GES.A.P. SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Sede Legale Aerostazione Falcone-Borsellino CINISI (PALERMO) Iscritta al Registro Imprese di PALERMO - C.F. e n. iscrizione 03244190827 Iscritta al R.E.A. di PALERMO al n. 128783 Capitale Sociale Euro 12.912.500,00 interamente versato P.IVA n. 03244190827

Bilancio al 31/12/2005

STATO PATRIMONIALE (In Euro)

Parziali

AI 31/12/2005

Totali

В	IMMOBILIZZAZIONI			
B.I	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
B.I.2	Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		158.261	85.000
B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		8.000	-
B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti		1.359.570	537.003
B.I.7	Altre immobilizzazioni immateriali		7.993.741	8.067.058
Totale	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		9.519.572	8.689.061
B.II	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
B.II.2	Impianti e macchinario		1.388.969	2.286.452
B.II.3	Attrezzature industriali e commerciali		2.128.453	2.192.905
B.II.4	Altri beni materiali		3.703.179	3.944.377
B.II.5	Immobilizzazioni in corso e acconti		1.251.845	1.120.954
Totale	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	_	8.472.446	9.544.688
B.III	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
B.III.1	Partecipazioni		1.897.111	638.508
B.III.1.a	Partecipazioni in imprese controllate	1.771.877		126.876
B.III.1.b	Partecipazioni in imprese collegate	122.102		507.602
B.III.1.d	Partecipazioni in altre imprese	3.132		4.030
B.III.2	Crediti		2.393.982	2.071.235

ATTIVO

AI 31/12/2004

B.III.2.d	Crediti verso altri	2.393.982		2.071.235
	esigibili entro l'esercizio successivo	2.156.025		1.833.278
	esigibili oltre l'esercizio successivo	237.957		237.957
Totale	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		4.291.093	2.709.743
TOTALE	E IMMOBILIZZAZIONI		22.283.111	20.943.492
			·	
С	ATTIVO CIRCOLANTE			
C.I	RIMANENZE			
C.I.1	Materie prime, sussidiarie e di consumo		130.202	138.157
C.I.3	Lavori in corso su ordinazione		23.471.756	20.007.125
Totale	RIMANENZE		23.601.958	20.145.282
C.II	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
C.II.1	Crediti verso clienti		15.212.095	11.175.876
	esigibili entro l'esercizio successivo	15.030.826		10.269.501
	esigibili oltre l'esercizio successivo	181.269		906.375
C.II.2	Crediti verso imprese controllate		860.122	251
	esigibili entro l'esercizio successivo	860.122		251
C.II.4-bis	s Crediti tributari		637.445	308.648
	esigibili entro l'esercizio successivo	637.445		308.648
C.II.4-te	r Imposte anticipate		243.429	258.083
	esigibili entro l'esercizio successivo	243.429		258.083
C.II.5	Crediti verso altri		274.383	313.916
	esigibili entro l'esercizio successivo	274.383		313.916
Totale	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		17.227.474	12.056.774
C.III	ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
C.III.4	Altre partecipazioni		-	40.569
Totale	ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		-	40.569
C.IV	DISPONIBILITA' LIQUIDE			
C.IV.1	Depositi bancari e postali		201.291	1.243.290
C.IV.2	Assegni		-	5.832
C.IV.3	Denaro e valori in cassa		52.990	38.042
Totale	DISPONIBILITA' LIQUIDE		254.281	1.287.164

TOTAL	E ATTIVO CIRCOLANTE	41.083.713	33.529.789
D	RATEI E RISCONTI ATTIVI		
D.II	Altri ratei e risconti attivi	399.001	315.700
TOTAL	E DATELE DICCONTLATIVI	200.004	245 700
IOIAL	E RATEI E RISCONTI ATTIVI	399.001	315.700
TOTAL	E ATTIVO	63.765.825	54.788.981

PASSI	/ O	Al 31/12 Parziali	2/2005 Totali	AI 31/12/2004
Α	PATRIMONIO NETTO			
A.I	Capitale		12.912.500	12.912.500
A.IV	Riserva legale		415.254	415.254
A.VII	Altre riserve		6.059.568	6.510.683
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio		3.227.692-	451.113-
TOTAL	E PATRIMONIO NETTO		16.159.630	19.387.324
	EQUIDI DED DIQUII E QUEDI			
B B.2	FONDI PER RISCHI E ONERI		144.575	100 705
в.2 В.3	Fondo per imposte, anche differite Altri fondi			198.795 165.827
D.J	Aith Ionai		483.797	100.027
TOTAL	E FONDI PER RISCHI E ONERI		628.372	364.622
С	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		4.949.937	5.705.227
D	DEBITI			
D.4	Debiti verso banche		7.835.231	3.105.355
D.4.1	Banche c/c passivo	1.070.420		869.692
	esigibili entro l'esercizio successivo	1.070.420		869.692
D.4.2	Banche c/anticipi	5.314.732		2.235.663
	esigibili entro l'esercizio successivo	5.314.732		2.235.663
D.4.4	Altri debiti verso banche	1.450.079		-
	esigibili entro l'esercizio successivo	305.868		-
	esigibili oltre l'esercizio successivo	1.144.211		-
D.6	Acconti da clienti		18.243.755	11.656.601
	esigibili entro l'esercizio successivo	18.243.755		11.656.601
D.7	Debiti verso fornitori		10.102.001	9.592.311
	esigibili entro l'esercizio successivo	10.102.001		9.592.311
D.9	Debiti verso imprese controllate		114.411	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	114.411		-
D.12	Debiti tributari		303.117	414.072
	esigibili entro l'esercizio successivo	303.117		414.072
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		595.795	887.416
	esigibili entro l'esercizio successivo	595.795		887.416
D.14	Altri debiti		3.862.579	3.032.669

esiaibili	entro	l'esercizio	successivo
COIGIDIII	011110	1 000101210	0400000110

3.862.579

3.032.669

TOTAL	LE DEBITI	41.056.889	28.688.424
E	RATEI E RISCONTI PASSIVI		
E.II	Altri ratei e risconti passivi	970.997	643.384
TOTAL	LE RATEI E RISCONTI PASSIVI	970.997	643.384
TOTAL	LE PASSIVO	63.765.825	54.788.981

CONTI D'ORDINE		
Investimenti ex art.17/2000/2002	871.764	-
Fidejussioni ricevute da Terzi	7.768.857	4.812.877
Fidejussioni prestate a Terzi	5.282.042	5.848.281
Impianti pubblicitari ex Nada	282.775	282.775
Impianti pubblicitari ex Alessi	7.250	-
Lavori Indag.geologiche (ex PON TRASPORTI 00/06)	1.501.138	-
Beni in concessione	46.481.121	46.481.121
Investimenti da art.17 2004/2005	8.515.549	9.118.961
Investimenti APQ 2004/2008	11.731.048	12.033.445
Investimenti art.17 2005/2006	2.889.571	-
TOTALE CONTI D'ORDINE	85.331.115	78.577.460

CONTO ECONOMICO

	CONTO EC			
CONTO	ECONOMICO	Al 31/12 Parziali	2/2005 Totali	AI 31/12/2004
Α	VALORE DELLA PRODUZIONE			
A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni		29.845.148	37.267.459
A.3	Variazione dei lavori in corso su ordinazione		4.965.768	12.258.895
A.5	Altri ricavi e proventi		2.426.739	2.293.377
A.5.a	Contributi in conto esercizio	475.000		199.999
A.5.b	Ricavi e proventi diversi	1.951.739		2.093.378
TOTALE	VALORE DELLA PRODUZIONE		37.237.655	51.819.731
В	COSTI DELLA PRODUZIONE			
B.6	Costi per materie prime, sussidiarie, di		622.337	667.170
<i>D.</i> 0	consumo e di merci		022.337	007.170
B.7	Costi per servizi		18.633.912	25.575.845
B.8	Costi per godimento di beni di terzi		2.388.651	2.422.084
B.9	Costi per il personale		14.254.019	16.879.431
B.9.a	Salari e stipendi	9.594.719		11.285.518
B.9.b	Oneri sociali	3.046.275		3.741.448
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	759.568		845.875
B.9.e	Altri costi per il personale	853.457		1.006.590
B.10	Ammortamenti e svalutazioni		2.882.937	3.211.265
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	1.244.646		1.121.826
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.638.291		1.809.055
B.10.d	Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	-		280.384
B.11	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		7.955	4.986-
B.12	Accantonamenti per rischi		340.000	160.000
B.13	Altri accantonamenti		50.733	50.685
B.14	Oneri diversi di gestione		959.490	1.022.882
TOTALE	COSTI DELLA PRODUZIONE		40.140.034	49.984.376
Differen	za tra valore e costi della produzione		2.902.379-	1.835.355
С	PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
C.16	Altri proventi finanziari		55.726	84.361
C.16.d	Proventi diversi dai precedenti	55.726		84.361
	Proventi diversi dai precedenti da altre	55.726		84.361
	·			

23	Utile (perdite) dell'esercizio		3.227.692-	451.113-
22.a 22.b 22.c	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio Imposte differite sul reddito dell'esercizio Imposte anticipate sul reddito dell'esercizio	464.252- 54.224 14.655-		857.431- 198.795- 150.648-
22	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	464.050	424.683-	1.206.874-
Risultate	o prima delle imposte		2.803.009-	755.761
TOTALE	PROVENTI E UNERI STRAURDINARI		719.945	28.728
TOTALE	E PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		710.045	20 720
E.21.c	Altri oneri straordinari	165-		622-
E.21.b	Imposte relative a esercizi precedenti	35.608-		2.575-
E.21.a	Minusvalenze da alienazioni	27.700-		2.929-
E.21	Oneri straordinari		63.473-	6.126-
E.20.b	Altri proventi straordinari	-		34.853
E.20.a	Plusvalenze da alienazione	783.418	700.770	1
E <i>E</i> .20	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI Proventi straordinari		783.418	34.854
		_	430.442-	1.033.304-
TOTALE	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	_	438.442-	1.059.304-
D.19.b	Svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	52.044-		1.267.102-
D.19.a	Svalutazioni di partecipazioni	386.398-		30.159-
D.19	Svalutazioni		438.442-	1.297.261-
D.18.b che	Rivalutazioni di immobilizzazioni finanziarie non costituiscono partecipazioni	-		237.957
D.18	Rivalutazioni		-	237.957
D	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
TOTALE	E PROVENTI E ONERI FINANZIARI		182.133-	49.018-
	·			
	Utili e perdite su cambi		_	35-
C.17.d	Interessi e altri oneri finanziari verso altri	237.859-	207.000	133.344-
C.17	imprese Interessi ed altri oneri finanziari		237.859-	133.344-

Il Bilancio sopra riportato è vero e reale e corrisponde alle scritture contabili.

GES.A.P.

SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Sede Legale Aerostazione Falcone-Borsellino CINISI - PALERMO Iscritta al Registro Imprese di PALERMO - C.F. e n. iscrizione 03244190827 Iscritta al R.E.A. di PALERMO al n. 128783 Capitale Sociale Euro 12.912.500,00 interamente versato P.IVA n. 03244190827

Bilancio al 31/12/2005

NOTA INTEGRATIVA

(Valori in Euro)

CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2005 è stato redatto secondo le disposizioni del Codice civile, integrato dai principi contabili elaborati dalla Commissione per la statuizione dei principi contabili dei Consigli Nazionali idei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.).

Come disposto dall'art.2423-ter, per ogni voce dello stato patrimoniale e del conto economico è stato indicato l'importo della voce corrispondente del bilancio precedente.

Nella redazione del bilancio sono stati adottati i principi di prudenza, i principi di competenza temporale ed economica ed il principio della continuità di applicazione dei criteri di valutazione ed esposizione delle voci ex art.2423-bis, in un' ottica di continuazione dell'attività e tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato.

Il bilancio è redatto in forma ordinaria in unità di euro.

La *Nota integrativa* fornisce l'illustrazione, l'analisi e l'integrazione dei dati di bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 codice civile e da altre disposizioni del D.Lgs 127/91.

La nota contiene, inoltre, tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società e del risultato economico dell'esercizio, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

Si rinvia pertanto al contenuto della *Relazione sulla Gestione* per quanto riguarda le informazioni relative all'attività esercitata, all'andamento gestionale ed ai principali eventi che hanno caratterizzato le risultanze economiche dell'esercizio. Il documento descrive altresì l'evoluzione prevedibile dalla gestione, i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e i rapporti con imprese controllate.

Il bilancio è corredato dal Bilancio Consolidato del GRUPPO GESAP S.p.A. che consolida con il metodo integrale il bilancio della Controllata GH Palermo S.p.A., Società posseduta al 51%.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Avuto riguardo alla valutazione delle singole poste, si dà atto che sono stati adottati i criteri di cui all'art.2.426 C.C.; criteri non modificati rispetto l'esercizio precedente.

IMMOBILIZZAZIONI

Il complesso dei beni utilizzati dalla Società per lo svolgimento della propria attività istituzionale è costituito essenzialmente da alcune tipologie :

- I **Beni di proprietà** esposti tra le *immobilizzazioni materiali,* riguardano i beni acquisiti dalla Società per i quali non si ritiene sussista un obbligo di devoluzione allo Stato al termine della concessione.
- I Beni gratuitamente devolvibili per i quali esiste il vincolo della retrocessione gratuita all'Amministrazione concedente al termine della concessione, sono costituiti da tutte quelle opere ed impianti realizzati nel sedime aeroportuale che per la loro natura restano strutturalmente connessi ai beni di proprietà dello Stato.

Gli interventi manutentivi su tali beni sono esposti tra le *immobilizzazioni immateriali;* i beni che hanno una propria individualità sono esposti tra le *immobilizzazioni materiali.*

- I Beni di proprietà dello Stato sono quelli ricevuti in concessione d'uso al momento dell'inizio del rapporto contrattuale con il concedente. Il loro valore è esposto tra i conti d'ordine.
- I **Beni realizzati per conto dello Stato**, iscritti per la prima volta nel bilancio dell'esercizio 2003, riguardano opere realizzate dalla GESAP SpA in regime di concessione di costruzione per conto dello Stato e con risorse finanziarie dello Stato.

Essi sono esposti:

- nei conti d'ordine per la parte realizzata dalla GESAP SpA e rendicontata all'ENAC ;
- nell'attivo circolante, tra le rimanenze finali alla voce *lavori in corso su ordinazione* per la parte in corso di realizzazione e non ancora rendicontata alla data di chiusura dell'esercizio;
- nelle rimanenze iniziali per la parte di opere in corso di realizzazione nell'esercizio precedente;
- tra i costi d'esercizio, alla voce *B.7 costi per servizi*, per la parte di opere in corso di realizzazione sostenute nell'esercizio corrente.

In base alle disposizioni contrattuali la Società riceve dall'ENAC un'anticipazione quale fondo a disposizione per la gestione dei lavori, che viene contabilizzata tra i debiti, alla voce Acconti.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisizione, comprensivo degli oneri connessi.

Le "immobilizzazioni immateriali" sono ammortizzate sistematicamente a quote costanti, in modo che il valore netto alla chiusura dell'esercizio corrisponda alla loro residua utilità, ovvero in un periodo convenzionalmente non superiore a cinque esercizi.

Gli interventi su *Beni gratuitamente devolvibili*, iscritti ai costi di acquisizione vengono ammortizzati secondo il periodo residuo della concessione (9 anni e 6 mesi), tenendo conto della loro durata economico tecnica.

