

I lavori, per un importo di poco più di 2 mln di euro (Fondi FAS delibera n.03/06) per la realizzazione della terza sala check-in, al piano terra dell'aerostazione – che anticipando alcune fasi

del progetto di ristrutturazione e rifunionalizzazione complessiva della nuova Hall Arrivi, prevede anche la realizzazione di una nuova linea BHS (Baggage Handling System) e la creazione di un collegamento carrabile con l' area air-side per il transito dei carrelli-bagagli – sono partiti nel 2010 ed oggi sono fermi per la propedeuticità di altri interventi piuttosto invasivi previsti in altri appalti. Si stima che a luglio possano ripartire i lavori – che sono stati realizzati per il 60% – per concludersi entro la fine dell' anno in corso.

6) Curb partenze

La totale riconfigurazione della viabilità a livello partenze del Terminal, con la realizzazione di una nuova corsia di marcia per i veicoli e revisione del layout di quella esistente, con installazione di opportuni interventi illuminotecnici e la realizzazione di raccolta e scarico di acque meteoriche, finanziato con 1,8 mln di euro circa di Fondi FAS di cui alla Delibera CIPE n.03/06, è stata completata a febbraio 2014, piuttosto che entro la fine del 2013, per una serie di inattese problematiche riscontrate nella posa dell' impermeabilizzazione.

7) Nuova Hall Arrivi ed aree collegate

Questo intervento, finanziato complessivamente per 16,7 mln di euro con fondi FAS (in questo finanziamento c'è anche il curb partenze), si pone l' obiettivo di ampliare la Hall Arrivi utilizzando, come volumetria di ampliamento, una precedente area, comunque interna al terminal, totalmente al rustico, in passato destinata a parcheggio. In tal senso, l' intervento prevede 15 sotto-interventi (adeguamento strutturale, civile, installazione di impianti elettrici, di condizionamento, antincendio, ...), singolarmente approvati, che vengono affidati

all'impresa aggiudicataria del contratto aperto di manutenzione straordinaria, per il tramite di singoli ordini attuativi.

Di questi sotto-interventi, il più significativo di tutti, soprattutto in termini di visibilità, è certamente la realizzazione della nuova facciata sul Curb Arrivi – in vetro e pietra di Sicilia – con Pensilina aggettante per tutto il fronte del Terminal Arrivi, con autonoma fondazione e scollegata dalle strutture esistenti (importo dei lavori 6,2 mln di euro). Ai lati della facciata, in continuità visiva con essa, è prevista la realizzazione di due corpi scala, identici e speculari, che collegano gli Arrivi (-3,60 m) alle Partenze (+1,75 m): dall'esterno, i due volumi appaiono come due torrini, alti ciascuno 8,95 m, rivestiti con la pietra arenaria tufacea utilizzata in facciata. La realizzazione di questo progetto di grande impatto emozionale, che ha dovuto subire un rallentamento a seguito dell' adeguamento del Masterplan aeroportuale, nonché del progetto di adeguamento antisismico del Terminal, sarà completata entro l' estate del 2014.

Da ultimo, Vi segnaliamo come l' annosa vicenda dell' intervento di ampliamento e adeguamento antisismico del Terminal passeggeri, che sembrava avere trovato una soluzione nel finanziamento di 27,6 mln di euro previsti dal Protocollo d' Intesa sottoscritto l' 8 aprile 2009 tra Regione Siciliana, Ministero dell' Economia ed Enac a valere sui FESR 2007-2013, e che nel 2012 sembrava ormai del tutto abbandonato, ha visto invece il deciso intervento di ENAC e del Ministero dello Sviluppo Economico che il 18 luglio 2013 hanno riaperto un Tavolo di maggiore concretezza che ha portato ad una nuova rimodulazione del programma di finanziamento degli aeroporti siciliani sulle ceneri del citato Protocollo del 2009, ovviamente con nuove risorse non potendosi più utilizzare i FESR 2007-2013.

Anche questa volta si è dovuto attendere alcuni mesi, e precisamente fino a dicembre scorso, che la Regione Siciliana confermasse la

la disponibilità dei 38,335 mln di euro comunicata in precedenza ad ENAC e che aveva consentito, a giugno 2013, di (ri)programmare l'assegnazione di 24 mln di euro in favore della Vs. Società, oltre 10 mln di euro in favore di ENAV quale co-finanziamento per la realizzazione della nuova Torre di controllo sull'Aeroporto di Palermo. La comunicazione sulla determinazione in via definitiva delle economie riprogrammabili riconducibili alle Delibere CIPE n.142/1999 e n.36/2002, da poter utilizzare per la sottoscrizione del nuovo Accordo di Programma Quadro (APQ), ha previsto anzi ulteriori fondi per 2.275.000,00 euro, di modo che l'importo complessivo dell'APQ risulta adesso pari a 40.610.380,00 euro.

In attesa della convocazione per la sottoscrizione dell'APQ deve tuttavia sottolinearsi l'enorme danno economico, oltre che di immagine e di funzionalità del Terminal, che il mancato rispetto degli impegni assunti dalla Regione nel 2009 ha fin qui determinato per la Vs. Società.

Infatti, alle iniziali difficoltà di tipo tecnico, insorte nel 2009 a seguito della constatazione che il Terminal è costituito da cinque edifici adiacenti ma strutturalmente autonomi, costruito dalla Regione dopo una lunga gestazione progettuale e realizzativa a metà degli anni '80, con un'impostazione concettuale e distributiva antiquata, essendo un edificio che prevedeva di contenere al suo interno tutte le funzioni aeroportuali e non era pensato per poter crescere, si è aggiunta nel tempo l'ulteriore complessità determinata dalla necessità di dovere realizzare l'adeguamento alla normativa antisismica intervenuta nel frattempo, non solo molto più stringente rispetto a quella dell'84, ma che ora va riferita non già ai cinque edifici adiacenti ma strutturalmente autonomi, quanto piuttosto ad un unico edificio nato dalla "fusione" dei cinque esistenti e per di più ampliati da invasivi interventi in grado di modificare in maniera importante i carichi statici esistenti. Tutto questo ha avuto, e continua ad avere dei costi, stante che dal 2009, si continua ad adeguare quanto progettato per

inseguire, conformandosi ad essa, la chimera di un finanziamento che muta forma continuamente, senza il quale comunque, risulterebbe impossibile pensare di procedere all'intervento.