Le "spese per studi e progetti" (B.1.2) sono ammortizzate in modo sistematico secondo un tempo ragionevolmente calcolato in base alla loro prevedibile durata di utilizzazione (cinque anni).

Le "immobilizzazioni immateriali in corso" (B.I.6), relative a progettazioni per opere da realizzare non sono ammortizzate in attesa di essere capitalizzate al cespite di futura realizzazione.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto e l'ammortamento decorre dall'esercizio in cui il bene viene utilizzato

Gli ammortamenti sono sistematicamente determinati secondo quote costanti sulla base della vita utile dei singoli cespiti stabilita in conformità ai piani aziendali di utilizzo che considerano anche il degrado fisico e tecnologico, tenuto conto del presumibile valore di realizzo stimato al netto delle spese di eliminazione

I *Beni gratuitamente devolvibili*, iscritti ai costi di acquisizione comprensivi di eventuali oneri accessori e dei costi sostenuti per successivi ampliamenti , vengono ammortizzati secondo il periodo residuo della concessione (9 anni e 6 mesi) tenendo conto della loro durata economico-tecnica.

Il costo storico è stato gravato dell'Imposta sul Valore Aggiunto limitatamente ai casi in cui tale imposta è indeducibile.

Non vi sono beni condotti in locazione finanziaria.

Le "immobilizzazioni materiali in corso" relative ad opere di ristrutturazione dell'aerostazione non sono ammortizzate in attesa di essere imputate ai cespiti di futura realizzazione.

Si dà atto che non esistono cespiti per i quali in passato sono state eseguite rivalutazioni per conguaglio monetario.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le partecipazioni sono state iscritte al costo di acquisto.

Qualora il valore di iscrizione delle partecipazioni risulti durevolmente inferiore, per perdite realizzate o per altre cause in relazione alle quali non risultano prevedibili, nel prossimo futuro, utili di entità tale da riassorbirne gli effetti viene effettuata una svalutazione fino a tale minor valore. Nel caso in cui vengano meno, negli esercizi successivi, i motivi della rettifica effettuata viene ripristinato il valore originario.

I depositi cauzionali risultano al loro valore nominale.

I "crediti verso clienti c/procedure concorsuali" sono interamente assistiti dal Fondo specifico creato nell'esercizio in cui ha avuto inizio la procedura .

In riferimento all'art.2427 bis c.1 punto 2 si precisa che le immobilizzazioni finanziarie ad esclusione delle partecipazioni in società controllate e collegate, non solo iscritte a valori superiori al loro *fair value*.

ATTIVO CIRCOLANTE

RIMANENZE FINALI

Rimanenze di materie prime , sussidiarie , di consumo e merci

Sono state iscritte al minore tra il costo e il valore di mercato e riguardano carburante cancelleria e materiali di consumo.

Lavori in corso su ordinazione

Le rimanenze finali per *lavori in corso su ordinazione* sono iscritte in base alla quantificazione dei costi sostenuti per i beni realizzati per conto dello Stato.

CREDITI E DEBITI

I crediti sono iscritti al presunto valore di realizzo che corrisponde alla differenza tra il valore nominale dei crediti e le rettifiche iscritte al "Fondo svalutazione crediti", portato in bilancio in diretta diminuzione delle voci attive cui si riferiscono.

I debiti sono rilevati al loro valore nominale.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

I depositi bancari e la cassa sono iscritti in bilancio al loro valore nominale.

RATEI E RISCONTI

Nei ratei e risconti attivi sono stati iscritti i proventi di competenza dell'esercizio, esigibili in periodi successivi, ed i costi sostenuti nel periodo, di competenza degli esercizi successivi.

Nei ratei e risconti passivi sono invece iscritti i costi di competenza dell'esercizio la cui manifestazione finanziaria interessa gli esercizi successivi ed i proventi percepiti nel periodo, ma di competenza di esercizi successivi.

FONDI RISCHI ED ONERI

Gli accantonamenti per rischi ed oneri sono stati destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata o di esistenza probabile.

Per la valutazione dei rischi e degli oneri si tiene conto delle passività di cui si viene a conoscenza anche dopo la chiusura dell'esercizio.

Fondo per imposte, anche differite: accoglie le imposte differite, derivanti dalle differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività e passività secondo i criteri civilistici, ed il valore attribuito alle stesse attività e passività ai fini fiscali.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, iscritto al netto delle anticipazioni corrisposte, è determinato in base al disposto dell'art. 2120 del codice civile che ne prevede la rivalutazione obbligatoria e del contratto collettivo di lavoro. Il Fondo è adeguato al fabbisogno maturato a fine esercizio a favore del personale in forza a tale data.

RICAVI

I ricavi da prestazioni di servizi sono imputati a conto economico secondo il principio della competenza economico-temporale.

I ricavi per cessioni sono imputati a conto economico al momento della consegna del bene.

COSTI

I costi sono contabilizzati secondo il principio della competenza economico-temporale.

IMPOSTE

Le imposte correnti sono determinate sulla base di una realistica previsione degli oneri da assolvere in applicazione delle vigenti normative fiscali.

Nel bilancio, per il principio della competenza, sono state recepite anche le imposte (Principio Contabile n.25 redatto dalla Commissione per la Statuizione dei Principi Contabili) che, pur essendo di competenza di esercizi futuri sono esigibili con riferimento all'esercizio in corso (imposte anticipate) e quelle che, pur essendo di competenza dell'esercizio, si renderanno esigibili solo in esercizi futuri (imposte differite).

La loro contabilizzazione deriva dalle" differenze temporanee" tra il valore attribuito ad una attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valor attribuito a quell'attività o a quella passività ai fini fiscali.

Le "differenze temporanee" concorrono nel loro complesso a determinare la base di calcolo delle "imposte anticipate e differite".

Le imposte differite sono determinate secondo quanto descritto nel paragrafo "Fondi per rischi ed oneri"

Le attività derivanti da imposte anticipate non sono rilevate, nel rispetto del principio della prudenza, qualora non vi sia la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le relative differenze temporanee, di un reddito imponibile superiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

DOCUMENTO PROGRAMMATICO SULLA SICUREZZA

Si attesta che la società ha provveduto, entro i termini previsti dalla Legge 51/2006, a redigere il DPS ed a adottare tutte le misure di sicurezza riguardanti gli elaboratori previsti dall'allegato b) al codice della Privacy (D.Lgs. 196/2003).

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

Immobilizzazioni

Nei seguenti prospetti, per ciascuna voce delle immobilizzazioni, vengono illustrati i movimenti precedenti all'inizio dell'esercizio, i movimenti dell'esercizio e i movimenti in sede di valutazione di fine esercizio.

Si ricorda che, come per gli esercizi precedenti, le opere relative a ristrutturazioni e/o miglioramenti dei beni gratuitamente devolvibili sono iscritte tra le "altre immobilizzazioni immateriali", a differenza dei beni gratuitamente devolvibili e fisicamente individuabili, iscritti tra le "immobilizzazioni materiali".

Immobilizzazioni immateriali

Movimentazione delle immobilizzazioni immateriali dell'esercizio:

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni	Spost.ti nella voce dalla voce	Alienazioni / Elim.ni	Rivalut./ Sval.ni	Ammortam.	Consistenza 31/12/2005
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicita'	85.000	299.368	163.224-	-	-	62.883	158.261
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	-	10.000	-	-	-	2.000	8.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	537.003	1.159.289	-	-	-	-	1.359.570
			-	336.722	-		
Altre immobilizzazioni immateriali	8.067.058	949.337	163.224	-	-	1.179.761	7.993.741
			-	6.117	-		
TOTALI	8.689.061	2.417.994	163.224	0	0	1.244.644	9.519.572
			163.224-	342.839	0		

Precedenti movimentazioni immobilizzazioni immateriali

DESCRIZIONE	Costo storico	Precedenti rivalutazioni	Precedenti svalutazioni	Precedenti ammortamenti	Consistenza 1/01/2005
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicita'	522.199	-	-	437.199	85.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	537.003	-	-	-	537.003
Altre immobilizzazioni immateriali	12.285.881	-	-	4.218.823	8.067.058
					,
TOTALI	13.345.083	0	0	4.656.022	8.689.061

I costi di ricerca e sviluppo comprendono:

Studio di fattibilità € 158.261 relativo alla riconfigurazione del terminal passeggeri e delle infrastrutture landside – ammortizzato in 5 anni e sono stati iscritti con il consenso del Collegio Sindacale.

Le immobilizzazioni in corso ed acconti espongono costi per lo più di progettazione e servizi non ancora ultimati nell'esercizio.

La voce *Altre immobilizzazioni immateriali* comprende anche immobilizzazioni gratuitamente devolvibili lorde al 31.12.2005 per un ammontare di € 10.402.194 assistiti da un Fondo di ammortamento di € 3.640.316 per un valore netto di € 6.761.878

I conti di ammontare più significativo della voce "Altre immobilizzazioni immateriali" :

	2005	2004
COSTI PLURIENNALI DA AMMORTIZ.	175.096	121.398
PROGRAMMI C.E.D.	187.987	166.427
MANUT. STRAORD. SEGNAL. STRAD.	111.353	135.703
MANUT. SEGNAL. ORIZZ. PISTE	113.058	108.531
INDENNIZZI ALISUD	44.881	50.875
LAVORI DI CANALIZZ. CAVI	23.676	38.187
LAVORI IMPIANTI ELETTRICI	193.452	155.244
REAL. LOCALI CUCINA APT	113.054	126.228
RIQUALIFICAZIONE PAVIMENTAZPISTE	1.472.842	1.646.117
ALLESTAREE COMM .ED OPER.	377.993	423.088
REALIZZLOCALI .SPOGLIATOI OPERAI	48.957	54.717
RISTRUTTURAZIONI LOCALI	115.473	125.937
REALIZZAZIONE .SALA VIP ED AMIC.	321.425	359.136
AREA COMMERCIALE III LIV.	154.833	173.049
RISTR .UFFICI DIREZIONALI	186.030	207.915
RISTR .AEROSTAZ. EX ARRIVI	689.418	776.715
MANUT. STRAORD. CENTR .FRI .(IMP. CLIMAT.)	51.978	58.943
ADEGUAMENTO SERV. IGIEN.	314.914	351.963
RIQUALIF. INFR. AEROPORTUALI	730.076	675.525
MANUT. STRAORD. CENTR. TECN.	34.299	39.199
RISTR. AEROSTAZ .EX PARTENZE	34.707	38.790
RIQUAL .ILLUMINAZ. AEROSTAZ.	153.234	154.577
RIQUALIF. VERDE E ARR. URBANI	434.052	416.731
LAVORI CONVOG. ACQUE DEPURATE	476.201	523.124
R.E.S.A.	734.086	819.556
STUDIO SISTEMA PROMO-PUBBLICITARIO	163.224	017.330

Movimenti immobilizzazioni materiali

Movimentazione delle immobilizzazioni materiali dell'esercizio in corso

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni	Spostamenti nella voce dalla voce	Alienazioni/ Eliminazioni	Rivalutazioni Svalutazioni	Ammortam.	Consistenza 31/12/2005
Impianti e macchinario	2.286.452	666.269	-	1.115.333	-	448.419	1.388.969
Attrezzature industriali e commerciali	2.192.905	671.774	-	135.296	-	600.930	2.128.453
Altri beni materiali	3.944.377	1.670.391	-	1.322.016	-	588.935	3.703.179
			-	638	-		
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.120.954	130.891	-	-	-	-	1.251.845
TOTALI	9.544.688	3.139.325		2.572.645		1.638.284	8.472.446
				638			

Precedenti movimentazioni immobilizzazioni materiali

DESCRIZIONE	Costo storico	Precedenti rivalutazioni	Precedenti svalutazioni	Precedenti ammortamenti	Consistenza 1/01/2005
Impianti e macchinario	5.778.515	-	-	3.492.063	2.286.452
Attrezzature industriali e commerciali	5.173.541	-	-	2.980.636	2.192.905
Altri beni materiali	10.031.436	-	-	6.087.059	3.944.377
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.120.954	-	-	-	1.120.954
TOTALI	22.104.446	0	0	12.559.758	9.544.688

I conti di ammontare più significativo della voce "Impianti e macchinario " sono:

	2005	2004
MACCH. ELETTR. DI SCALO	156.130	133.347
IMPIANTI DI CONDIZIONAMENTO	107.942	89.302
IMP.TELEV. CIRCUITO CHIUSO	37.766	57.807
IMP. E CENTRALI TELEFONICHE	166.095	45.382
GEN.CORR. E COMPRESS.ARIA	45.361	110.104
NASTRI SEMOVENTI	52.001	59.700
MEZZI DI SOLLEV.E TRASP.	676.433	1.621.543

I conti di ammontare più significativo della voce "Attrezzature industriali e commerciali " sono:

	2005	2004
MOBILI E MACCH. ORD .D'UFF.	62.959	59.163
MOBILI E ARREDAMENTI	133.761	124.569
MACCHINE UFF. ELETTRONICHE	176.187	225.813
POST. OPER. BANCHI CECK-IN	40.718	120.398
APPARECCHIATURE RADIOGENE	49.086	71.279
SPAZZATRICE PISTE PIAZZ.	239.787	59.062
PARCHEGGIO MODULARE	587.433	677.717
SISTEMA INFORMATIVO SCALO	343.703	264.449
STRUTT. IN TUBI CONS. BAGS	82.537	93.542
APPARECCH. GRIP TESTER	30.000	42.000
CARRELLI TRAINABILI	0	133.057
SIST.ARCHIVIAZ.XIR 402	69.720	89.640

I conti di ammontare più significativo della voce "Altri beni materiali " sono:

	2005	2004
VESTIARIO BIENNALE	19.396	65.134
PARETI DIVIS.E ATTREZZ. REV. STATO	237.236	228.302
LAV.COLLEG.FIBRA OTTICA	31.555	35.267
ASCENSORI E SCALE MOBILI REV. STATO	13.220	23.188
N.2 SCALE COLLEG. III LIVELLO REV. STATO	128.413	143.520
RIFACIMEN.RECINZIONE APT REV.STATO	234.754	262.372
PASSERELLE SCALE III LIV.	183.466	205.050
AUTOMEZZI	227.137	445.858
SEGNALETICA E INSEGNE LUMINOSE	108.558	148.950
RIFAC.RECINZIONE APT II LOTTO	2.142.815	1.975.609

Movimenti immobilizzazioni finanziarie

Movimentazione delle immobilizzazioni finanziarie dell'esercizio in corso:

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni	Spostament i dalla voce nella voce	Alienazioni	Eliminazioni	Rivalutaz. Svalutaz.	Consistenza 31/12/2005
Partecipazioni in imprese controllate	126.876	1.645.001	-	-	-	-	1.771.877
GH Palermo S.p.A.							
Partecipazioni in imprese collegate	507.602	-	-	-	-	-	122.102
Airgest S.p.A.			-			385.500	
Partecipazioni in altre imprese	4.030	-	-	-	-	-	3.132
			-			898	
Crediti verso altri	2.071.235	322.747	-	-	-	-	2.393.982
TOTALI	2.709.743	1.967.748	0	0	0	0	4.291.093
			0			386.398	

Precedenti movimentazioni immobilizzazioni finanziarie

DESCRIZIONE	Costo storico	Precedenti rivalutazioni	Precedenti svalutazioni	Consistenza 1/01/2005
Partecipazioni in imprese controllate	150.000	-	23.124	126.876
Partecipazioni in imprese collegate	1.127.602	-	620.000	507.602
Partecipazioni in altre imprese	6.714	-	2.684	4.030
Crediti verso altri	1.833.278	237.957	- -	2.071.235
Totali	3.117.594	237.957	645.808	2.709.743

Per il commento alle *partecipazioni in società controllate e collegate* si rinvia ad apposita parte della nota integrativa

Il conto *Immobilizzazioni finanziarie* comprende, nei *crediti verso altri*, l'importo dei *crediti verso clienti in procedure concorsuali* per € 6.393.835 assistito dal *Fondo svalutazione crediti verso clienti in procedure concorsuali* di pari importo.