Solo per avere un'idea delle complessità progettuali affrontate, si pensi che inizialmente, dopo la firma del Protocollo d'Intesa del 8 aprile 2009, si rese necessario predisporre una progettazione per specifici pacchetti riferiti ai diversi interventi previsti e ciò al fine di rispondere ad una duplice esigenza di carattere tecnico e procedurale: dal lato tecnico, la notevolissima complessità di intervento sul Terminal, legata alla forte limitazione degli spazi operativi disponibili (i lavori si sarebbero eseguiti con il Terminal operativo), veniva mitigata con un approccio per singoli cantieri circoscritti, riferiti ad opere la cui funzionalità complessiva poteva essere autonomamente perseguita; dall'altra parte, l'improvvisazione che aveva guidato la Regione Siciliana nella programmazione dei fondi assegnati con il citato Protocollo di aprile 2009, non consentiva, nel rispetto dei tempi previsti, progettazioni esecutive particolarmente complesse. Tale soluzione, da ultimo, avrebbe consentito anche procedure di appalto lavori che, pur mantenendo tutte le necessarie prerogative giuridiche di appalto con procedura ad evidenza pubblica, al tempo stesso ne avrebbero garantito, sul piano tecnico-organizzativo, una forte flessibilità operativa e limitato i rischi di criticità durante la gestione dei cantieri.

In questo modo, nel 2010, in sede di valutazione ed approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) e del Piano Quadriennale degli Investimenti – preso atto del ritardo nella sottoscrizione da parte della Regione Siciliana della Convenzione di finanziamento prevista dal Protocollo d'Intesa, nonché sulla base di altre valutazioni in ordine alla possibilità di accedere ad eventuali ulteriori linee di finanziamento sui fondi FESR 2007-2013 – si concordò con ENAC di mantenere l'articolazione per singoli interventi corrispondente al Protocollo d'Intesa, completando le progettazioni esecutive in corso, ed al tempo

stesso di predisporre un progetto preliminare unitario riferito a tutti gli interventi previsti sul Terminal fino alla configurazione del PSA al 2020, per un valore previsionale complessivo dell' intervento di oltre 80 mln di lavori.

In fase di realizzazione operativa, tale Progetto Preliminare da 80 mln di euro, venne suddiviso a sua volta in due lotti funzionali di appalto, oltre un quadro di attrezzature ed apparati da gestire con appalti di forniture, ed un quadro di opere propedeutiche e preliminari da poter realizzare in via d' urgenza a valere sulle quote in autofinanziamento. E di conseguenza si avviarono le attività finalizzate a:

- a) completare nel più breve tempo possibile tutte le progettazioni di livello esecutivo già avviate riferite agli impegni del Protocollo del 2009, con singoli progetti completi, autonomamente appaltabili, in maniera tale da essere pronti sia sul piano operativo, sia su quello di acquisizione dei finanziamenti previsti nel Protocollo nel momento che questi fossero resi disponibili con la sottoscrizione della Convenzione di finanziamento con la Regione Siciliana;
- b) predisporre la prima stesura del Progetto Preliminare unitario del Terminal (denominato "Scenario 2020"), comprendente sia gli interventi di cui al punto precedente, che quelli programmati nel PSA per i due successivi quadrienni, in modo da disporre di un documento affidabile da porre a supporto della definizione delle linee di finanziamento pubblico che si fossero rese disponibili al momento dello sblocco dei fondi FESR;
- c) elaborare un' analisi integrata tra le due diverse visioni progettuali: (a) per singoli cantieri e progetti con modalità di esecuzione lavori attraverso singoli autonomi appalti; (b) tramite Progetto Unitario con esecuzione suddivisa in: (b1) un lotto di opere urgenti e propedeutiche da gestire con appalti separati,

(b2 e b3) un grande appalto (cosiddetto *Appaltone*) di due lotti funzionali eseguibili separatamente nei due quadrienni, di cui solo il primo sarebbe rientrato nell' APQ, ed infine (b4) una serie di forniture dirette da acquisire secondo le normali procedure d'acquisto.

Nel gennaio 2011 – sempre in speranzosa attesa della concretizzazione dei fondi assegnati con il Protocollo dell' aprile 2009 – venne completato il Progetto Preliminare “*Scenario 2020*” che, approvato dal Vs. Consiglio di Amministrazione, venne sottoposto ad ENAC per l' approvazione nei primi mesi dello stesso anno. Nel corso del 2011, tuttavia, nonostante il completamento di tutte le attività progettuali necessarie (Progetti esecutivi dei singoli interventi previsti nel primo quadriennio e Progetto preliminare complessivo al 2020), non si diede seguito alla finalizzazione del processo progettuale con la programmazione definitiva degli interventi sul Terminal, a causa della completa indeterminatezza riferita alla effettiva disponibilità dei finanziamenti (FESR e FAS) previsti nel Piano Quadriennale, cosa che insieme al ritardo di attivazione del Contratto di Programma rendeva finanziariamente impossibile procedere all' appalto dei lavori.

Quando la situazione sembrava ormai persa, nei primi mesi del 2012, in esito alla improvvisa richiesta di ENAC del 27 dicembre 2011 che dava per imminente la sottoscrizione della Convenzione di finanziamento con la Regione Siciliana, si rese necessario riprendere in via di assoluta urgenza tutte le attività tecniche per poter disporre entro qualche settimana:

- a) del Progetto preliminare unitario degli interventi sul Terminal in stesura definitiva congruente con gli scenari di intervento a quel momento individuati, e con le prescrizioni definite da ENAC;
- b) del Progetto esecutivo della prima fase di lavori finanziato con l' APQ (il cosiddetto *Appaltone* b2), i cui lavori dovevano essere

- conclusi e collaudati entro il 31 dicembre 2015, pena la perdita dei fondi;
- c) dei Progetti esecutivi dei singoli interventi iniziali propedeutici all'*Appaltone* (b) da aggiudicare e completare in tempi strettissimi onde poi consentire la consegna, entro la fine del 2012 (*dead line*), della prima fase dei lavori dell' *Appaltone* (b2);
 - d) l' organizzazione dell' Ufficio del RUP e dell' Ufficio di Direzione Lavori da dedicare a questa fase estremamente delicata e complessa di intervento nel Terminal.

Trascorso tuttavia inutilmente tutto il 2012 e buona parte del 2013, la buona notizia, come detto, è arrivata dalla convocazione di ENAC al Tavolo del 18 luglio con il Ministero dello Sviluppo Economico. A quel punto, dopo l' ulteriore rivisitazione progettuale che tenesse conto della nuova normativa antisismica e antincendio, nel frattempo intervenuta, il Vs. Consiglio di Amministrazione ha approvato il Progetto preliminare dell' intervento di adeguamento sismico e ampliamento del Terminal passeggeri *nuovo* Scenario 2020 da 63,5 mln di euro, ed al contempo il preliminare del Progetto – riferito esclusivamente all' intervento di adeguamento sismico e opere civili connesse da 33,150 mln di euro – da finanziare, una volta sottoscritto, con il nuovo APQ, con 24 mln di euro a valere sulle economie riprogrammabili riconducibili alle Delibere CIPE n.142/1999 e n.36/2002, mentre la quota di cofinanziamento a carico di GESAP è pari a 9,150 mln di euro.

Ovviamente, la complessità operativa (subappalti, noli a caldo, noli a freddo, forniture e pose in opera, ...) dei numerosi appalti in corso, ha determinato la necessità di svolgere un' enorme attività amministrativa connessa agli adempimenti previsti dalla specifica normativa in materia di legalità e trasparenza, riguardo alla gestione dei rapporti con la Prefettura per la trasmissione ed acquisizione della

documentazione antimafia di cui al decreto legislativo n.159/2011, nonché alla verifica degli obblighi di tracciabilità previsti dall' art.3 della legge 13 agosto 2010 n.136 da parte delle imprese appaltatrici.

In tal senso, si è ritenuto necessario concentrare tutta questa materia all' interno di un' unica Funzione aziendale, l' Ufficio Legalità e Trasparenza, istituito nel 2013 all' interno della Direzione Affari Generali e Legali. Solo nell' esercizio in esame, detta struttura ha eseguito oltre 150 accertamenti.

3. IL CERTIFICATO D'AEROPORTO E IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM.

Il 30 maggio 2013, ad esito delle periodiche ispezioni del Team ENAC di Sorveglianza sulla Certificazione, la Società ha ottenuto il rinnovo del Certificato d'Aeroporto e del relativo Manuale per un ulteriore triennio (e quindi fino al 30 maggio 2016), a conferma della conformità assicurata dal Gestore sia dal punto di vista delle infrastrutture e dei sistemi di scalo, che dal punto di vista organizzativo e procedurale. D'altra parte, non appare superfluo ricordare che il mantenimento del Certificato d'Aeroporto è condizione essenziale per poter mantenere lo stesso affidamento della gestione totale dell'Aeroporto, tanto da rientrare tra gli obblighi previsti dal Contratto di Programma stipulato con ENAC nell'ambito della concessione quarantennale.

Per quanto attiene al miglioramento dei livelli di safety aeroportuale, è da registrare l' entrata a pieno regime del sistema informatico HEELP (Help Easily Emergency Local Procedures), di supporto all' attuazione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), la cui caratteristica principale è quella di ridurre notevolmente i carichi di lavoro degli addetti ai soccorsi, grazie alla gestione informatizzata dell'intera catena di allertamento, tramite l'utilizzo di postazioni fisse e mobili dedicate

alla gestione dell'emergenza e l'invio automatizzato di telefonate e sms preregistrati.

Di notevole rilievo commerciale per lo Scalo, è risultata poi l'entrata a regime, il 28 maggio 2013, della nuova procedura riguardante le modalità di rifornimento carburante ad aeromobili con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco.

Per il resto, sono proseguite le attività di costante monitoraggio e coordinamento degli Operatori ed Enti Aeroportuali, per la gestione dei rischi inerenti le operazioni in air side in presenza dei lavori per l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, che, a conclusione, hanno anche comportato un adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale dell'area di manovra e l'introduzione di una nuova procedura operativa di Apron Management Service (AMS).

4. Internal Audit e Modello 231.

Tra gennaio e aprile 2013 si è svolto il primo ciclo di audit sul "Manuale delle Procedure Organizzative Interne", che ha consentito di accertare la loro corretta applicazione, permettendo al contempo di evidenziare ulteriori margini di efficientamento organizzativo e di controllo interno, peraltro in linea con gli obiettivi propri del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" (adottato ai sensi del D.Lgs, 231/01 con delibera del Consiglio d'Amministrazione del 5 febbraio 2013), di cui il Manuale stesso ed il relativo Piano di Audit costituiscono parte integrante.

Nel 2013, oltre all'adozione del c.d. "Modello 231", il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a nominare il relativo Organismo di Vigilanza, individuato nel Collegio Sindacale, che ha già provveduto alla definizione del proprio "Piano operativo e di lavoro per l'anno 2014".

5. L' ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE.

Durante l' esercizio si è proceduto al necessario adeguamento ed al costante affinamento dell' organizzazione aziendale, sia per corrispondere alle esigenze di ottimizzazione di cui alla Concessione di Gestione Totale, sia – per quanto riguarda l' Area Operations – di soddisfare i dettami del Regolamento Enac per la Costruzione e Gestione degli Aeroporti.

La forza lavoro complessivamente rilevata al 31 dicembre 2013 è pari a 304 unità (302,94 FTE), così suddivise:

- Dirigenti: 10 (di cui 4 a tempo determinato)
- Quadri: 1
- Impiegati: 173 (di cui 9 part time e 5 a tempo determinato)
- Operai: 120

Nessun caso di pensionamento o di dimissioni volontarie.

Al 31 dicembre 2013, le unità di personale con rapporto part-time sono risultate 9, tutti impiegati (9 donne).

Anche ai fini di una migliore comprensione della situazione della Società, oltre che a mero titolo informativo, si forniscono alcune ulteriori informazioni statistiche:

- Uomini: n.230 (76%);
- Donne: n. 74 (24%);
- Età media: 46 anni;
- Anzianità lavorativa media: 16 anni;

- Titolo di studio:

- n. 54 dipendenti con laurea (17,76%);
 - n. 161 dipendenti con diploma (52,96%);
 - n. 67 dipendenti con licenza media (22,04%);
 - n. 16 dipendenti con licenza elementare (5,26%);
 - n. 6 dipendenti privi di titolo di studio (1,98%).
-
- Retribuzione media lorda annua (contratto a tempo indeterminato): euro 36.992,03 (+1,40%);

 - Assenze per malattia: 3.428 giornate (+13% da +2,14%);

6. IL SISTEMA DI QUALITÀ AZIENDALE.

Nel 2013 è stata riconfermata fino al dicembre 2014 la Certificazione di Qualità ISO 9001:2000 (Vision) relativa a tutte attività svolte in veste di Gestore aeroportuale – coordinamento delle operazioni di scalo, progettazione ed erogazione dei servizi centralizzati, progettazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali, manutenzione di infrastrutture, impianti e mezzi, gestione ed affidamento delle attività commerciali – comprese quelle di handler merci.

Ad ottobre 2013 è stata confermata la validità, per un altro anno, del certificato del sistema di gestione ambientale (SGA) a norma ISO14001:2004 rilasciato da CERMET.

In tal senso, le prestazioni del sistema di gestione ambientale misurate attraverso gli indicatori hanno messo in evidenza un generale miglioramento delle performance: nel 2013 vi è stata una riduzione dell'uso di gasolio per riscaldamento pari al 25% rispetto all'anno precedente, mentre la raccolta differenziata ha raggiunto la quota 9,1% e la produzione totale di rifiuti è diminuita rispetto all'anno precedente del 12%.