Crediti verso altri	2.393.905

	2005	2004
UNIFLY EXPRESS SRL	237.957	237.957
DOGANA DI PALERMO	464	464
MINISTERO TRASP. C/CONVENZIONE	27.372	27.372
AMAP C/DEPOSITO	35.018	35.018
IRFIS-ISTRUTTORIE L 488	8.154	8.154
ENEL DISTRIBUZIONE SPA	374	374
E.N.A.C. ART. 17 DL 67/97 (*)	2.021.708	1.643.176
TELE + ATENA SERVIZI	199	199
AIR LIQUIDE SPA	216	216
MINISTERO DEI TRASPORTI	29.756	29.756
DOGANA DI CATANIA	1.187	1.187
CREDITI V/ CLIENTI FALLITI	6.393.835	6.341.791
ERARIO C/ACCONTO TFR	31.495	87.356
F.DO SVAL. CRED. V/FALLITI	- 6.393.835	- 6.341.791

^(*) si riferisce al deposito cauzionale verso l'Enac sulla base dell'art.17 Legge 135/97 relativo al 10% degli introiti delle tasse aeroportuali incassate fino al 31.12.2005

Variazione consistenza altre voci

Nei seguenti prospetti, per ciascuna voce dell'attivo e del passivo diversa dalle immobilizzazioni, vengono illustrati il saldo iniziale, i movimenti dell'esercizio e i movimenti in sede di valutazione di fine esercizio.

Variazione consistenza altre voci

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni / incrementi	Spostament i nella voce dalla voce	Alienazioni/ decrementi	Rivalutaz./ Svalutazioni esercizio	Cons. al 31 dicembre 2005
Clienti e clienti fatture da emettere	11.175.876	4.036.219	-	-	-	15.212.095
Crediti verso imprese controllate	251	859.871	-	-	-	860.122
Crediti tributari	308.648	328.797	-	-	-	637.445
Crediti per imposte anticipate	258.083		-	14.654	-	243.429
Crediti verso altri	313.916	-	-	39.533	-	274.383
Depositi bancari attivi	1.243.290	-	-	1.041.999	-	201.291
Assegni	5.832	-	-	5.832	-	-
Denaro e valori in cassa	38042	14.948	-		-	52.990
Ratei e risconti attivi	315.700	399.001	-	315.700-	-	399.001
Banche c/c passivo	869.692	200.728	-	-	-	1.070.420
Banche c/anticipi	2.235.663	3.079.069	-	-	-	5.314.732
Altri debiti verso banche	-	1.450.079	-	-	-	1.450.079
Clienti c/anticipi	11.656.601	6.587.154	-	-	-	18.243.755
Debiti verso fornitori	9.592.311	509.690	-	-	-	10.102.001
Debiti verso imprese controllate	-	114.411	-	-	-	114.411
Debiti tributari	414.072		-	110.955	-	303.117
Debiti verso ist. di previdenza e di sicurezza sociale	887.416	-	-	291.621	-	595.795
Altri debiti	3.032.669	829.910	-	-	-	3.862.579
Ratei e risconti passivi	643.384	970.997	-	643.384	-	970.997
Fondo T.F.R.	5.705.227	759.568		-1.514859	-	4.949.936

RIMANENZE

Lavori in corso su ordinazione

23.471.756

In confronto all'esercizio precedente le rimanenze subiscono notevole incremento dovuto all' iscrizione dei costi sostenuti nell'esercizio 2005 per la costruzione dei beni di proprietà dello Stato in forza della *Convenzione per la Realizzazione di Interventi Infrastrutturali nell'Aeroporto di Palermo* del 23 ottobre 2003 registrata il 23.12.2003.

Si richiama la *Relazione sulla Gestione* per la descrizione della tipologia dei beni realizzandi.

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni/ incrementi	Spostamenti nella voce dalla voce	Alienazioni/ decrementi		Consistenza 31/12/2005
Rimanenze finali Interventi Infrastrutturali	20.007.125	3.464.631	-	-	-	23.471.756

Rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

130.202

Esprimono la quota stimata al 31.12.2005 di carburanti, cancelleria, materiale elettrico e vari.

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni/ incrementi	Spostamenti nella voce dalla voce	Alienazioni/ decrementi	Rivalutaz./ Svalutazioni esercizio	Consistenza 31/12/2005
Rimanenze finali	138.157	130.202	-	138.157-	-	130.202

CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti dell'attivo circolante ammontano a € 17.339.371 già al netto di Fondi svalutazione, con un incremento pari a € 5.282.597 rispetto al precedente esercizio.

Essi comprendono:

Crediti verso clienti 15.212.095

Che risulta composta da:

- Clienti	8.688.736
- Crediti in sofferenza	952.543
- Crediti v/ clienti riscadenzati	543.822
- Clienti c/note credito da emettere	93.332-
- Clienti c/fatture da emettere	6.157.820
- Fondo svalutazione clienti	1.037.491-

Crediti verso imprese controllate

860.122

- GH PALERMO SPA (operazioni commerciali) 860.122

Crediti tributari 637.445

- Erario c/ rimb. Rivalsa c/c	24.878
- Erario c/iva	420.761
- Erario c/ acconto Ires 2005	44.473
- Credito IVA ex GESAP SICUREZZA	1.250
- Erario c/IRAP	146.083

Imposte anticipate 243.429

Che risulta composta da:

- Irpeg anticipata 2003	87.349
- Irap anticipata 2003	49
- Ires anticipata 2004	53.410
- Irap anticipata 2004	1.854
- Irpeg anticipata 1999	42.997
- Irpeg anticipata 2000	31.283
- Irpeg anticipata 2001	7.328
- Irpeg anticipata 2002	4.053
- Irap anticipata 2002	519
- Ires anticipata 2005	12.922
- Irap anticipata 2005	1.664

Crediti verso altri 274.383

Che risulta composta da:

- Fornitori c/anticipi 135.067- Crediti diversi 139.316

Movimentazione dei Fondi svalutazione crediti verso clienti

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2005	Acquisizioni/ incrementi	Spostamenti nella voce dalla voce (-)	Utilizzi	Svalutazioni esercizio	Consistenza 31/12/05
Fondo svalutazione crediti	1.054.475	40.000		56.984-	-	1.037.491
Fondo svalutazione verso clienti ammessi a procedure concorsuali	6.341.791	52.044				6.393.835
Totali	7.396.264	92.044		56.984-		7.431.326

DISPONIBILITA' LIQUIDE

254.281

Sono così composte :

Depositi bancari e postali 201.291

-

Denaro e valori in cassa 52.990

<u>DEBITI</u> 41.056.889

Comprendono:

Banche conti correnti passivi	1.070.420
Banche c/anticipi	5.314.732
Altri debiti verso banche	1.450.079
Fornitori	10.102.001
Acconti da clienti	18.243.755
Debiti v/controllate	114.411
Debiti tributari	303.117
Debiti v/Istituti Prev.li	595.795
Altri debiti	3.862.579

Il conto **Debiti tributari** risulta così composto :

68.440
224.933
5.433
4.309
0

La voce *Debiti verso Istituto di Prev.za* comprende:

INPS c/contributi	497.771
INPS c/ferie non godute	75.475
Contrib.permesso non goduti	2.292
INPS c/condono	9.308
Contributi INPS gest.separata	8.152
PREVINDAI	2.796

Il conto *Altri debiti*, tra le voci di ammontare più rilevanti, comprende:

1.144.888
352.786
287.281
58.857
53.025
1.770.477

Patrimonio netto

Nei seguenti prospetti sono analiticamente indicate le voci di patrimonio netto, con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché della loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi.

Saldo al 31/12/2005	Saldo al 31/12/2004	Variazioni
16.159.630	19.387.324	-3.227.694

Descrizione	31/12/2004	Incrementi	Decrementi	31/12/2005
Capitale sociale	12.912.500			12.912.500
Riserva legale	415.254			415.254
Riserva futuri investimenti	6.510.686		-451. 113	6.059.573
Utile (perdita) dell'esercizio	-451.113	-3.227.692	451. 113	-3. 227.692
Riserva arrotondamento euro	-3	- 5	3	-5
TOTALE	19.387.324	-3.227.697	3	16.159.630

Le poste del patrimonio netto al 31.12.2005 sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile	Utilizzazioni eff. Ne 3 es. prec. Per copert. Perdite	i Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per altre ragioni
Capitale	12.912.500	В			
Riserva legale	415.254	В			
Riserva futuri investimenti	6.059.573	A, B, C	5.901.312 (**)		
Utili (perdite) portati a nuovo					
Utili (perdite) dell'esercizio	(3.227.692)				
Riserva arr.to euro	(5)				
Totale	16.159.630				
Quota non distribuibile	158.261				

(*) A: per aumento di capitale;

B: per copertura perdite;

C: per distribuzione ai soci

(**) limitazione art.2426 c.c. p.5

La Riserva legale non ha ancora raggiunto il vincolo fissato dall'art.2430 c.c.

Il Fondo riserva straordinaria futuri investimenti è un fondo creato negli anni precedenti ed è costituito da accantonamenti di utili d'esercizio.

Si segnala che, ai sensi dell'art.109, comma 4 del DPR 917/86, l'eventuale distribuzione di utili o riserve concorrerebbe a formare il reddito della Società, se e nella misura in cui residuassero riserve di patrimonio netto e utili portati a nuovo, per un complessivo importo inferiore a € 243.739.

Variazione consistenza voci del patrimonio netto

Di seguito viene presentato il prospetto delle variazioni delle voci del patrimonio netto intervenute negli ultimi tre esercizi precedenti all'esercizio in chiusura:

ESERCIZI 02/05	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva futuri inv.	Ris.rischi v/fall.	Risultato d'esercizio	Ris. Arr.to	Totale
All'inizio dell'esercizio 2002	12.912.500	313.954	5.210.937		1.037.760		19.475.151
Destinazione del risultato dell'esercizio							
- a riserva legale		51.888		985.872	(1.037.760)		
- a riserva futuri investimenti							
Risultato dell'esercizio 2002					988.229		
Alla chiusura dell'esercizio 2002	12.912.500	365.842	5.210.937	985.872	988.229	2	20.463.382
Destinazione del risultato dell'esercizio							
- a riserva legale		49.412			(988.229)		
- a riserva futuri investimenti			938.817				
Risultato dell'esercizio 2003					(624.940)		
Alla chiusura dell'esercizio 2003	12.912.500	415.254	6.149.754	985.872	-624.940	-2	19.838.438
Destinazione del risultato dell'esercizio							
- a riserva legale							
- a riserva futuri investimenti			360.932	(985.872)	624.940		
Risultato dell'esercizio 2004					-451.113		
Alla chiusura dell'esercizio 2004	12.912.500	415.254	6.510.686	0	-451.113	-3	19.387.324
Destinazione del risultato dell'esercizio							
- a riserva legale							
- a riserva futuri investimenti			(451.113)		451.113		
Risultato dell'esercizio 2005					-3.227.692		
Alla chiusura dell'esercizio 2005	12.912.500	415.254	6.059.573	0	-3.227.392	-5	16.159.630

La *Riserva Straordinaria verso debitori falliti* creata per € 985.872 con delibera assembleare del 2002 che ha approvato il bilancio chiuso al 31.12.2001 è stata utilizzata nell'esercizio 2004 (delibera assembleare 30.7.04) come segue:

- in quanto a € 624.940 per la copertura della perdita dell'esercizio 2003;
- per la differenza di € 360.932 è stata portata ad incremento della *Riserva straordinaria futuri investimenti*

Elenco società controllate e collegate

B.III.1.a Partecipazioni in imprese controllate

1.771.877

DESCRIZIONE	Capitale sociale	Patrimonio netto	Utile/Perdit a ultimo esercizio	Quota % dir.	Quota % indir.	Valore iscritto a bilancio	Val.
GH PALERMO SPA AEROPORTO FALCONE BORSELLINO CINISI PA	3.474.268	3.184.320	289.949-	51,00	-	1.771.877	EUR

Tali dati sono relativi al bilancio chiuso al 31/12/2005.

La Gesap S.p.A. con atto in Notaio Franco Salerno Cardillo di Palermo dell' 8 maggio 2005 ha conferito, sulla base della relazione di un esperto ai redatta ai sensi dell'art.2343 C.C., la parte di azienda *Handling* alla controllata Gesap Handling S.r.I. che contestualmente al conferimento ha modificato la propria denominazione in GH Palermo S.p.A. ed ha allargato la base azionaria; in relazione al conferimento la GESAP S.p.A. ha avuto assegnato il 51% del capitale sociale delle Società Controllata mentre il restante 49% è di proprietà della GH Napoli S.p.A., Società posseduta da GESAC S.p.A.

Pertanto, alla data del 31.12.2005 sono state sottoscritte n.1.771.877 azioni da € 1 cadauno sulle complessive n.3.474.268 azioni costituenti l'intero capitale sociale.

La cessione del ramo d'azienda relativo al settore handling ha generato una plusvalenza pari ad Euro 599.918 derivante dalla differenza tra i valori contabili dell'attivo e del passivo ceduti (patrimonio netto ceduto pari ad € 1.045.082) ed i corrispondenti valori rinvenienti dalla valutazione effettuata dal perito nominato dal Tribunale di Palermo ai sensi dell'art.2343 del codice civile, pari ad € 1.645.000. A fronte di tale cessione la GESAP S.p.A. ha ricevuto in cambio azioni della controllata GH Palermo S.p.A. per un valore equivalente.

Trattandosi del primo scorcio di anno di attività della controllata (8.5.05-31.12.05) abbiamo ritenuto di non adeguare il valore di bilancio della partecipazione che al 31.12.2005 è superiore al corrispondente valore di patrimonio netto di competenza, in quanto si ritiene tale differenza interamente recuperabile negli esercizi successivi sulla base dei piani aziendali della società controllata.