7. I SERVIZI DI SICUREZZA AEROPORTUALE.

Anche per il 2013, la Società, concessionaria dei servizi di sicurezza aeroportuali ex art.4 del D.M. 29 gennaio 1999 n.85 e s.m.i., ha continuato ad assicurare lo svolgimento dei servizi di sicurezza passeggeri, bagagli, merci ed ulteriori servizi aggiuntivi attraverso Istituto di vigilanza esterno, aggiudicatario dal 2008 della specifica procedura ad evidenza pubblica ed in possesso dei requisiti organizzativi e tecnico professionali previsti dalla vigente normativa in materia.

Tutti i servizi sono stati effettuati nel rispetto delle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia (regolamenti UE, PNS e Circolari ENAC) e secondo disposizioni e Procedure Operative del PAS (Programma Aeroportuale di Sicurezza), già revisionato ed integrato nel 2012 a seguito della entrata in vigore del Programma Nazionale di Sicurezza Ed. 2012 ed in attuazione dei Regolamenti comunitari nn.300/2008 e 185/2010 e s.m.i.

In attuazione delle Circolari ENAC SEC 04 e SEC 05, negli ultimi mesi del 2013 è stato quindi avviato l'ulteriore aggiornamento e revisione del PAS, giunto alla 4^a Edizione e formalizzato di recente alla locale Direzione Aeroportuale di ENAC.

Nel giugno 2013, la Società ha altresì superato positivamente l'ennesimo follow up del Nucleo Centrale Ispettivo ENAC/Ministero degli Interni, in aggiornamento della visita della Commissione Europea del luglio 2012, che ha verificato il rientro dei rilievi minori formalizzati nelle precedenti attività ispettive, confermando la generale conformità delle procedure e dei sistemi di security aeroportuale alle prescrizioni normative, nazionali e comunitarie, vigenti.

Infine, dal marzo 2013, sono stati raggiunti eccellenti risultati sul fronte della programmazione e gestione delle risorse impiegate nei diversi servizi di sicurezza per effetto di una incisiva riorganizzazione ed ottimizzazione delle stesse, anche in funzione dei dati di traffico registrati sullo scalo.

La nuova procedura ad evidenza pubblica per l' affidamento del servizio, pur avendo resistito a ben due ricorsi cautelari, entrambi presso il TAR e il CGA, senza che la stessa sia stata sospesa, è attualmente ferma in attesa del giudizio di merito fissato dal TAR ad ottobre 2014.

8. I SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso del 2013, la Direzione Sistemi Informativi, oltre all'ordinario mantenimento dei sistemi già acquisiti (aggiornamento licenze, manutenzione, contratti di assistenza su sistemi vari), ha proseguito l'attività di sviluppo e implementazione di quanto previsto nel Masterplan IT approvato dal Consiglio di Amministrazione il 4 aprile del 2008.

In particolare, nella macro-area dei "Sistemi di Scalo", core operativo dei sistemi aeroportuali, sono stati ulteriormente definiti e portati a regime alcuni moduli del sistema AOS, in modo da proseguire il processo di ottimizzazione ed automatizzazione della pianificazione, gestione e utilizzo delle infrastrutture di scalo (finger, nastri, check-in, gates, stand-by, monitor, etc.) e di relativa integrazione con i collegati processi a valle di fatturazione e incasso. Da questo punto di vista, all'interno di AOS, sono state effettuate diverse modifiche sul modulo di fatturazione SOFA, in modo da consentire, sia la fatturazione separata delle addizionali comunali, sia, come previsto alla nuova normativa ENAC, una più puntuale gestione dei blocchi dei vettori inadempienti

(Art. 802 CdN) attraverso un report mirato con il dettaglio dell'anagrafica aeromobili, voli e importi dovuti.

Nella macro-area "Sistemi Gestionali", sul sistema ACG VISION4, sono state effettuate alcune personalizzazioni necessarie all'area AFC per la corretta gestione dei codici CIG e dei CUP. Per quanto riguarda l'implementazione di LOTUS DOMINO, dopo avere completato alla fine del 2012 il deployment della piattaforma di base con la conversione e migrazione delle caselle di posta "end user" e relativi archivi locali, nel 2013 si è provveduto all'upgrade alla versione 9, nonché all'attivazione di alcuni sistemi accessori di collaborations quali "SAMETIME" e "CONNECTIONS".

Nel corso del 2013 è stato inoltre ulteriormente implementato e definito il sistema TIVOLI EAM relativamente alla gestione dei programmi di manutenzione (ordinarie e straordinarie) e del magazzino centralizzato. Ulteriore sviluppo previsto di tale sistema, con conseguente efficientamento organizzativo, sarà quindi quello finalizzato alla integrazione con i collegati processi gestionali inerenti gli acquisti e le procedure amministrative.

Sempre nel 2013, dopo il completamento del sistema Voip, si è scelto di informatizzare anche la gestione dei fax, ed è stato quindi implementato un sistema FAX SERVER centralizzato che, oltre a semplificare la distribuzione dei documenti, ha consentito anche di ridurre i costi di gestione delle apparecchiature, nonché dei consumabili.

Infine, va citata la sostituzione del sistema WIFI con una piattaforma che, in conformità alla nuova normativa, consente una maggiore flessibilità nella gestione delle aree e degli utenti.

9. ADEMPIMENTI EX DLGS 196/03 (PRIVACY).

Ancorché in seguito all'abolizione dell'obbligo di aggiornamento annuale del DPS (art.45 D.L. n.5 del 3 febbraio 2012, convertito in L. n.35/2012), la Società non abbia editato nuove edizioni del proprio DPS aziendale (ultima rev. n.4/2011), anche nell'anno 2013 le preposte Funzioni hanno comunque continuato a verificare – quale *best practice aziendale* - il mantenimento, in tutti i comparti, delle misure di protezione nella gestione dei dati personali trattati con strumenti informatici e nella classificazione delle relative banche dati e, segnatamente, ad aggiornare le procedure di sicurezza informatica, in conformità degli obblighi stabiliti dal Codice della Privacy (D. Lgs. n. 196/2003).

E' inoltre proseguito il costante aggiornamento del "Regolamento del Sistema di Videosorveglianza Terminal" in funzione delle continue implementazioni e migliorie al sistema.

10. VERIFICA IGF-ENAC.

Dal 30 settembre al 31 ottobre 2013 la Vs. Società è stata sottoposta ad una verifica amministrativo-contabile eseguita dall' Ispettorato Generale di Finanza del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato del Ministero dell' Economia e delle Finanze e da ENAC, per l' esercizio congiunto dei compiti di vigilanza sulle società di gestione aeroportuale, finalizzata ad accertare la regolarità della situazione economica, finanziaria ed organizzativa della GESAP, nonché il corretto adempimento degli obblighi convenzionali derivanti dal rapporto concessorio.

L' esito di detta verifica è stato assai soddisfacente, tenuto conto dei pochi e poco significativi rilievi comunicati: il quadro complessivo che gli Ispettori hanno affidato alla loro Relazione conclusiva è certamente

quello di una Società sana e pienamente rispettosa delle leggi e degli obblighi convenzionali con ENAC, che tuttavia ha dovuto operare con enormi difficoltà finanziarie per il ritardo dell'entrata in vigore del Contratto di Programma e per il mancato rispetto degli impegni assunti dalla Regione Siciliana e la cui garanzia di continuità aziendale sarebbe dipesa dalla sottoscrizione della seconda tranche dell' aumento di capitale.

11. LA SOCIETÀ PARTECIPATA: GH Palermo SpA.

Il 2013 costituisce il primo esercizio di gestione unipersonale della controllata a seguito dell' esercizio della *put option*, il 5 giugno 2012, da parte del Socio privato di minoranza, ma è anche l' anno in cui la GESAP ne ha avviato la procedura di privatizzazione attraverso la cessione, ad un socio industriale, dell' 80%.

Dal punto di vista gestionale, il 2013 non è stato molto diverso dall' esercizio precedente, per quanto il saldo finale della perdita (-1,2 mln di euro, pretax) risulti meno drammatico del precedente (-1.735 mln di euro, pretax), ma solo perché non è presente la svalutazione di oltre 700 mila euro del credito Wind Jet effettuata nel 2012.

2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
-289,9	-448,4	-382,3	-133,7	155,9	331,1	239,9	-1.735	-1.232

* l' esercizio è iniziato a maggio

La situazione era apparsa comunque molto pesante già ad ottobre ad esito della situazione infrannuale al 31 luglio che esponeva una perdita di 848 mila euro e quindi una perdita nel periodo intermedio maggio-luglio di 132.869 euro, pari al 29,5% circa del capitale sociale di 449.705 euro – dopo la riduzione di luglio per il ripianamento delle perdite del primo quadrimestre – non ancora tale da rendere necessario un intervento ex art.2446 CC, ma che lasciava intendere tuttavia che alla successiva verifica infrannuale si sarebbe verificata la fattispecie di cui all' art.2446 CC e, non era escluso, anche quella dell' art.2447 CC.

In tal senso, il Vs. Consiglio di Amministrazione, sollecitato anche dall' Amministratore Unico della Controllata che evidenziava le necessità di adottare misure di carattere finanziario e patrimoniale al fine di garantire la continuità aziendale della controllata, deliberò, il 27 novembre 2013, un aumento di capitale sociale da 449.705 euro a 1.450.000 euro, mediante compensazione con parte del credito vantato nei confronti della stessa, pari ad euro 1.000.295, di cui all' anticipazione finanziaria concessa per cancellare il debito accumulato verso i dipendenti e l' INPS per contributi previdenziali.

E' stata quindi la piena consapevolezza della necessità di affidare nelle mani di un socio industriale la società di handling appena salvata, proprio nel momento in cui si prospettava la ripresa del traffico aereo, a far deliberare al Vs. Consiglio di Amministrazione, a dicembre 2013, di approvare gli atti di gara per la cessione dell' 80% di GH PALERMO, che avverrà mediante svolgimento di una procedura ristretta (pubblico incanto) ad offerte segrete in rialzo da confrontarsi con il prezzo a base d'asta, fissato in euro 1.850.000,00. E questa procedura si concluderà nel corrente mese di giugno.

Per quanto riguarda i fattori che hanno influenzato il risultato negativo di bilancio, questi sono riferibili esclusivamente alla caduta generale del traffico aereo assistito sullo scalo di Palermo (-3.026 movimenti, pari al -10,7%, da -4.796 del 2012), che ha determinato una quasi proporzionale diminuzione dei ricavi (-9%), riducendo la quota relativa di mercato dal 78% al 75%.

PRINCIPALI DATI ECONOMICI E QUANTITATIVI

(in migliaia di euro)

	2013	2012	delta%
Movimenti	28.377	31.403	-9,64
Tons	1.864.156	2.104.063	-11,4
Pax Totali	3.330.648	3.722.428	-10,5
Ricavi di handling	10.385	11.281	-7,94
Altre prestazioni al pax	1.364	1.396	-2,29
Altri Ricavi	359	513	-30,02
Costi esterni operativi	-2.875	-3.924	-26,73
Costo del personale	-9.893	-10.092	-1,97
Mol (margine operativo lordo)	-1036	-967	7,08
Ammortamenti e accantonamenti	-423	-1.245	-66,00
Risultato ante gestione finanziaria	-1.134	-1954	-41,95
Risultato area finanziaria	-57	-32	78,13
Risultato area straordinaria	-39	252	-115,48
Oneri Finanziari	-58	-34	70,59
Risultato prima delle imposte	-1.231	-1.735	-29,01
Risultato netto	-943	-1486	-36,56

	Esercizio 2012	Esercizio 2013	Variazione assoluta
Crediti verso società controllata	€ 377.076,00	€ 1.108.710,00	€ 731.634,00
Debiti verso società controllata	€ 1.132.206,00	€ 1.048.689,00	-€ 83.517,00

12. I PRIMI MESI DEL 2014 ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.

Il 2014 costituisce indubbiamente l'anno della ripresa del **traffico passeggeri**, iniziato a dicembre 2013 (+5,19 pax, +9,68% movs), anche per l'avvio dell'operatività di Ryanair sulla rotta da/per Fiumicino.

Nel periodo gennaio-maggio, il traffico passeggeri è aumentato del 3,7% rispetto allo stesso periodo del 2012, poco sopra la media nazionale (+3,3%) e pressoché allineato alla media degli aeroporti della fascia tra 1/5 mln di pax (+3,8%). I movimenti sono aumentati del 3,2% a fronte di un dato nazionale del -0,2%.

La componente di traffico domestico aumenta significativamente (+5,4%), mentre la media nazionale è del +1,3%, per la maggior offerta di rotte e frequenze domestiche *low cost* che sono andate ad occupare quella domanda inespressa per mancanza di offerta o per i prezzi troppo alti, effetto della politica di Alitalia. Arretra invece la quota di traffico internazionale (-4,2%), in controtendenza al dato nazionale (+4,9%), ma quello intra UE cala solo dello 0,7%, anche per la spiccata stagionalità di questo tipo di traffico che si concentra particolarmente sulla *summer*.

In generale, nel 2013 si sono consolidati numerosi accordi commerciali che hanno portato all'apertura di 3 nuove basi nel 2014:

- Ryanair: 2 aeromobili per la nuova rotta Pmo/Fco/Pmo dal 18 dicembre, mentre restano confermate le rotte internazionali già esistenti: Madrid, Siviglia, Marsiglia, Dusseldorf, Dublino, Londra Stansted, Oslo;
- AirOne (Gruppo Alitalia CAI): 2 aeromobili per le nuove rotte internazionali (Londra Heatrow, Parigi CdG, Amsterdam,

Berlino, S. Pietroburgo, Mosca, Monaco di Baviera) e nazionali (Torino, Venezia e Verona);

- Vueling: uno o due aerei per le nuove rotte di Firenze e Roma,

oltre il significativo rafforzamento della base di Volotea, con l'apertura delle nuove rotte di Strasburgo, Mikonos e Tel Aviv, che si aggiungono a Nantes, Bordeaux, Santorini, Ibiza e Palma de Majorca.