Di seguito si descrive l'insieme di attività e passività conferite nella Controllata:

valori in euro

ATTIVITA'		PASSIVITA'	vaiori ili euro
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI:		PASSIVITA' CORRENTI:	
INNOBILIZZAZIONI MATERIALI.		TASSIVITA CORRENTI.	
AUTOMEZZI	1 20/ 130 75	PERSONALE C/RETRIBUZIONE	85.190,60
MEZZI DI SOLLEVAMENTO E	1.274.130,73	TERSONALE GARANTIDOZIONE	03.170,00
TRASPORTO	1.075.357,46	CONTRIBUTI INPS	30.487,00
GENERATORI DI CORR. E COMPR.	,		·
D'ARIA	39.973,76		
ESTINTORI CARRELLATI	3.611,23	RATEO XIII^ MENSILITA'	42.140,68
ASPIRAPOLVERE	820,93	CONTRIB.INPS PER XIII^ MENSILITA'	13.365,88
CARRELLI TRAINABILI	129.027,37	RATEO XIV^ MENSILITA'	103.994,63
ATTREZZATURE VARIE	2.657,06	CONTRIB.INPS PER XIV^ MENSILITA'	32.985,68
		FERIE NON GODUTE	82.036,91
		CONTRIB.INPS PER FERIE NON GODUTE	26.035,70
		PERMESSI NON GODUTI	33.656,12
		CONTRIB.INPS PER PERMESSI NON	·
		GODUTI	10.649,59
ATTIVITA' CORRENTI:		PASSIVITA' CONSOLIDATE	
ERARIO C/ACCONTO IMPOSTA T.F.R.	9.207,35	T.F.R.	1.051.185,25
FEDIE NON CODUTE	0.004.40		
FERIE NON GODUTE	2.024,13		
TOTALE ATTIVITA'	2.556.810,04	TOTALE PASSIVITA'	1.511.728,04
		PATRIMONIO NETTO CEDUTO	1.045.082,00
		TOTALE A PAREGGIO	2.556.810,04

B.III.1.b Partecipazioni in imprese collegate

122.102

DESCRIZIONE	Capitale sociale	Patrimonio netto	Utile/Perdit a ultimo esercizio	Quota % dir.	Quota % indir.	Valore iscritto a bilancio	Val.
AIRGEST SPA Aeroporto Birgi TRAPANI	2.496.288	1.275.719	489.125-	28,73	-	122.102	EUR

I dati di bilancio della AIRGEST sono quelli del bilancio redatto al 31/12/2004.

Sulla base delle perdite comunicate dagli Amministratori della Airgest S.p.A. in seno al Verbale di Assemblea Straordinaria del 31/3/2006 con il quale la Società ha deliberato la riduzione del capitale sociale per perdite da euro 2.496.288 ad euro 424.952, la Gesap S.p.A. ha ritenuto opportuno svalutare ulteriormente il valore di iscrizione della partecipazione, applicando il metodo del patrimonio netto.

Si richiama la Relazione sulla Gestione per le ulteriori informazioni sulla Collegata.

Crediti/debiti

Non esistono crediti e debiti di durata residua superiore a cinque anni nè debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La società nel corso dell' esercizio non ha posto in essere alcuna operazione soggetta all'obbligo di retrocessione a termine.

Composizione ratei, risconti, altri fondi

Nei seguenti prospetti è illustrata la composizione delle voci di cui in oggetto, risultanti iscritte in bilancio.

D.2 Altri ratei e risconti attivi	399.001
Risconti attivi su canoni	59.324
Risconti attivi su interessi passivi	813
Risconti attivi su assicurazioni	246.817
Risconti attivi diversi	92.047

B.2 Fondo per imposte anche differite	144.575
Fondo imposte differite 2004	144.575

B.3 Altri fondi	483.797
Fondo TFR amministratori e collaboratori	83.797
F.do rischi cause in corso	400.000

E.2 Altri ratei e risconti passivi	970.997
Ratei passivi su canoni	17.885
Ratei passivi diversi	47.717
Risconti passivi su affitti	417.617
Risconti passivi su canoni	13.238
Risconti passivi diversi	474.540

I risconti passivi ex **art.8 L.388/2000**, *ricompresi nei risconti passivi diversi*, riflettono i crediti d'imposta di competenza dei successivi esercizi relativi agli investimenti eseguiti nell'esercizio 2001.

Tali investimenti hanno dato luogo ad un credito d'imposta di € 290.523 che viene riscontato in base alla durata del ciclo di ammortamento di ogni bene strumentale interessato.

Fondi rischi ed oneri

Saldo al 31/12/2005	Saldo al 31/12/2004	Variazioni
628.372	364.622	263.750

Descrizione	31/12/2004	Incrementi	Decrementi	31/12/2005
Fondo IRES differita 2004	176.114		48.035	128.079
Fondo IRAP differita 2004	22.681		6.186	16.495
Fondo trattamento fine mandato Amm.ri	65.827	50.733	32.763	83.797
Fondo rischi cause in corso	100.000	300.000		400.000
TOTALE	364.622	350.733	86.984	628.371

Le variazioni riguardano (in ordine):

- l'utilizzo di parte delle imposte differite avuto riguardo agli ammortamenti civilistici effettuati nell'anno e dedotti fiscalmente nell'esercizio precedente;
- l'incremento del Fondo T.F.M. degli amministratori;
- l'implementazione del suddetto fondo per € 300.000 in relazione alle previsioni effettuate dai legali della Società per i rischi sulle cause in corso.

Oneri finanziari imputati all'attivo

Tutti gli interessi e gli altri oneri finanziari sono stati interamente spesati nell'esercizio.

Impegni non su Stato Patrimoniale

Non esistono impegni che non sia stato possibile far risultare dai conti d'ordine in calce allo stato patrimoniale.

Informazioni sul conto economico

Ripartizione dei ricavi e delle vendite

Nel seguente prospetto è illustrata la ripartizione dei dati più significativi dei ricavi delle vendite e delle prestazioni secondo categorie di attività:

- HANDLING (sino alla data dell'8.5.2005 conferimento del ramo d'azienda *handling* alla GH Palermo S.p.A.)
- DIRITTI
- SUBCONCESSIONI
- SERVIZI DIRETTI

Avuto riguardo alla "ripartizione secondo aree geografiche" richiesta dal punto 10 dell'art.2427 si sottolinea che la GESAP S.p.A. svolge la propria attività esclusivamente presso l'Aerostazione FALCONE BORSELLINO di Palermo.

RIPARTIZIONE DEI RICAVI			
	2005	2004	% (+/-)
HANDLING sino all'8.5.05	1.900.729	11.711.936	-83,77

DIRITTI	2005	2004	% (+/-)
Passeggeri Alitalia	2.344.335	2.537.192	-7,60
Merci Alitalia	19.439	34.727	-44,02
Altri diritti passeggeri	5.789.191	5.741.048	0,84
Altri diritti merci	23.437	13.411	74,76
Diritti aeroportuali	3.797.012	3.881.082	-2,17
Diritti Sicurezza	3.439.230	3.391.688	1,40
Diritti controllo bagagli stiva	3.249.220	3.204.302	1,40
	18.661.867	18.803.453	-0,75

SUB CONCESSIONI			%
	2005	2004	(+/-)
Tabacchi,giornali e art.vari	36.910,41	40.036,06	-7,81
Sportello bancario	264.078,30	255.131,38	3,51
Autonoleggi	1.222.000,19	1.156.375,73	5,68
Catering	67.171,19	84.396,00	-20,41
Servizio pubblicità	1.058.332,15	878.809,12	20,43
Servizio ristorazione	868.560,51	847.032,12	2,54
Biglietteria	390.839,26	370.071,52	5,61
Banchi accettazione	540.455,18	63.578,07	750,07
Fitti attivi	1.839.887,07	-	(*)
Altri proventi da subconcessioni	918.735,58	902.142,72	1,84
	7.206.969,84	4.597.572,72	56,76

(*) nel bilancio 2004 la voce era incluso tra gli altri ricavi

SERVIZI DIRETTI	2005	2004	% (+/-)
Parcheggio	1.028.688	1.059.277	-2,89
Servizio Merci Alitalia	208.536	357.490	-41,67
Movimentazione merci	24.884	18.106	37,43
Noleggio mezzi di rampa	280.022	511.049	-45,21
Posteggi mezzi rampa	18.399	18.619	-1,19
Carburante	262.756	80.781	225,27
Rimozione auto	3.873	9.641	-59,82
Proventi accessori	33.191	27.958	18,71
Box assistenza passeggeri	19.952	53.751	-62,88
Servizi di manutenz. Officina	61.318	0,00	
Gestione riconsegna bags	1.710	0,00	
Servizio radiogeno merci	6.157	0,00	
Servizio handling cargo	73.905	0,00	
Area sosta mezzi GH Palermo	52.185		
	2.075.581	2.136.676	-2,86

A.5.a. Contributi in conto esercizio

475.000

La voce comprende la quota di contributo ricevuta dal Comune di Palermo, dalla Provincia di Palermo e dalla CCIAA di Palermo a fronte della promozione dello scalo e delle tratte *point to point*.

A.5.b. Ricavi e proventi diversi

1.951.739

La voce comprende, tra i più significativi:

-	ricavi per crediti d'imposta art. 7 L.388/00	11.732
-	ricavi per crediti d'imposta art. 8 L.388/00	43.080
-	rimborso utenze comuni	526.120
-	recupero consumi elettrici	164.108
-	Distacco personale GH Palermo S.p.A.	594.000
-	Sopravvenienze attive	188.527

COSTI

ACQUISTI

I costi per *acquisti* sono così ripartiti

COSTI PER ACQUISTI	2005	2004
per materie prime, sussidiarie		
di consumo e di merci		
MATERIALE DI MANUITENZIONE	107.000	157.004
MATERIALE DI MANUTENZIONE	137.230	157.324
CARBURANTI E LUBRIFICANTI	447.149	410.535
UTENSILI DI OFFICINA	2.822	1.147
MATERIALI VARI	35.134	98.162
	622.336	667.169

SERVIZI

I costi per servizi sono così ripartiti :

SERVIZI	2005	2004
MANUTENZIONI	1.010.902	953.687
CANONI ASSISTENZA	250.472	534.164
ASSICURAZIONI	476.378	454.680
ENERGIA ELETTRICA	1.104.205	817.095
PRESTAZIONI PROFESSIONALI	1.094.557	974.838
COLLABORAZIONI	0	16.665
ORGANI SOCIALI	817.400	787.696
RAPPRESENTANZA	146.838	205.195
TRASPORTI	143.911	257.115
SPESE TELEFONICHE E INTERNET	196.983	201.003
SICUREZZA E CONTR. PASSEGGERI	4.085.755	3.444.875
PUBBLICITA' E PROMOZIONE	1.529.560	1.317.211
LAVORI PER CONTO DELLO STATO	4.965.768	12.258.895
SPESE PERSONALE INTERINALE	46.863	647.248
CONSUMI UTENZE	443.387	405.122
PULIZIA, RIFIUTI E VARIE	1.469.013	1.490.351
SERV. CARRELLI E PORTAB.	482.371	482.371
SPESE CONVEGNI E SEMINARI	12.654	30.167
SERVIZI VARI	357.623	246.915
FACCHINAGGIO	0	50.552
	18.634.640	25.575.844

GODIMENTO BENI DI TERZI

I costi di godimento beni di terzi sono così ripartiti

GODIMENTO DI BENI DI TERZI	2005	2004
CANONI AEROPORTUALI	1.952.428	1.864.433
CANONI UTILIZZO SISTEMI ELETTRONICI	342.699	506.763
NOLEGGI VARI	51.298	36.333
NOLEGGIO AUTOVETTURE	42.224	14.553
	2.388.651	2.422.084

ONERI DIVERSI DI GESTIONE

Gli *oneri diversi di gestione* sono così ripartiti

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2005	2004
CANCELLERIA E STAMPATI	115.117	186.945
SOPRAVVENIENZE PASSIVE	495.435	422.308
RIMBORSI SPESE	38.284	78.517
QUOTE ASSOCIATIVE	136.544	114.323
ABBONAMENTI LIBRI E RIVISTE	46.823	37.493
RISARCIMENTO DANNI A TERZI	8.572	4.170
COSTI VARI	117.985	179.123
	958.764	1.022.882

COSTI PER IL PERSONALE

I costi per il personale ammontano a 14.254.019 di euro e comprendono le retribuzioni corrisposte, gli accantonamenti per il trattamento di fine rapporto, le ferie maturate e non godute, gli oneri previdenziali ed assistenziali in applicazione dei contratti e della legislazione vigente.

COSTI PER IL PERSONALE	,	2005	,	2004	%
STIPENDI E SALARI					
SALARI	3.934.311		5.088.461		
FERIE NON GODUTE OPERAI	90.974	4.025.285	153.351	5.241.812	-23,21
STIPENDI	5.086.225		5.426.704		
FERIE NON GODUTE IMPIEG.	112.865		147.238		
PERMESSI NON GODUTI	8.288 _	5.207.377	93.947	5.667.890	-8,12
STIPENDI DIRIGENTI	327.022		348.415		
FERIE NON GODUTE DIRIG.	35.035	362.057	27.401	375.817	-3,66
		9.594.719		11.285.519	-14,98
T.F.R.		759.568		845.875	-10,20
ONERI SOCIALI		3.046.275		3.741.448	10.50
ONERI SOCIALI		3.040.273		3.741.440	-18,58
ALTRI COSTI PER IL PERSONALE		853.457		1.006.554	-18,58
Totale schema conto economico					
legale		14.254.019		16.879.396	-15,21
COSTI LAVORO INTERINALE		46.866		647.247	-92,76
Totale schema conto economico riclass	sificato	14.300.885		17.526.643	-18,40

Proventi da partecipazioni diversi dai dividendi

Non esistono proventi da partecipazioni di cui all'art. 2425, n. 15,C.C.

Suddivisione oneri finanziari

Nel seguente prospetto gli interessi e altri oneri finanziari di cui all'art. 2425, n. 17 C.C. sono suddivisi tra quelli relativi a debiti verso banche ed altri debiti.

C.17.d Interessi ed altri oneri finanziari verso altri	237.859-
Interessi passivi moratori	17.959-
Interessi passivi diversi	6-
Interessi passivi su c/c bancari	141.515-
Interessi passivi su mutuo Banca Nuova	30.537-
Commissioni su fideiussione	9.403-
Commissioni su carte di credito	7.426-
Oneri bancari	27.573-
Commissioni Bancomat POS	3.440-

Utili e perdite su cambi

Non sussistono a fine esercizio attività e/o passività in valuta.

Rettifica di valore di attività finanziarie

La composizione delle *rettifiche di valore delle attività finanziarie* è indicata nei seguenti prospetti:

D.19.a Svalutazione di partecipazioni		386.398
Svalutazione di partecipazioni	(Airgest S.p.A.)	386.398

D.19.b Svalutazione di imm.fin. che non costituiscono partecipazioni	52.043
Perdite su crediti di clienti ammessi a procedure concorsuali nel 2005	52.043

Composizione dei proventi e degli oneri straordinari

La composizione dei proventi e degli oneri straordinari è indicata nei seguenti prospetti:

E.20.a Plusvalenze da alienazione	783.418
Plusval. da alienaz.immobiliz. materiali	183.500
Plusvalenze da cessione ramo d'azienda in GH Palermo S.p.A. (*)	599.918
E.21.a Minusvalenze da alienazioni	27.700-
Minusval. su alienaz. immobil. materiali	27.700-
E.21.b Imposte relative ad esercizi precedenti	35.608-
Imposte e tasse esercizi precedenti	35.608-
E.21.c Altri oneri straordinari	166-
Insussistenze passive	170-
Oneri da conversione in euro	5

^(*) si richiama quanto descritto nel commento alla voce partecipazioni

Fiscalità ordinaria e differita

Le imposte sul reddito hanno la natura di oneri sostenuti nella produzione del reddito; conseguentemente nel bilancio, per il principio della competenza, devono essere recepite le imposte che, pur essendo di competenza di esercizi futuri sono esigibili con riferimento all'esercizio in corso (imposte anticipate) e quelle che, pur essendo di competenza dell'esercizio, si renderanno esigibili solo in esercizi futuri (imposte differite)

La loro contabilizzazione deriva dalle" differenze temporanee" tra il valore attribuito ad una attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valor attribuito a quell'attività o a quella passività ai fini fiscali.