C'è da registrare infine l'apertura della nuova rotta su Zurigo (Swiss International), di Nizza (Easy Jet), Bucarest (Ten Airways), Malta (Medavia/Malta Fly).

Per quanto riguarda poi il **Contratto di Programma**, tra settembre e novembre 2013 si è svolto il previsto monitoraggio, dal quale è emersa tutta la rigidità del meccanismo di determinazione delle tariffe aeroportuali che non consente di tenere in alcun conto il fatto che le stesse siano entrate in vigore solo a settembre 2012 piuttosto che a gennaio 2011, mentre assume come obbligo non negoziabile che gli investimenti previsti dal Piano siano realizzati sin dal 2011. In tal modo, non è stato possibile ottenere la conferma della dinamica tariffaria prevista dal CdP per il 2014, ma ugualmente è stato possibile ottenere un incremento delle tariffe del 2013, come si può verificare dalla tabella che segue.

PRODOTTI	Tariffe 2013 medie e articolate da cdp	Tariffe 2014 medie e articolate post monitoraggio set-nov 2013	Variazione
IMBARCO PAX			
Tariffe adulti			
di cui INTRA UE	€ 9,23	€ 9,35	€ 0,12
di cui EXTRA UE	€ 12,27	€ 12,44	€ 0,17
Tariffe children			
di cui INTRA UE	€ 4,61	€ 4,68	€ 0,07
di cui EXTRA UE	€ 6,14	€ 6,22	€ 0,08
MERCI	€ 0,65	€ 1,12	€ 0,47
STOCK MERCI	€ 0,77	€ 1,40	€ 0,63
SICUREZZA PAX	€ 2,38	€ 2,42	€ 0,04
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA	€ 1,70	€ 1,70	-€ 0,00
APPRODO E PARTENZA winter			
Tariffe tonnellaggio fino a 25			
di cui Av. Comm. INTRA UE	€ 1,43	€ 1,59	€ 0,16
di cui Av. Gen. INTRA UE	€ 1,43	€ 1,59	€ 0,16
di cui Av. Comm. EXTRA UE	€ 1,43	€ 1,59	€ 0,16
di cui Av. Gen. EXTRA UE	€ 1,43	€ 1,59	€ 0,16
Tariffe tonnellaggio >25			
di cui Av. Comm. INTRA UE	€ 1,97	€ 2,19	€ 0,22
di cui Av. Gen. INTRA UE	€ 1,97	€ 2,19	€ 0,22
di cui Av. Comm. EXTRA UE	€ 1,97	€ 2,19	€ 0,22
di cui Av. Gen. EXTRA UE	€ 1,97	€ 2,19	€ 0,22
APPRODO E PARTENZA summer			
Tariffe tonnellaggio fino a 25			
di cui Av. Comm. INTRA UE	€ 1,77	€ 1,96	€ 0,19
di cui Av. Gen. INTRA UE	€ 1,77	€ 1,96	€ 0,19
di cui Av. Comm. EXTRA UE	€ 1,77	€ 1,96	€ 0,19
di cui Av. Gen. EXTRA UE	€ 1,77	€ 1,96	€ 0,19
Tariffe tonnellaggio >25			
di cui Av. Comm. INTRA UE	€ 2,44	€ 2,70	€ 0,26
di cui Av. Gen. INTRA UE	€ 2,44	€ 2,70	€ 0,26
di cui Av. Comm. EXTRA UE	€ 2,44	€ 2,70	€ 0,26
di cui Av. Gen. EXTRA UE	€ 2,44	€ 2,70	€ 0,26
SOSTA	€ 0,44	€ 0,70	€ 0,26
PONTILI			
tariffa per i primi 45'	€ 62,60	€ 67,59	€ 4,99
tariffa per i successivi 15' o frazione	€ 19,56	€ 21,12	€ 1,56
tariffa per i successivi 30' o frazione	€ 39,10	€ 42,22	€ 3,12
tariffa per i successivi 45' o frazione	€ 58,67	€ 63,35	€ 4,68
tariffa per i successivi 60' o frazione	€ 78,23	€ 84,46	€ 6,23
tariffa per i successivi 75' o frazione	€ 107,56	€ 116,14	€ 8,58
tariffa per i successivi 90' o frazione	€ 136,90	€ 147,81	€ 10,91
BANCHI CHECK-IN			

canone affitto annuo (per banco)	€ 11.192,00	€ 10.612,93	-€ 579,07
corrispettivo orario per la richiesta di ore extra	€ 13,08	€ 10,84	-€ 2,24
canone annuo per utilizzo banco check in sala vip	€ 16.279,00	€ 15.640,10	-€ 638,90
LOCALI/ SPAZI OPERATIVI			
uffici	€ 494,94	€ 387,23	-€ 107,71
locali operativi (es. spogliatoi, magazzini, mensa, ecc.)	€ 395,53	€ 309,46	-€ 86,07
aree di servizio	€ 296,13	€ 231,69	-€ 64,44
aree esterne	€ 35,58	€ 27,83	-€ 7,75
FUELING	€ 48,65	€ 40,45	-€ 8,20
SICUREZZA IMBARCO E SBARCO MERCI	€ 0,57	€ 1,09	€ 0,52
PRM	€ 0,84	€ 0,84	€ 0,00

Il 2014 costituisce tuttavia l'ultimo anno del vigente CdP e ci si appresta a sottoscrivere quello nuovo in un clima di gravi incertezze.

Infatti, il sistema di regole posto a base del nostro CdP è stato abrogato a seguito del recepimento della Direttiva 2009/12/CE recepita con la Legge n.27 del 24 marzo 2012, che ha introdotto nuovi modelli tariffari (prevedendo questa volta il *dual till* anche per gli aeroporti sotto gli 8 mln di pax), che andranno discussi direttamente con gli utenti (compagnie aeree) e solo in caso di disaccordo interverrà la neo costituita Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). In tutto questo, rimane ad ENAC il compito di approvare il Piano Quadriennale degli Investimenti.

A tale ultimo proposito, la Vs. Società è ancora in ritardo nell'avvio della condivisione con ENAC del nuovo Piano Quadriennale, stante il ritardo della Regione Siciliana nel fornire informazioni precise in ordine alla sottoscrizione dell'APQ.

Per quanto riguarda infine l'**aumento di capitale sociale** a pagamento deliberato il 5 dicembre 2012, da euro 21.579.370,00 ad euro 25.246.365,05, con complessivo sovrapprezzo di euro 26.333.494,25, da eseguirsi in due *tranches*, dopo l'integrale sottoscrizione della prima *tranche* di euro 1.000.822,05 oltre un

sovrapprezzo di euro 5.004.110,25, entro il 31 gennaio scorso sono pervenute le sottoscrizioni della seconda *tranche* complessivamente pari ad euro 12.606.344,63, mentre le azioni non sottoscritte alla stessa data sono risultate pari a 22.057 (42,6%), per un controvalore di 10.253.196,45 euro, di cui 1.139.244,05 euro a titolo di capitale sociale e 9.113.952,40 euro a titolo di sovrapprezzo azioni: tra queste, la quota più rilevante è risulta quella offerta in sottoscrizione alla Provincia Regionale di Palermo, pari a 22.011 azioni, per un controvalore di 10.231.813,35.

Tuttavia, il Commissario Straordinario del Socio Provincia Regionale di Palermo con una nota del 31 gennaio scorso ha confermato, ribadendolo successivamente l' 11 marzo, l' impegno assunto di procedere alla ricapitalizzazione di GESAP nell'interesse sociale e dei diritti degli altri soci: in tal senso, sono pervenute univoche e rassicuranti comunicazioni, fino al momento dell' approvazione da parte del Vs. Consiglio di Amministrazione della presente Relazione, che la sottoscrizione sarebbe pervenuta entro la prevista scadenza del 30 giugno 2014.

13. LA PRIVATIZZAZIONE SOSTANZIALE DELLA SOCIETA'

Signori Azionisti,

un capitolo a parte merita certamente il procedimento in atto di privatizzazione sostanziale della Società che, avviato nell' agosto del 2013, ha subito un rallentamento nel mese di novembre, per ripartire a gennaio di quest' anno.

Come Vi è già stato comunicato, il Vs. Consiglio di Amministrazione, nella seduta consiliare del 29 agosto 2013, preso atto della nota pervenuta il 13 agosto dai Soci Provincia di Palermo, Comune di Palermo e Camera di Commercio di Palermo, rappresentanti oltre il

95% del capitale sociale, ha deliberato di “accettare il mandato ricevuto a porre in essere, anche in nome e per conto degli stessi Enti/Soci mandanti ed in piena conformità all’interesse sociale, tutte le attività e i provvedimenti necessari ed utili all’avvio ed alla conduzione della procedura di privatizzazione sostanziale della Società”, e quindi di “procedere anzitutto all’affidamento ad un soggetto qualificato – attraverso le procedure di legge e, segnatamente, con procedura ad evidenza pubblica aperta – dei servizi di advising ... relativi alla vendita in blocco delle quote di capitale di cui i suddetti Soci pubblici hanno manifestato la volontà di dismissione, alle condizioni indicate nella suindicata nota del 13.8.2013”.

Successivamente, come altrettanto noto, l’assemblea ordinaria dei Soci, convocata in pari data ex art.2367 Codice Civile, a cui la superiore deliberazione consiliare è stata sottoposta ai fini della più ampia informazione e valutazione da parte dei Soci, ha espresso unanime “apprezzamento e condivisione per l’attività svolta e la deliberazione come sopra assunta dal Consiglio di Amministrazione, di cui riconoscono la piena conformità all’interesse sociale”.

Il Vs. Consiglio d’ Amministrazione, pertanto, a coerenza del mandato ricevuto dai Soci, ha provveduto ad affidare prontamente ad un legale di fiducia l’ incarico di predisporre gli atti di gara finalizzata alla selezione dei servizi di advising che, secondo i limiti del mandato ricevuto, avrebbero dovuto poi essere trasmessi agli stessi Soci mandanti per l’ approvazione. Tuttavia, a ridosso della seduta consiliare del 21 novembre scorso convocata per l’ approvazione del regolamento di gara, è pervenuto il recesso del Socio Provincia Regionale di Palermo dal mandato congiunto conferito il 13 agosto 2013.

A quel punto, il Vs. Consiglio di Amministrazione, anche in considerazione degli effetti di cui all’art.1726 Codice Civile, nel sospendere quel giorno ogni decisione in ordine al regolamento di gara,

non ha potuto fare altro che deliberare di sollecitare le determinazioni degli altri Soci mandanti – Comune di Palermo e Camera di Commercio di Palermo – titolari, congiuntamente, del 54% del capitale sociale di GESAP, in ordine all' eventuale loro recesso dal contratto di mandato indicato in epigrafe.

In tal senso, come Vi è noto, il Socio Camera di Commercio, il 5 dicembre 2013, ha deliberato di mantenere la volontà di proseguire, unitamente al Comune di Palermo, nel procedimento di integrale dismissione della propria partecipazione in GESAP, peraltro già espressa con la propria deliberazione n.14 del 28 febbraio 2013; come pure il Comune di Palermo, con deliberazione consiliare n.524 del 24 dicembre 2013, ha modificato in parte la propria deliberazione di dismissione del 6 agosto 2013, n.322, nella parte relativa alla quota da dismettere, in modo da poter procedere comunque alla privatizzazione sostanziale della Società.

Ad esito di quanto sopra, i Soci Comune di Palermo e Camera di Commercio di Palermo, con nota del 7 gennaio 2014, hanno comunicato che per effetto della decisione assunta dal Socio Provincia Regionale di Palermo, il mandato congiunto del 13 agosto 2013 doveva intendersi revocato ed estinto, e che in sua sostituzione veniva rilasciato un nuovo mandato:

- a porre in essere, anche in nome e per conto degli stessi Enti/Soci mandanti ed in piena conformità all' interesse sociale, tutte le attività e i provvedimenti necessari ed utili all' avvio ed alla conduzione della procedura di privatizzazione sostanziale della Società, nel rigoroso rispetto della pertinente disciplina, ed in particolare dell' art.2, commi 3 e 4, del regolamento approvato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con D.M. 12.11.1997, n.521, dell'art.4, comma 4, della Convenzione del 17.11.2006 fra la Società e l'ENAC e dell'art.6, comma 7, dello Statuto vigente della Società;

- a procedere, a tal fine, all'affidamento ad un soggetto qualificato - attraverso le procedure di legge e, segnatamente, con procedura ad evidenza pubblica aperta - dei servizi di advising (di cui all' art.1, comma 5, d.l. n.322/1994, conv. in l. n.474/1994) relativi alla vendita in blocco delle quote di capitale di cui i suddetti Soci pubblici hanno manifestato la volontà di dismissione, alle condizioni indicate nella suindicata nota pervenuta il 7 gennaio 2014 (ns. prot.n.0102/14).