Le "differenze temporanee" concorrono nel loro complesso a determinare la base di calcolo delle "imposte anticipate e differite"

Nel bilancio al 31.12.2005, in aggiunta alle imposte ordinarie dell'esercizio, sono rappresentate imposte anticipate determinate nell'esercizio.

Le voci che nell'esercizio hanno determinato le differenze temporanee e le relative imposte sono riassunte nel seguente schema:

Differenze temporanee imponibili	
Table diff house incoming	
Totale diff. temp. imponibili	zero
IRES differita	
IRAP differita	
Imposte differite totali	zero

Differenze temporanee deducibili	
Spese rappresentanza da dedurre negli esercizi 2006/2009	39.156
Totale diff. temp. deducibili	39.156
IRES anticipata	12.983
IRAP anticipata	1.672
Imposte anticipate totali	14.655

A completamento dei dati elencati, si precisa che:

- le imposte differite passive sono state calcolate utilizzando le aliquote medie attese nel periodo in cui le differenze temporanee si riverseranno (33% IRES e 4,25% IRAP)
- le attività per imposte anticipate sono state iscritte in quanto esiste la ragionevole certezza che nel periodo in cui le differenze temporanee si riverseranno, il reddito imponibile non sarà inferiore a tali differenze;
- L'imposta teorica determinata sulla base della configurazione del reddito imponibile ai fini IRAP avrebbe portato ad imposte per € 448.935 come illustrato nel prospetto che segue
- L'annualità in oggetto ai fini IRES rappresenta un esercizio in cui il reddito imponibile è negativo; nel prospetto è comunque evidenziata l'iscrizione di *Ires anticipata* per € 83.598 e l'utilizzo di *Ires differita* iscritta nell'esercizio precedente per € 48.038

RICONCILIAZIONE TRA ONERE FISCALE DA BILANCIO E ONERE FISCALE TEORICO (IRES)

IRES	IMPONIBILE	IRES 33%
Risultato prima delle imposte IRES teorica (33,00)%	-2.803.009	-924.993
Differenze Temporanee tassabili in es. successivi	-145.558	
Derivanti da esercizio corrente	zero	
Derivanti da esercizi precedenti		
Utilizzo ammortamenti fuori bilancio 2004	-145.558	
IRES differita		-48.034
Differenze Temporanee Deducibili in es. successivi	39.340	
Derivanti da esercizio corrente	- 39.156	
Spese rappresentanza 2005 da dedurre negli esercizi 06/09	-39.156	
Derivanti da esercizi precedenti	78.496	
Spese rappresentanza esercizi precedenti	49.965	
Emolumenti Cda eserc. prec corrisposti nel 2005	28.531	
IRES anticipata		12.982
Differenze permanenti	533.112	475.007
Costi non deducibili - var. in aumento del reddito	1.276.129	175.927
Variazioni in diminuzione del reddito	743.017	
TOTALE IMPONIBILE IRES	-2.376.115	
IRES effettiva		-784.118

RICONCILIAZIONE TRA ONERE FISCALE DA BILANCIO E ONERE FISCALE TEORICO (IRAP)

IRAP	IMPONIBILE	IRAP 4,25%
Differenza tra valore e costi della produzione	-2.902.379	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP	718.163	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	14.544.128	
Base imponibile IRAP	10.923.586	
IRAP teorica (4,25)%		464.252
Differenze Temporanee tassabili in es. successivi	-145.558	
Derivanti da esercizio corrente	zero	
Derivanti da esercizi precedenti Utilizzo ammortamenti fuori bilancio 2004	-145.558	
IRAP differita		-6.186
Differenze Temporanee Deducibili in es. successivi	39.340	
Derivanti da esercizio corrente Spese rappresentanza 2005 da dedurre negli esercizi 06/09	-39.156 <i>-39.156</i>	
Derivanti da esercizi precedenti Emolumenti Cda eserc. prec corrisp. nel 2005	78.496 <i>28.531</i>	
Spese rappresentanza esercizi precedenti	49.965	
IRAP anticipata		1.672
TOTALE IMPONIBILE IRAP	10.817.368	
IRAP effettiva		459.738

Operazioni di locazione finanziaria

La Società non ha in essere alcuna operazione di locazione finanziaria.

Numero medio dipendenti

Il numero dei dipendenti nella Società calcolato come media aritmetica semplice delle medie mensili, è illustrato nella seguente tabella:

Numero medio dipendenti	2005	2004
Dirigenti	2	1,97
Quadri	5	4,6
Impiegati	179,38	193,47
Operai	164,56	212,85

Compensi amministratori e sindaci

L'ammontare dei compensi spettanti all'Organo Amministrativo e al Collegio Sindacale è indicato nel seguente prospetto:

Amministratori	
Compensi in misura fissa	585.105
Indennita' di fine rapporto	50.733
Sindaci	
Emolumenti	211.741

I compensi agli amministratori sono stati interamente corrisposti nell'esercizio.

Numero e valore azioni della società

Nel seguente prospetto è indicato il numero e il valore nominale delle azioni della società al 31 dicembre 2005.

Non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie.

Descrizione	Numero	Valore nominale	Valore nominale complessivo
Capitale sociale Consistenza iniziale Consistenza finale	250.000	51,65	12.912.500
	250.000	51,65	12.912.500

Azioni di godimento e obbligazioni emesse dalla società

La società non ha emesso azioni di godimento e obbligazioni convertibili in azioni nè titoli o valori similari.

Altri strumenti finanziari emessi dalla società

La società non ha emesso altri strumenti finanziari.

Finanziamenti dei soci alla società

La società non ha ricevuto alcun finanziamento da parte della compagine sociale.

Informazioni relative ai patrimoni destinati

Non sussistono alla data di chiusura del bilancio patrimoni destinati ad uno specifico affare.

Informazioni sul fair value degli strumenti finanziari

La società non ha sottoscritto alcun strumento finanziario derivato.

Rivalutazioni monetarie

Ai sensi e per gli effetti dell'art.10 della legge 19 Marzo 1983, N.72, così come anche richiamato dalle successive leggi di rivalutazione monetaria, si precisa che per i beni tuttora esistenti in patrimonio non è stata mai eseguita alcuna rivalutazione monetaria.

Situazione e movimentazioni delle azioni proprie

La società non ha mai posseduto azioni proprie.

Situazione e movimentazioni azioni o quote della controllante

La società è controllata essenzialmente da Enti Pubblici.

Considerazioni finali

Si richiama quanto descritto nella Relazione sulla Gestione a commento dei principali eventi che hanno determinato la perdita d'esercizio ed alla prevedibile evoluzione della gestione.

Rendiconto finanziario

RENDICONTO FINANZIARIO DELLE VARIAZIONI DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO

	NTI DI FINANZIAMENTO			
7/)	FONTI GENERATE DALLA GESTIONE REDDITUALE		Importo	왕
11,	Utile (perdita) dell'esercizio	(3.227.692)	
	Ammortamenti Svalutazioni		2.882.928 386.398	
	Accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto		759.569	8,40
	Capitale circolante netto generato dalla gestione reddituale		801.203	1
C)	ACCANTONAMENTI AI FONDI RISCHI ED ONERI		263.750	2,92
D)	AUMENTI DI DEBITI A MEDIO E LUNGO TERMINE			
	Aumenti prestiti obbligazionari/mutui		1.144.211	12,66
	Totale aumenti di debiti a medio e lungo termine		1.144.211	12,66
E)	RIDUZIONI DI ATTIVO IMMOBILIZZATO			İ
	Riduzioni immobilizzazioni immateriali Riduzioni immobilizzazioni materiali (valori di realizzo)		342.839 2.573.283	3,79 28.47
	Totale riduzioni di attivo immobilizzato		2.916.122	
F)	RIDUZIONI DI CREDITI A MEDIO E LUNGO TERMINE		725.106	8,02
	Totale fonti esterne		5.049.189	
	TOTALE FONTI DI FINANZIAMENTO		5.850.392	64,72
	IMPIEGHI DI FONDI			
G)	AUMENTI DI ATTIVO IMMOBILIZZATO			
	Aumenti di immobilizzazioni immateriali		2.417.994	26,75
	Aumenti di immobilizzazioni materiali		3.139.325	
	Aumenti di immobilizzazioni finanziarie		1.967.748	21,77
	Totale aumenti di attivo immobilizzato		7.525.067	83,24
I)	PAGAMENTO INDENNITA' DI FINE RAPPORTO		1.514.859	16,76
0)	DIMINUZIONE DI CAPITALE NETTO		2	0,00
	TOTALE IMPIEGHI DI FONDI		9.039.928	I
	AUMENTO (DIMINUZIONE) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		3.189.536)	(35,28)
	DETERMINATO DA			
IN	CREMENTO (DECREMENTO) DELLE ATTIVITA' A BREVE			
DI	SPONIBILITA' LIQUIDE	(1.032.883)	(8,94)

RENDICONTO FINANZIARIO DELLE VARIAZIONI DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO

		Importo	*
RIMANENZE		3.456.676	29,92
CREDITI		5.895.806	51,04
ATTIVITA' FINANZIARIE	(40.569)	(0,35)
RATEI E RISCONTI ATTIVI		83.301	0,72
 VARIAZIONE DELLE ATTIVITA' A BREVE		8.362.331	72,39
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE PASSIVITA' A BREVE			
DEBITI VERSO BANCHE		3.585.665	31,04
DEBITI VERSO FORNITORI		509.690	4,41
DEBITI TRIBUTARI	(110.955)	(0,96)
ALTRI DEBITI		7.239.854	62,67
RATEI E RISCONTI PASSIVI		327.613	2,84
VARIAZIONE DELLE PASSIVITA' A BREVE		11.551.867	100,00
AUMENTO (DIMINUZIONE) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(3.189.536)	(27,61)

GES.A.P SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.	Bilancio al 31.12.2005
BILANCI DELLE SOCIETA' CONTROLLATE AL 31 DICEN	
Soggette all'attività di Direzione e Coordinamento da parte della GES	SAP S.p.A.

GH PALERMO SPA

Direzione e Coordinamento: GES.A.P.- SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Sede Legale AEROPORTO FALCONE BORSELLINO CINISI PA

Bilancio al 31/12/2005

STATO PATRIMONIALE (In Euro)

ATTIVO		Al 31/12/2005 Parziali Totali		AI 31/12/2004
A	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI			
A.I	ANCORA DOVUTI Versamenti non ancora richiamati		1.276.391	_
TOTALE	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		1.276.391	-
В	IMMOBILIZZAZIONI			
B.I	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
B.I.1	Costi di impianto e di ampliamento		6.439	7.396
B.I.5	Avviamento		241.181	-
Totale	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		247.620	7.396
B.II	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
B.II.2	Impianti e macchinario		6.916	-
B.II.3	Attrezzature industriali e commerciali		2.670.622	-
Totale	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		2.677.538	-
B.III	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
B.III.2	Crediti		5.097	-
	Crediti verso altri	5.097		-
	esigibili entro l'esercizio successivo	5.097		-
Totale	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		5.097	-
TOTALE	E IMMOBILIZZAZIONI		2.930.255	7.396

С	ATTIVO CIRCOLANTE			
C.II	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
C.II.1	Crediti verso clienti		1.703.309	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	1.703.309		-
C.II.4	Crediti verso imprese controllanti		244.513	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	244.513		-
C.II.4-bi	s Crediti tributari		90.002	8.674
	esigibili entro l'esercizio successivo	90.002		8.674
C.II.4-te	r Imposte anticipate		27.608	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	27.608		-
C.II.5	Crediti verso altri		49.560	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	49.560		-
Totale	CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		2.114.992	8.674
C.IV	DISPONIBILITA' LIQUIDE			
C.IV.1	Depositi bancari e postali		913.979	117.125
C.IV.3	Denaro e valori in cassa		985	-
Totale	DISPONIBILITA' LIQUIDE		914.964	117.125
TOTALI	E ATTIVO CIRCOLANTE		3.029.956	125.799
D	RATEI E RISCONTI ATTIVI			
D.II	Altri ratei e risconti attivi		22.201	226
TOTALI	E RATEI E RISCONTI ATTIVI		22.201	226
_				_
TOTALI	E ATTIVO		7.258.803	133.421

PASSIVO		Al 31/12 Parziali	Al 31/12/2005 Parziali Totali	
Α	PATRIMONIO NETTO			
A.I	Capitale		3.474.268	150.000
A.VII	Altre riserve		1	1
A.IX	Utile (perdita) dell'esercizio		289.949-	23.124-
TOTALI	E PATRIMONIO NETTO		3.184.320	126.877
A.VII	Altre riserve: distinta indicazione		1	1
В	FONDI PER RISCHI E ONERI			
B.2	Fondo per imposte, anche differite		122.624	-
TOTALI	E FONDI PER RISCHI E ONERI		122.624	-
С	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI			
C	LAVORO SUBORDINATO	_	1.121.358	-
D	DEBITI			
D.7	Debiti verso fornitori		317.923	6.270
	esigibili entro l'esercizio successivo	317.923		6.270
D.10	Debiti verso imprese collegate		173.740	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	173.740		-
D.11	Debiti verso imprese controllanti		1.654.440	251
	esigibili entro l'esercizio successivo	1.654.440		251
D.12	Debiti tributari		75.166	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	75.166		-
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		271.299	-
	esigibili entro l'esercizio successivo	271.299		-
D.14	Altri debiti		337.933	23
	esigibili entro l'esercizio successivo	337.933		23
TOTALE DEBITI			2.830.501	6.544
TOTALI	E PASSIVO		7.258.803	133.421

CONTO ECONOMICO

	CONTO EC	ONOMICO		
CONTO ECONOMICO			AI 31/12/2005	
		Parziali	Totali	
Α	VALORE DELLA PRODUZIONE			
A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni		5.069.365	-
A.5	Altri ricavi e proventi		18.004	-
A.5.b	Ricavi e proventi diversi	18.004		-
TOTALE	VALORE DELLA PRODUZIONE		5.087.369	-
_				_
В	COSTI DELLA PRODUZIONE			
B.6	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		174.939	-
B.7	Costi per servizi		716.863	8.456
B.8	Costi per godimento di beni di terzi		808.406	-
B.9	Costi per il personale		3.281.213	-
B.9.a	Salari e stipendi	1.862.779		-
B.9.b	Oneri sociali	566.389		-
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	144.996		-
B.9.e	Altri costi per il personale	707.049		-
B.10	Ammortamenti e svalutazioni		294.393	10.706
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	27.754		-
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	216.738		-
B.10.c	Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-		10.706
B.10.d	Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	49.901		-
B.14	Oneri diversi di gestione		9.209	5.087
TOTAL	E COSTI DELLA PRODUZIONE		5.285.023	24.249
Differen	iza tra valore e costi della produzione		197.654-	24.249-
Dillordi			101.004	
С	PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
C.16	Altri proventi finanziari		5.914	1.764
C.16.d	Proventi diversi dai precedenti	5.914		1.764
C.16.d.4	Proventi diversi dai precedenti da altre imprese	5.914		1.764
C.17	Interessi ed altri oneri finanziari		3.019-	255-
C.17.d	Interessi e altri oneri finanziari verso altri	3.019-		255-
TOTALE	E PROVENTI E ONERI FINANZIARI		2.895	1.509

E	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
E.20	Proventi straordinari		1.863	-
E.20.b	Altri proventi straordinari	1.863		-
E.21	Oneri straordinari		2.037-	384-
E.21.c	Altri oneri straordinari	2.037-		384-
TOTAL	E PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		174-	384-
Risulta	to prima delle imposte		194.933-	23.124-
22	Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		95.016-	-
22.a	Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	122.624-		-
22.c	Imposte anticipate sul reddito dell'esercizio	27.608		-
23	Utile (perdite) dell'esercizio		289.949-	23.124-

GES.A.P.

SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Sede legale: Aeroporto Civile "G. Falcone e P. Borsellino"

Punta Raisi – Cinisi – (Palermo)

Capitale Sociale Euro 12.912.500,00 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 2005

1. <u>LA RELAZIONE SULL'ANDAMENTO ECONOMICO-</u> <u>PATRIMONIALE</u>

1.1. L'ANALISI DEL RISULTATO D'ESERCIZIO.

Signori Azionisti,

L'assemblea ordinaria dei Soci oggi convocata, dati i maggiori termini previsti dall' art.9 dello Statuto in forza della redazione del bilancio consolidato, è chiamata alla approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 Dicembre 2005 che espone un valore della produzione pari a 37.237.655 euro, un risultato operativo lordo negativo di 2.902.379 euro ed una perdita di esercizio al netto delle imposte di 3.227.692 euro.

L'esercizio 2005, pertanto, nonostante gli esaltanti risultati gestionali ottenuti su più fronti, dal punto di vista reddituale finirà con l'essere ricordato come l' annus horribilis della Società, tanto da fare ombra -

quanto meno in una visione di brevissimo periodo - addirittura alla stessa **Concessione della Gestione Totale Quarantennale**, deliberata dal Consiglio di Amministrazione dell'Enac il 1° marzo 2005 che ha approvato il piano d'investimenti relativo al periodo 2005–2044, e che ha portato, lo scorso 16 maggio, alla firma della relativa Convenzione.

E sono proprio gli esaltanti risultati ottenuti su più fronti a meritare la passerella iniziale, di modo che, <u>dal punto di vista gestionale</u>, l'esercizio 2005 dovrà essere annotato come l'anno:

- della formale consegna all'ENAC del progetto esecutivo del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), redatto sulla base di quanto concordato in sede di valutazione istruttoria con gli stessi Uffici tecnici dell' Ente;
- 2. dell'approvazione dello strumento operativo di pianificazione dello scalo c.d. <u>Masterplan aeroportuale</u> che si configura come il quadro generale del programma di interventi per lo sviluppo aeroportuale rapportato agli strumenti esistenti (PSA e Piano d' investimenti quarantennale) e agli scenari di traffico, definendo il nuovo assetto planivolumetrico generale del complesso aeroportuale, i rapporti con il territorio, nonché le ipotesi di espansione del sedime aeroportuale e di nuovi servizi;
- dell'avvio del complesso processo di ristrutturazione aziendale, secondo un nuovo modello organizzativo – approvato dall'Enac e ampiamente condiviso anche dalle Organizzazioni Sindacali - teso a rendere più efficiente la gestione dei processi produttivi;
- 4. del raggiungimento di elevatissimi standard di **safety aeroportuale** a seguito della eliminazione di alcune criticità rilevate in *air-side*, nonché della costante azione di monitoraggio per il mantenimento delle conformità ai requisiti della Certificazione Enac rilasciata nel maggio 2004 e dell' azione

di puntuale verifica del corretto uso delle infrastrutture da parte degli handler, con segnalazione delle inadempienze;

- 5. del completamento dei lavori della **nuova Area Arrivi, e delle aree disallestimento e restituzione bagagli**, che hanno conferito allo scalo un volto nuovo, moderno e gradevole, oltre che più adeguato a rappresentare la porta d'ingresso della quinta città d' Italia;
- 6. dell'aggiudicazione della gara per la **sub-concessione degli spazi pubblicitari**, andata deserta nei precedenti esercizi, registrando un vistoso incremento (+ 20,7%) del canone ma anche un apprezzato effetto architettonico e d' arredamento degli spazi aeroportuali;
- 7. dell'avanzamento degli interventi di cui all'Accordo di Programma Quadro Por Trasporti per oltre 70 milioni di euro ottenendo nel corso dell'ultimo monitoraggio della competente struttura Enac il compiacimento per avere ribaltato in poco tempo la situazione emersa agli inizi del 2004, quando numerosi interventi erano considerati a rischio di revoca del finanziamento comunitario;
- 8. della conclusione positiva della rendicontazione all'Enac dei **lavori APQ realizzati**, che ha consentito di incassare 2,3 milioni di euro, nonché di rendicontare ulteriori 4,2 milioni di euro, regolarmente incassati nel febbraio 2006, portando il risultato del biennio 2004 e 2005 a 19,6 milioni di euro, circa;
- 9. degli eccellenti risultati ottenuti sul fronte degli **interventi operati in forza dell'art. 17 della L. 135/97,** in regime di anticipata occupazione dell'air-side, e relativi:
 - a) alla presentazione ad Enac del piano di investimenti "2005-2006", per oltre 4 milioni di euro;

- b) all'avanzamento spedito delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'air-side previste nel piano "2003/2005", a fronte di un programma di investimenti per complessivi 13 milioni di euro comprese le somme precedentemente non spese ottenendo un risultato ritenuto ambizioso, per impegno e dimensioni, anche dalla stessa Enac al momento della sua approvazione;
- c) all'avviato completamento degli interventi di "art.17" previsti nel piano "2000/2002";
- 10. della formalizzazione all'Enac dell' istanza per l' approvazione delle **Infrastrutture Centralizzate di Base** (ICB);
- 11. dello **sviluppo commerciale** dello scalo grazie al consolidamento e all'ampliamento delle destinazioni *point to point* internazionali, di medio e lungo raggio, anche con l'introduzione della tratta diretta intercontinentale Palermo-New York.

Ma l'esercizio 2005 va annotato soprattutto come l'anno dello **spin-off dell'handling**, operato non più quale (probabile) opzione strategica all' interno di un ben definito programma di riassetto e sviluppo societario, quanto piuttosto necessitato - almeno nei tempi - dalla ricerca di una adeguata capacità reddituale della Società, messa gravemente a repentaglio dal violento stravolgimento determinato sullo scalo di Palermo dall' arrivo di un terzo handler particolarmente aggressivo.

Il sovrapporsi della selvaggia liberalizzazione dei servizi a terra - che in un sol colpo è andata ad incidere su un' area di business pari ad oltre 1/3 del totale dei ricavi e che, in pochi mesi, si è più che dimezzata – unito alla rigidità della struttura dei costi della Società e, soprattutto, alla ridondanza del numero degli addetti (ben 415 ad inizio esercizio

2005), ha seriamente messo in discussione la stessa sopravvivenza della Società che a queste condizioni non avrebbe trovato ristoro neppure in una forte iniezione di capitale di rischio da parte dei Soci: il rilascio e il mantenimento della Concessione della Gestione Totale quarantennale, infatti, si basa sul riconoscimento del Gestore aeroportuale di produrre una redditività adeguata a sostenere, nel caso di Gesap, un piano di investimenti di oltre 400 milioni di euro.

Ed è questo l' impegno attuale e prospettico del Vs. Consiglio di Amministrazione e del Management.

In tal senso, il risultato negativo di bilancio dell'esercizio 2005 non è in alcun modo comparabile con quello dei due precedenti esercizi (-624.940 euro nel 2003 e - 451.113 euro nel 2004), riconducibile in quel caso:

- 1. alla **svalutazione di crediti** verso clienti dichiarati falliti, operata nel 2003 per 1.033.585 euro;
- 2. alla decisione prudenziale ma ineluttabile di svalutare interamente il credito di 1,3 milioni di euro relativo agli esercizi 2002 e 2003 maturato nei confronti del **Gruppo Volare**, dichiarato insolvente il 22 novembre 2004;
- 3. alla svalutazione di 620 mila euro operata nell' esercizio 2003
 della partecipazione detenuta nella AIRGEST SpA Società di Gestione dell'aeroporto di Trapani;

e cioè a meri eventi gestionali ancorché a carattere straordinario, che penalizzarono soprattutto l'esercizio 2004 che, senza i crediti inesigibili del 2002 e 2003 nei confronti di Volare, avrebbe chiuso con un EBIT positivo di oltre 2 milioni di euro.

Entrambi gli esercizi, comunque, si chiusero con un margine della produzione positivo (+ 2.128.799 nel 2003 e + 1.835.355 nel 2004),

certo non sufficiente a reggere l'onda d'urto degli oltre tre milioni di euro di costi provocati dalla gestione dei crediti aviation operata tra il 2002 e il 2003, nonché dall'acquisizione (decisa nell'agosto 2002) di una partecipazione, quella nella società di gestione dello scalo trapanese, rivelatasi ben presto fondata su presupposti strategici, finanziari e contabili fallaci.

Nessun legame esiste quindi nella formazione dei tre risultati negativi di fila conseguiti dalla Vs. Società.

L'esercizio 2005, il cui bilancio viene sottoposto oggi alla Vostra approvazione, espone infatti – e per la prima volta nella storia della Società - un risultato operativo negativo (-2,9 milioni di euro) che mostra con tutta evidenza come la "traversata del deserto" iniziata dal nuovo management nel 2004 si sia rivelata ben più ardua del previsto e comunque lungi dall' essere ancora conclusa.

Un risultato negativo, quello del 2005, che se ha più di un padre come si vedrà appresso, ha comunque un'unica matrice nella già citata fragilità strutturale della stessa Società. Una fragilità dalla quale si sta progressivamente uscendo, ma già evidenziata nel periodo 2000-2004 da alcuni indicatori economici relativi alla produttività del lavoro, alla capacità di generare reddito e di profitto, tutti sfavorevoli, così come evidenziato dall'Enac in sede di istruzione della Concessione della Gestione Totale:

- il rapporto ricavi totali/numero degli addetti (fatturato per addetto) risulta pari a € 84.674, a fronte della media degli altri scali di € 160.925;
- 2. il rapporto valore aggiunto/numero degli addetti (margine per addetto) risulta pari a € 45.698, a fronte della media degli altri scali di € 62.074;

- 3. il rapporto ricavi totali/WLU (fatturato per unità di carico trattata) risulta pari ad € 9,12 a fronte della media degli altri scali di € 18,69;
- il rapporto profitto o perdita/WLU (utile per unità di carico trattata) risulta pari a € 0,31, a fronte della media degli altri scali di € 1,05;
- 5. il rapporto fatturato/costi (margine relativo alla gestione caratteristica, al netto delle partite straordinarie e finanziarie) è pari ad 1,01, a fronte della media degli altri scali di 0,99;
- 6. il tasso di crescita (variazione percentuale del reddito operativo) negativo negli esercizi 2002 e 2003.

Una fragilità strutturale, quella della Gesap, attutita negli anni solo dalla posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei servizi a terra agli aeromobili e ai passeggeri sullo scalo di Palermo - almeno finché questo è stato possibile - tanto da consentire di trascurare a lungo, nonostante i ripetuti solleciti dell'Enac, anche la formalizzazione dell'istanza per l'approvazione dei corrispettivi delle Infrastrutture Centralizzate di Base (ICB).

Questo mondo fuori dal mondo era comunque destinato a scomparire.

Come noto, infatti, la prevista liberalizzazione dei c.d. servizi a terra di cui al D.Lgs.18/99 - si è realizzata sullo scalo di Palermo solo a partire dal luglio del 2004, con l' avvio operativo di un terzo *handler* particolarmente aggressivo dal punto di vista competitivo, dispiegando poi in pieno i suoi effetti dal febbraio 2005 con il dimezzamento del volume d'affari specifico della Società e con la drastica riduzione (mediamente del 30%) delle tariffe ricontrattualizzate con le compagnie residuate.

Se tutto questo è pressoché in linea con il corso dei mercati liberalizzati – laddove l'apertura alla concorrenza agevola la competitività tra aziende e quindi i processi di efficentamento delle risorse e l'ottimizzazione dei costi, a scapito degli sprechi e a tutto favore dei clienti – è anche vero, come detto in più occasioni, che tale liberalizzazione sullo scalo di Palermo, né imprevista né improvvisa, ha trovato del tutto impreparata la Società, con l'aggravante del disconoscimento istituzionale della vigenza della clausola di protezione sociale di cui all'art.14 del D.Lgs. 18/99 - in tema di trasferimento del personale in esubero al nuovo prestatore - censurata dalla Commissione Europea e nuovamente bocciata anche nella riformata versione introdotta nel novellato Codice della Navigazione.

L'attività di handling - che nel 2004 aveva fatturato 11,7 milioni di euro nonostante la disdetta contrattuale operata dal luglio di quell'anno da un significativo vettore regionale - è stata quindi definitivamente travolta nel 2005 dalla traumatica cessazione dell'attività del Gruppo Volare e – dal mese di febbraio – dalla disdetta contrattuale di un importante vettore nazionale, oltre che dall'annunciata "perdita" di significative quote di traffico charter.

In tal modo, già agli inizi dell'esercizio in esame, la GESAP si è trovata con una quota di mercato pressoché dimezzata, non potendo tuttavia incidere al contempo sulla struttura dei costi (addetti e mezzi di rampa) caratterizzata da assoluta rigidità - e cifrata in 12,9 milioni di euro nel bilancio 2004 - preparandosi così ad annunciare un potenziale disavanzo dell'handling di almeno 6,5 milioni di euro a fronte di "un volume d'affari annuo tendenziale – ormai ridottosi - a 6,4 milioni di euro" (fonte: Relazione di stima del ramo aziendale "handling" di GESAP SpA, ex art. 2343 c.c., del Tribunale di Palermo).

In tal senso, la gestione diretta dell'handling - dal 1° gennaio all'8 maggio 2005 e cioè fino al conferimento di tale attività alla controllata GH Palermo SpA - ha prodotto appena 1,9 milioni di euro di ricavi (a parziale copertura del costo del solo personale di 2,4 milioni di euro), a

fronte dei 3,5 milioni di euro contabilizzati - a parità di costi - nel corrispondente periodo del 2004, evidenziando già in poche settimane un delta di 1,6 milioni di euro.

Solo la decisione di conferire l'autonomo ramo d'azienda dell'handling assunta a fine aprile con il Vs. conforto, un'attenta politica di contenimento di tutte le principali voci, nonché il lancio di un importante piano di riorganizzazione e ristrutturazione, hanno consentito di limitare drasticamente quel temuto disavanzo tendenziale di oltre 500 mila euro al mese.

Lo spin-off dell'attività di handling - anticipato di alcuni mesi rispetto agli impegni assunti con l'Enac in sede di istruzione della Concessione Totale - non si è comunque realizzata nei termini prospettati alla stessa Autorità di controllo che aveva previsto la riduzione del numero degli addetti da 416 a 212, adeguati alle funzioni di Gestore Totale e coerenti con il piano economico-finanziario presentato.

Diversamente, lo scorporo dell'handling ha comportato solo la cessione di 100 addetti, coerenti con il fatturato ridimensionato, decidendo così di continuare a sostenere la struttura di handling sopravvissuta (prima al dimezzamento della quota di mercato e successivamente allo spin-off) – composta da ulteriori 119 unità di personale full time a tempo indeterminato (60 operai e 59 impiegati) – il cui costo, dal 9 maggio al 31 dicembre 2005, può cifrarsi in almeno 3,6 milioni di euro, a fronte di nessun ricavo specifico.

Tale decisione, assunta in quel momento con il Vs. conforto in sede di approvazione del bilancio 2004, dovrà essere adesso sottoposta ad un'attenta verifica, così come previsto nella Relazione sulla Gestione al 31 dicembre 2004, approvata il 6 maggio 2005: "Il riposizionamento all'interno della Società, del personale in esubero e la sua sostenibilità in termini di conto economico costituisce la vera grande sfida del 2005".