In pari data, il Vs. Consiglio di Amministrazione, in ossequio al mandato congiunto del 7 gennaio 2014 dei Soci pubblici Comune di Palermo e Camera di Commercio di Palermo, titolari, congiuntamente, del 54% del capitale sociale di GESAP, ha provveduto ad approvare gli atti di gara ad evidenza pubblica aperta per l' affidamento dei servizi di advising, successivamente pubblicati, di modo che a breve si potrà procedere con l' aggiudicazione definitiva della gara per l' individuazione dell' *advisor* per la privatizzazione della Società.

14. AZIONI PROPRIE, SEDI SECONDARIE, STRUMENTI FINANZIARI, RISCHI E INCERTEZZE.

14.1 Azioni proprie

In ottemperanza a quanto previsto dall' art.2428 del c.c. commi 3 e 4, si precisa che la società non possiede azioni proprie e che, nel corso dell'esercizio non sono neanche intervenute transazioni aventi ad oggetto acquisti e vendite di tali tipologie di azioni.

14.2 Sedi secondarie

La Società non ha sedi secondarie.

14.3 Strumenti Finanziari

La Società non utilizza strumenti finanziari.

14.4 Rischi ed incertezze

Ai sensi e per gli effetti del terzo comma dell' art.2428 n. 6-bis del Codice Civile si fornisce, di seguito, una descrizione dei principali rischi e incertezze a cui la Società è esposta:

1. Rischi di mercato: I rischi cui GESAP è esposta riguardano le condizioni generali dell' economia che compongono il quadro macro-economico del Paese e, soprattutto, della Sicilia, con particolare riguardo al temuto ulteriore decremento del prodotto interno lordo, al livello di fiducia dei consumatori e delle imprese, all' andamento dei tassi di interesse per il credito al consumo e, soprattutto al tasso di disoccupazione. In tal senso, ove tale situazione di marcata debolezza ed incertezza dovesse prolungarsi significativamente, la registrata ripresa del traffico passeggeri potrebbe rivelarsi non durevole, con conseguenze negative;
2. Rischi di credito: rappresenta il rischio che una delle parti che sottoscrive un contratto il quale preveda un regolamento monetario differito nel tempo, non adempia a una obbligazione di pagamento, provocando così all' altra parte una perdita finanziaria. Tale rischio può discendere sia da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità della fornitura, sulla interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria ovvero, in sintesi, il cosiddetto credit standing della controparte. GESAP, in tal senso ha una forte esposizione al rischio di credito nei riguardi delle compagnie aeree alle quali viene consentito di operare senza rispettare l' obbligo previsto di prestare adeguate garanzie fideiussorie. Tuttavia, a tale riguardo, la pronta

RAI:

attivazione della procedura di blocco degli aeromobili, ex art. 802 Cod. Nav., insieme ad una attenta gestione dinamica dei crediti, consente di ritenere tale rischio adeguatamente sotto controllo. Per quanto attiene poi ai subconcessionari commerciali, la Società ha acquisito idonee garanzie fideiussorie;

3. Rischi di liquidità: l' avvenuta esecuzione di buona parte dell' aumento di capitale sociale deliberato il 5 dicembre 2012, ha migliorato significativamente il profilo della liquidità aziendale. La Società, gode comunque di una adeguata assistenza a breve termine da parte del sistema bancario, per fronteggiare le esigenze di tesoreria allorché la stessa risulti sbilanciata per il ritardo nei pagamenti da parte delle compagnie aeree o per aver accordato piani di rientro. In futuro, il rischio di liquidità può essere connesso al maggior fabbisogno di cassa per l' imponente Piano di investimenti in corso e ad un correlato *credit crunch* da parte del sistema bancario;
4. Rischi di valuta e di tassi di interesse: non sussiste alcun rischio di valuta, stante che tutte le transazioni vengono effettuate in euro. Ugualmente non sussiste, o è comunque marginale, il rischio di tasso stante che la Società ha solamente un indebitamento a breve termine.

14.5 Principali indicatori non finanziari

Ai sensi del secondo comma dell' art.2428 del Codice Civile, ai fini di una migliore comprensione della situazione della Società, dell' andamento e del risultato della gestione, si forniscono, di seguito, alcuni indicatori non finanziari inerenti l' attività specifica della Società e precisamente:

Quota di mercato detenuta (*)

- passeggeri aeroporto di Palermo 2013/passeggeri totali Italia 2013: 3,02% da 3,14%
- passeggeri aeroporto di Palermo 2013/passeggeri totali Sicilia (PMO+CTA+TPS) 2013: 34,63% da 37,25%
- movimenti aa/mm aeroporto di Palermo 2013/movimenti Italia 2013: 3,04% da 3,06% %
- movimenti aa/mm aeroporto di Palermo 2013/movimenti Sicilia 2013: 36,61% da 38,82%

(*) fonte: Enac Dati di traffico 2013

Valore della produzione/n. dipendenti (FTE):

- 2008: euro 129.135
- 2009: euro 137.512
- 2010: euro 141.457
- 2011: euro 176.053
- 2012: euro 171.168
- 2013: euro 201.465

14.6 Informativa sull' ambiente

Ai sensi del secondo comma dell' art.2428 del Codice Civile, si comunica che la Società svolge la propria attività nel pieno rispetto delle disposizioni in materia di ambiente e di igiene sul posto di lavoro, avendo peraltro ottenuto la Certificazione Ambientale ISO 14000.

15. CONCLUSIONI

Signori Azionisti,

il progetto di bilancio chiuso al 31 dicembre 2013 che viene sottoposto oggi alla Vs. approvazione costituisce l'attesa discontinuità rispetto agli esercizi precedenti grazie all'entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma 2011/2014, adeguatamente remunerative dell'attività svolta. E' ovvio che l'EBITDA si ancora marginale, ma questo dipende ormai solo dallo sviluppo del traffico passeggeri che comunque si è ormai girato in territorio positivo.

A chiusura della presente relazione il Consiglio di Amministrazione propone a Voi Azionisti di approvare il bilancio chiuso al 31.12.13 e di destinare l'utile di euro 1.270.508 come segue: euro 63.525 alla Riserva Legale ed euro 1.206.983 alla riserva di rivalutazione ex L. 2/2009 per parziale ricostituzione (importo originario € 2.002.020).

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Dr. Fabio Giambrone (*)

V. Presidente Dr. Roberto Helg

Amministratore delegato Dr. Dario Colombo

Consigliere Avv. Giuseppe Di Maggio

Consigliere Dr. Giovanni Scalia

(*) Cooptato dal Consiglio di Amministrazione il 28 giugno e nominato dall'assemblea il 5 agosto 2013.

IL DIRETTORE GENERALE E ACCOUNTABLE MANAGER

Dr. Carmelo Scelta

Il sottoscritto Amministratore dichiara che il presente documento informatico è conforme a quello trascritto e sottoscritto sui libri sociali della società.

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio di Palermo.

Autorizzazione N. 128690/02 del 5.12.2002- Agenzia delle Entrate Ufficio di Palermo 2