Ma non di solo handling il Vs. Consiglio di Amministrazione si è dovuto occupare nell'esercizio 2005.

In tal senso, se il risultato negativo dell'esercizio ha più di un padre, come si vedrà tra poco, è anche vero che l'attentissima politica di gestione dei crediti (in particolare quelli aviation) avviata già nel 2004 e che ha portato ad incassare la quasi totalità dei crediti scaduti di competenza 2004 e 2005, ha consentito di non aggravare ulteriormente la situazione, nonché di interrompere la lunga scia di crediti inesigibili: 6,4 milioni di euro in pochi anni.

Alla formazione di un risultato negativo della gestione caratteristica – per quanto mitigato dalle azioni correttive tempestivamente attivate del Vs. Consiglio di Amministrazione e dal Management, anche in termini di sensibile recupero di efficienza nei processi produttivi - ha infatti contribuito:

- la mancata approvazione dei corrispettivi per l'utilizzo delle
 Infrastrutture Centralizzate di Base (ICB), la cui applicazione
 - stimata a partire dal mese di giugno per un valore di almeno
 1,2 milioni di euro è stata invece rinviata al gennaio 2006, al
 termine di un lungo processo istruttorio condotto dall'Enac i
 cui tempi di verifica hanno superato le più pessimistiche
 previsioni, concludendosi con il formale rilascio del parere di
 congruità solo a fine 2005;
- 2. la **ritardata consegna delle aree disallestimento e restituzione bagagli** che ha consentito solo a febbraio 2006 il trasferimento dell'Area Arrivi provvisoriamente remotizzata, determinando, ancora per tutto il 2005, consistenti minori entrate rispetto alle attese:
 - a) dalla sosta a pagamento, per oltre 500 mila euro, stante il mantenimento in quell'area - già dall'estate del 2004 degli oltre 300 stalli occupati "temporaneamente" dai Rent a Car;

- b) dalle aree commerciali, per l'impossibilità di realizzare al terzo livello, in area sterile, il nuovo shopping center (retail e food&beverage di 800 mq. circa), di modo che oltre i mancati ricavi riferibili alla nuova area progettata, sono venuti meno anche i maggiori ricavi attesi dalla nuova procedura di affidamento delle subconcessioni commerciali scadute, e necessariamente rinnovate secondo il modello vigente, anelastico all'incremento del traffico passeggeri;
- c) dai rent a car, per l'impossibilità di realizzare nell'Area Arrivi remotizzata il terminal loro dedicato, con annessa area di sosta, di modo che i contratti in scadenza sono stati rinnovati fino al 31 dicembre 2005, venendo meno i maggiori ricavi attesi dalla nuova procedura di affidamento e stimati in almeno 400 mila euro su base annua.
- 3. la costituzione di un Fondo Rischi per cause in corso pari a 400 mila euro, di cui 100 mila provenienti da un Fondo Cause liti potenziali costituito nel 2004 - quale diretta conseguenza dell'avvio di alcune cause contro la Società, intentate nel 2005 ma già paventate nel precedente esercizio, e il cui esito, per quanto incerto, ha imposto un accantonamento che tenesse adeguatamente conto del petitum di ciascuna lite; infatti, il Fondo è stato pensato con riferimento alle (esorbitanti quanto infondate) pretese risarcitorie avanzate dall'ATI appaltatrice delle opere civili della nuova Area Arrivi e delle nuove sale disallestimento e restituzione bagagli, nonché i pretesi compensi richiesti da alcuni professionisti per asserite attività professionali che il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto non fondati o, al limite, fondati su presupposti illegittimi: in tal senso, se in un caso la parte attrice ha già proceduto con la chiamata in garanzia dell'Amministratore Delegato

tempore, la Società dovrà decidere – per questo, come per gli altri casi – l'avvio dell'azione di rivalsa nei confronti di quest'ultimo, così come richiesto, almeno in un episodio, dal Vs. Collegio Sindacale.

Particolarmente deludente, inoltre, è stato l'andamento del **traffico passeggeri**, negativamente influenzato dalla congiuntura economica stagnante e dal sostenuto incremento dei costi dei prodotti petroliferi che ha indotto ulteriore prudenza nelle strategie commerciali delle compagnie aeree tradizionali, dalla crisi – tuttora irrisolta – del principale vettore nazionale, dai flussi turistici ancora al di sotto delle potenzialità che la Sicilia può esprimere, dal contributo ancora modesto che, nonostante l'ottima performance, hanno sullo scalo di Palermo le compagnie *low-cost* - appena l'11% del traffico totale - ancorché questo rappresenti il segmento di mercato più dinamico e dalle maggiori prospettive di crescita.

I passeggeri (3.810.860, al netto dei transiti) sono cresciuti di appena l'1,35% - contro il + 3,49% del 2004 – per quanto tale performance sia migliore di quella di altri importanti scali regionali quali Napoli (- 1,0%) e Venezia (- 0,8%) - e pressoché in linea con il tasso di crescita dello scalo catanese di Fontanarossa (+ 1,7%).

Il dato, tuttavia, rimane molto al di sotto della media nazionale (+ 5,5%), a sua volta positivamente influenzato dai volumi dei due hub di Malpensa (+ 5,8%) e Fiumicino (+ 2,0%), ma soprattutto dalle performances a doppia cifra degli scali dedicati alle compagnie lowcost: Pisa (+ 15%), Bergamo (+ 30,5%) e Roma Ciampino (+ 66,6%). Ed è innegabile che questo fenomeno continui a costituire il vero traino dell'aviazione commerciale nel nostro Paese.

Anche lo scalo di Palermo non si è sottratto a questa regola, ancorché i numeri in valore assoluto siano ancora molto modesti: disaggregando il dato del traffico passeggeri nelle due componenti, quella nazionale e quella internazionale, mentre la prima (- 1,5 %) non è riuscita a fare

meglio del dato medio nazionale (- 0,4%), è la seconda a fare da traino (+ 15,1%), proprio grazie al traffico *low-cost* che ne copre ormai il 60%, lasciando al segmento charter una quota di poco inferiore al 30%.

I **diritti di imbarco passeggeri**, pari a 8,1 milioni di euro, sono risultati comunque inferiori dell'1,75% rispetto all'esercizio precedente (-145 mila euro), soprattutto per l'effetto determinato dalla ricomposizione del traffico nazionale che ha tariffe unitarie inferiori.

Il dato dei **movimenti degli aeromobili** (45.227), cresciuti del 2,5% a fronte di un dato medio nazionale di + 2,2% - in assoluta controtendenza rispetto al dato dell'esercizio precedente (- 0,08%) e meglio degli altri grandi aeroporti regionali di Catania (+ 0,3%), Napoli (- 3,3%) e Venezia (- 1,5%) - mostra comunque un significativo peggioramento del *load factor*. Anche in questo caso, il traino è costituito dalla componente internazionale (+ 26,6%), mentre quella domestica si attesta su un - 1,4%, poco peggio del dato medio nazionale (- 1,1%).

Il dato relativo al **tonnellaggio degli aeromobili in arrivo**, nonostante l'incremento dei movimenti, è risultato inferiore dell'1,28% rispetto all'esercizio precedente - sia nel segmento linea (-2,38%), che nel segmento charter (-1,71%) - influenzando negativamente **i diritti di approdo, decollo e sosta**, pari a 3,8 milioni di euro, inferiori di 84 mila euro rispetto all'esercizio precedente (-2,17%).

In pratica, il contributo al risultato operativo dei Ricavi aviation per diritti aeroportuali, è risultato negativo per 223 mila euro.

Se il margine delle produzione – come visto – ha esposto un segno negativo per la concretizzazione in contemporanea di numerosi eventi che hanno determinato maggiori costi e minori entrate non solo in assoluto ma anche rispetto alle attese, il risultato dell'esercizio 2005 è stato ulteriormente appesantito dalla partecipazione detenuta in

Airgest SpA (28,733%), già svalutata nell'esercizio 2003 per 620 mila euro, e iscritta in quel bilancio per 507.602 euro.

Nell'esercizio in esame, per effetto delle perdite del 2004 (- 489.125 euro) e del 2005 (- 850.765 euro), accertate da ultimo – ex art.2446 c.c. – dall'Assemblea straordinaria dei Soci del 31 marzo 2006, la partecipazione è stata ulteriormente svalutata per 386 mila euro.

In tal modo, il bilancio 2005 della Società, oltre a ricevere il contraccolpo della svalutazione di competenza dell'esercizio (pari a 244 mila euro), ha dovuto altresì sopportare la svalutazione di 142 mila euro di competenza dell'esercizio precedente, stante che fino all'approvazione del bilancio 2004 da parte Vostra, il management della partecipata inviava notizie confortanti sull'andamento di quell'esercizio, arrivando anche ad annunciare un possibile risultato positivo (!).

Complessivamente, la partecipazione nella società di gestione dello scalo trapanese è stata svalutata ad oggi per un milione di euro.

1.2. ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

Presentiamo sinteticamente il conto economico nella tabella che segue, pur con la poca significatività del confronto con l'esercizio precedente per la non confrontabilità degli stessi, a seguito della cessione dell'autonomo ramo d'azienda operata a far tempo dal 9 maggio 2005.

	2005	2004
Valore della produzione	37.237	51.819
Costi operativi	36.866	46.562
Margine operativo lordo	371	5.257
Ammortamenti beni immateriali	1.244	1.122
Ammortamenti beni materiali e gratuitamente	1.638	1.809
devolvibili	1.030	1.009
Altri accantonamenti e svalutazioni	391	491
Risultato operativo gestione caratteristica	- 2.902	1.835

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Proventi/(oneri) finanziari netti	- 182	- 49
Rettifiche immob. finanziarie	- 438	-1.059
Saldo attività straordinarie	+ 719	+ 28
Reddito ante imposte	- 2. 803	755
Imposte dell'esercizio	- 424	- 1.206
Risultato di esercizio	- 3. 227	- 451

(importi in migliaia di euro)

Il bilancio sottoposto alla Vs. approvazione, evidenzia, come detto, una vistosa contrazione del **Risultato Operativo della gestione caratteristica**, che passa dal 4,7% del Valore della Produzione (al netto delle Variazioni sui Lavori in corso) nel 2004, al - 9% nell'esercizio in esame.

Passando all'analisi di dettaglio dei dati di bilancio, va rilevato, dal lato delle componenti positive di reddito, come il **Valore della Produzione** – pari a 37,2 milioni di euro – si sia ridotto di oltre il 28% rispetto all'anno precedente (–14,6 milioni di euro), con i <u>Ricavi propri</u> (pari a 29,8 milioni di euro) ridottisi di oltre il 20%, per effetto della riduzione prima e del conferimento poi dell'attività di handling, e le <u>Variazioni dei Lavori in corso</u> (APQ) diminuite di oltre il 59% (da 12,3 a 5 milioni di euro), stante il completamento delle opere avviate.

Nella scomposizione per area di business dei **Ricavi propri** dell'esercizio (– 7,5 milioni di euro rispetto al 2004), si rileva:

1. **attività di handling**: i ricavi del comparto si sono ridotti di circa l'84%, risultando pari a 1,9 milioni di euro (per l'operatività fino all'8 maggio 2005), di gran lunga inferiori a quelli dello stesso periodo dell'anno precedente a seguito della flessione del portafoglio clienti per vettori che sono passati ad altro handler (in particolare il mancato rinnovo, da luglio 2004, del contratto di assistenza con Wind Jet e la disdetta a fine gennaio di Meridiana), nonché per l'interruzione dell'operativo

del Gruppo Volare (da fine novembre); successivamente all'8 maggio, i ricavi da handling si sono totalmente azzerati per effetto della cessione dell'attività nella controllata GH Palermo SpA;

- 2. **diritti aeroportuali**: i ricavi aeroportuali, pari a 11,930 milioni di euro, si sono ridotti dell'1,88% sull'anno precedente (223 mila euro):
 - i diritti di approdo, decollo e sosta, pari a 3,797 milioni di euro, sono diminuiti del 2,17% in linea con l'andamento del traffico di riferimento (tonnellaggio aeromobili del segmento linea, pari all'87% del traffico complessivo: -2,38%);
 - <u>i diritti di imbarco passeggeri</u>, pari a 8,134 milioni di euro, hanno fatto registrare una contrazione dell'1,75% rispetto all'anno precedente, di segno opposto al traffico passeggeri (+ 1,35%).
- 3. **sicurezza**: le attività di sicurezza controllo passeggeri, bagaglio a mano e 100% bagaglio da stiva hanno generato ricavi per 6,688 milioni di euro con un incremento dell'1,4% rispetto al 2004, derivante dallo sviluppo del traffico, stante la proroga dei vecchi corrispettivi (€ 1,81 per il controllo passeggeri e bagagli a mano; € 1,71 per il controllo bagagli da stiva);
- 4. **subconcessione di spazi**: i proventi derivanti da canoni e utenze hanno generato ricavi per 7,2 milioni di euro, derivante soprattutto dalla contrattualizzazione di aree operative, uffici, aree di sosta per mezzi di rampa e banchi accettazione alla controllata GH Palermo; un contributo significativo (+ 20,7%) è venuto dalla subconcessione degli spazi pubblicitari aggiudicata nel 2005 ad esito di una gara ad evidenza pubblica; per il resto,

la mancata realizzazione di nuove aree, neppure prevista per il 2006, e il rinnovo dei contratti scaduti (retail, food&beverage, rent a car), non ha consentito alcun incremento dei ricavi, neppure derivanti dall'incremento del volume del traffico passeggeri, risultando marginali i contratti che prevedono la percezione di royalties sul fatturato;

- 5. **vendita di servizi diretti**: i proventi derivanti dal <u>noleggio dei mezzi di rampa</u> agli altri handlers si sono ridotti di oltre il 45%, passando da 511 mila a 288 mila euro per effetto della cessione degli stessi alla ns. controllata, per quanto successivamente al 9 maggio siano stati sottoscritti alcuni contratti annuali di noleggio e di assistenza tecnica dei mezzi rimasti alla Società. I proventi derivanti dalla gestione delle <u>aree di sosta a pagamento</u> sono rimasti sui livelli del 2004 (- 31 mila euro, pari a -2,89%), a parità di stalli disponibili, non beneficiando in alcun modo dell'incremento del volume del traffico passeggeri:
 - per il mantenimento di circa 350 stalli non a pagamento, alcuni dei quali a disco orario per il carico/scarico dei bagagli;
 - per il fenomeno, non adeguatamente contrastato, della sosta irregolare (cioè in aree non autorizzate della viabilità), stimata in almeno 250 stalli;
 - per il mancato rilascio nei tempi previsti dei 336 stalli temporaneamente occupati dai rent a car nel parcheggio a pagamento;
 - per la saturazione del parcheggio a pagamento (appena 736 stalli disponibili) determinato da un traffico passeggeri caratterizzato da un elevato TPHP (Typical Passenger Hour Peak) ovvero da un numero di passeggeri nell'ora di punta di circa 1.600 nonché da

busy day (venerdì, sabato e domenica), busy month (luglio, agosto e settembre), oltre i "normali" picchi da ricorrenza (Natale, Capodanno, Pasqua, ...);

- per il maggior utilizzo di modalità alternative di accesso al terminal – anche a causa delle difficili condizioni della viabilità autostradale da e per Palermo, avvilita da interminabili cantieri di manutenzione – quali il treno (solitamente utilizzato dal 7,3% degli utenti) e gli autobus extraurbani (con una quota del 13,3%). Comunque, proprio per l'anomala saturazione dei posti auto a pagamento, il fenomeno appena descritto è in grado di incidere solo marginalmente sulla redditività della gestione delle aree di sosta.

Ancora poco significativo, comunque, è il dato relativo alla quota dei Ricavi aeroportuali, dei diritti di sicurezza e dei ricavi da handling, passata dal 59% del 2004 al 55% del 2005: il conferimento del ramo d'azienda dell'handling dal 9 maggio, da una parte, e la sottoscrizione dei contratti con la controllata GH Palermo (subconcessione di uffici, aree e banchi accettazione), dall'altra parte, non vanno tuttavia intesi nel senso dell'aumento della partecipazione dei ricavi non aviation, ancora lontani dalla dimensione media di settore.

Tra i **Ricavi e Proventi diversi**, la voce maggiormente significativa è costituita dal distacco del personale presso la controllata GH Palermo – come da accordo sindacale sottoscritto in occasione della cessione dell'handling – e pari a 594 mila euro.

Per quanto attiene infine alla variazione dei **Lavori in corso su ordinazione**, passati da 12,258 milioni di euro nel 2004 a 4,966 milioni di euro nel 2005, queste sono riferite alle lavorazioni effettuate nell'esercizio di competenza che, nel prospetto che segue, vengono pertanto indicate in termini di saldo tra variazioni iniziali (al 01.01.05)

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

e variazioni finali (al 31.12.05). Gli interventi che non mostrano alcuna variazione, risultano già completati – e in alcuni casi pure collaudati – oppure ancora in fase di progettazione.

Cod. macro- interv.	Titolo macro intervento	N°	Codice sotto intervento	Titolo sotto intervento	Variazioni lavori in corso
ENAC-PA-05	Indagini Geologiche	1	ENAC-PA-05	Indagini Geologiche	completato
ENAC-PA-06	Nuovi pontili di imbarco e sbarco passeggeri e relative opere di adeguamento dell'aerostazione passeggeri	2	ENAC-PA- 06.01	Opere civili	€ 2.457.238
		3	ENAC-PA- 06.02	Pontili Telescopici	€ 826.709
		4	ENAC-PA- 06.03	Restituzione Bagagli	€ 1.010.343
ENAC-PA-07	Impianti di controllo per la sicurezza dei bagagli da stiva	5	ENAC-PA- 07.01	Fornitura 1° apparecchiatura EDS	completato
		6	ENAC-PA- 07.02	Completamento forniture	completato
		7	ENAC-PA- 07.03	Completamento Infrastrutture	€ 253.805
ENAC-PA-08	Reti Idriche e fognarie – Impianto trattamento e smaltimento acque nere e reflue – adeguamento centrali tecnologiche	8	ENAC-PA-08	Reti Idriche e fognarie – Impianto trattamento e smaltimento acque nere e reflue – adeguamento centrali tecnologiche	€ 247.485
ENAC-PA-09	Adeguamento infrastrutture Air Side 1° Lotto	9	ENAC-PA-09	Miglioramento delle condizioni di sicurezza delle testate piste	In fase di progettazione
ENAC-PA-10	Adeguamento infrastrutture Air Side 2° Lotto	10	ENAC-PA- 10.01	Bonifiche, risagomatura ed adeguamento fasce di sicurezza	In fase di progettazione
		11	ENAC-PA- 10.02	Ampliamento piazzale aeromobili	€ 32.961
TA-PA-05.01	Realizzazione edificio servizi	12	TA-PA-05.01	Realizzazione edificio servizi	In fase di progettazione
TA-PA-05.02	Viabilità	13	TA-PA-05.02 A	Nuova viabilità di accesso Land side	€ 137.227
				TOTALE	€ 4.965.768

La contrazione di 9,844 milioni di euro di **Costi della Produzione** - passati da 49,984 a 40,140 milioni di euro – non è stata sufficiente,

come visto, ad evitare la formazione di un margine negativo per 2,9 milioni di euro, stante il mantenimento del costo del personale riferito alla ridondanza attuale del numero degli addetti.

Gli andamenti delle componenti di maggior rilievo evidenziano tale appesantimento:

- 1. i **costi per servizi** sono diminuiti di circa 7 milioni di euro (da 25,6 a 18,6 milioni di euro) fondamentalmente per effetto del completamento delle lavorazioni in corso (-7,3 milioni di euro rispetto al 2004); le poste più significative sono riferite a:
 - sicurezza e controllo passeggeri, pari ad oltre 4 milioni di euro, in aumento del 18,6% (+641 mila euro) per effetto dell'incremento delle ore lavorate a fronte del maggior traffico dei passeggeri in partenza, nonché per il maggiore costo orario per unità di addetti (+ 1 euro) a partire dall'ottobre 2004 determinato dalla gara ad evidenza pubblica per l'aggiudicazione del servizio;
 - manutenzioni & canoni di assistenza per garantire l'efficienza di impianti e attrezzature, pari a 1,3 milioni di euro, 311 mila dei quali solo per le apparecchiature Invision; il confronto con l'esercizio precedente mostra una flessione complessiva (- 227 mila euro), stante che i valori in diminuzione (in particolare per i mezzi di rampa ceduti) non sono stati completamente compensati da altri interventi: nastri bagagli (+ 100 mila euro) e scale mobili/ascensori (+37 mila);
 - <u>consumi elettrici</u>, pari a 1,1 milioni di euro, in aumento di oltre il 35% per l'apertura delle nuove aree;
 - <u>prestazioni professionali</u>, pari a poco più di 1 milione di euro, riferite alle consulenze tecniche specialistiche, di

cui 291 mila euro per spese legali e 130 mila euro per il Comitato Esperti, un board di giuristi e tecnici di altissimo livello che assiste la Società nella predisposizione degli atti di gara (in particolare quelli dell'APQ e dell'art.17), della successiva contrattualistica, nonché nelle questioni giuridiche di maggior rilievo: questa iniziativa ha consentito finora alla Società di non soccombere in alcun giudizio e di portare avanti speditamente gli interventi dell'Accordo di Programma Quadro, sottoposti a cronoprogrammi molto stringenti;

- spese per personale interinale, praticamente azzerate da
 647 a 47 mila euro per effetto della cessione del ramo d'azienda prima dell'avvio della stagione estiva;
- lavori per conto dello Stato, come visto pari a 4,966
 milioni di euro (-7,3 milioni di euro) per lavorazioni in corso;
- pubblicità e promozione, pari a 1,5 milioni di euro (+ 231 mila euro) per il sostegno alle politiche commerciali di sviluppo dello scalo;
- 2. i costi per godimento di beni di terzi, pari a 2,389 milioni di euro, si trovano sostanzialmente sui livelli dell'esercizio precedente (+ 33 mila euro), per effetto dell'incremento del canone demaniale (+ 88 mila euro) che costituisce oltre l'80% della voce; da rilevare la riduzione dei canoni per utilizzo di sistemi informativi (Gaetan, ad esempio), diminuiti di 164 mila euro per effetto della rimodulazione delle condizioni contrattuali;
- 3. i **costi per il personale**, pari a 14,254 da 16,879 milioni di euro, scontano il passaggio, a far tempo dal 9 maggio 2005, di 100 addetti alla controllata GH Palermo: in tal senso, la

riduzione sull'esercizio precedente di 2,6 milioni di euro - compreso il beneficio di 212 mila euro per la riduzione di oltre il 41% per ferie e permessi non goduti, nonché la stretta sul lavoro straordinario avviata nel mese di ottobre e che ha ridotto lo stesso del 75% al mese - non ha compensato la perdita di ricavi da handling per poco più di 5 milioni di euro (fatturato della controllata nell'esercizio 2005);

- 4. gli **accantonamenti per rischi**, pari a 400 mila euro, come già detto sono stati inseriti a garanzia di liti pendenti, e risultano incrementati di 300 mila euro rispetto all'anno precedente;
- 5. tra gli **oneri diversi di gestione**, pari a 959 mila euro, merita attenzione la riduzione di spese per cancelleria e stampati per 72 mila euro (38,4%), nonché per rimborsi spese per 40 mila euro (51,2%).

La differenza tra il Valore (37.237.655 euro) e i Costi della Produzione (40.140.034 euro) ha pertanto prodotto un margine, come già detto, di - 2.902.379 euro che per effetto della svalutazione della partecipazione in Airgest (- 386.398 euro), della plusvalenza derivante dalla cessione del ramo d'azienda dell'handling (+ 599.918 euro), nonché degli oneri finanziari - solo per citare le poste più significative - evidenzia un risultato prima delle Imposte di – 2.803.009 euro.

Gli **oneri finanziari**, pari a 238 mila euro (+ 105 mila), sono costituiti principalmente da interessi passivi verso banche (189 mila euro), praticamente raddoppiati rispetto all'esercizio precedente per il maggior utilizzo delle linee di credito accese per compensare il *mismatching* temporale tra i pagamenti in favore delle imprese aggiudicatarie dei lavori e delle forniture degli interventi dell'Accordo di Programma Quadro (APQ) e il reintegro di tali somme da parte dell'ENAC, nonché per l'accensione di un mutuo chirografario di 1,5 milioni di euro per finanziare l'acquisto di mezzi di rampa.

Per l'esercizio 2005 – e per la prima volta dopo molti anni - non è stato necessario procedere a nuovi accantonamenti per rischi a sostegno dei crediti di difficile esazione, grazie alla migliorata capacità di recupero degli stessi, oltre che per la loro qualità. In tal senso, i **Fondi svalutazione crediti**, pari a 7.431.326 euro, sono stati incrementati di appena 35 mila euro.

I **Fondi a sostegno dei crediti** sono infatti rimasti sui livelli dell'esercizio precedente, essendo passati da 1,054 a 1,037 milioni di euro per effetto di una riduzione di 17 mila euro del Fondo accantonamento rischi su crediti: il **Fondo a sostegno di crediti specifici di difficile esazione** (619 mila euro) e quello **a sostegno di crediti vs. clienti di normale grado di esigibilità** (418 mila euro) risultano pertanto più che adeguati sia ai **Crediti in sofferenza**, passati da 1.012.168 euro a 952.543 euro, che ai **Crediti verso clienti**, passati da 10,3 a 8,7 milioni di euro (- 1,6 milioni di euro, - 15,5%), e riferiti principalmente all'esposizione maturata a fine anno per oltre 1 milione di euro da parte di Alitalia - e che alla data di approvazione del presente progetto di bilancio, risulta già interamente rientrato - nonché per il credito di 4,188 milioni di euro vantato nei riguardi dell'Enac per lavori APO.

Per quanto detto, l'incidenza dei fondi a sostegno dei crediti vs. la generalità dei clienti passa dal 3,8% del 2004 al 4,06% del 2005 e l'incidenza dei fondi a sostegno dei crediti in sofferenza passa dal 54,13% del 2004 al 56,72% del 2005.

I **Crediti V/Clienti Falliti**, infine, pari a 6,394 milioni di euro (+ 52 mila), sono interamente assistiti dal corrispondente Fondo Svalutazione.

1.3. ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Per quanto attiene all'Attivo dello Stato Patrimoniale - passato da 54,8 a 63,8 milioni di euro - va segnalata la movimentazione, tra le **Immobilizzazioni finanziarie**, della voce <u>Partecipazioni</u>, per la quota posseduta (51%) nella controllata GH Palermo Spa (1.771.877 euro), nonché per quella detenuta in Airgest Spa, residuata ormai a 122.102 euro a seguito della ulteriore svalutazione. Anche la voce <u>Crediti verso altri</u>, pari a 2.393.892 euro (+ 323 mila euro), evidenzia un incremento di 379 mila euro del deposito cauzionale verso l'Enac ex art.17 L.135/97, relativo al 10% degli introiti delle tasse aeroportuali incassate fino al 31 dicembre 2005.

La voce **Crediti verso Imprese Controllate**, pari a 860 mila euro, è riferita alla contabilizzazione di crediti vantati nei confronti di GH Palermo, e in particolare quelli riferiti al distacco del personale.

Per quanto attiene al Passivo dello Stato Patrimoniale, la voce **Debiti verso Banche**, pari a 7,8 milioni di euro, risulta incrementata di 4,7 milioni di euro, per effetto delle maggiori anticipazioni (+ 3,1 milioni di euro) soprattutto a fronte dei costi sostenuti per gli interventi di cui all'APQ, nonché del mutuo chirografario (1,5 milioni di euro) acceso per finanziare l'acquisto dei mezzi di rampa.

La voce **Clienti c/anticipi**, pari a 18,243 milioni di euro, espone un incremento di 6,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente da riferire agli interventi di cui all'APQ.

I **Debiti verso Fornitori**, pari a 10,1 milioni di euro, risultano incrementati di 510 mila euro.

Dall'analisi della struttura patrimoniale risulta con tutta evidenza l'impegno rivolto al miglioramento delle infrastrutture aeroportuali; infatti il totale degli impieghi, al netto degli ammortamenti, come evidenzia lo schema di seguito riportato, si incrementa di 9 milioni di

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

euro, in relazione proprio al consistente aumento degli investimenti sia in infrastrutture interamente auto finanziate che in infrastrutture interamente finanziate dall' Accordo di Programma Quadro.

IMPIEGHI	2005	2004	% 2005/2004
Immobilizzazioni	22.283	20.943	+6
Liquidità differite	17.626	12.373	+43
Liquidità Immediata	254	1.287	-80
Altre disponibilità	23.602	20.186	+17
Capitale investito netto	63.765	54.789	+16

FONTI			
Capitale Sociale	12.912	12.912	-
Altre riserve di capitale	6.474	6.925	-7
Risultato dell'esercizio	- 3.227	- 451	+615
Passività Correnti	41.428	29.632	+40
TFR	4.950	5.705	-13
Passività consolidate	1228	66	+1761
Totale fonti	63.765	54.789	+16

(importi in miglia di euro)

Sul fronte dell'analisi del Capitale circolante netto, ed in particolare quella parte di capitale circolante netto generato dalla gestione reddituale, essa risulta ammontare a 0,8 milioni di euro.

Flusso di Ccn generato dalla gestione reddituale	+ 801
- Ricavi non monetari	-
+ Costi non monetari	+ 4.028
Risultato di esercizio	- 3. 227

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Il capitale circolante netto evidenzia una variazione negativa rispetto al precedente esercizio - 3,1 milioni di euro. Infatti la grandezza del capitale circolante netto nel 2004 si attestava intorno ai 3,6 milioni di euro contro i 0,4 milioni di euro del 2005.

Inoltre, si evidenzia un incremento evidente delle passività a breve, lievitate anche in forza delle anticipazioni finanziarie sostenute per conto dell' Enac in applicazione dell' Accordo di Programma Quadro concernente miglioramenti infrastrutturali.

Attività Correnti	<u>2005</u>	<u>2004</u>	variazione CNN
Disponibilità	23.602	20.185	3.417
Crediti esigibili entro l'esercizio	17.046	11.150	5.896
Liquidità immediate	254	1.287	(1.033)
Ratei e risconti attivi	399	315	84
Totale	41.301	32.937	8.364
Passività a breve			
Debiti esigibili entro l'esercizio	39.913	28.688	11.225
Ratei e risconti passivi	971	644	327
Totale	40.884	29.332	11.552
Capitale circolante netto	417	3.605	(3.188)
	(importi in migliaia di euro)		

Sul fronte dell'analisi della solidità aziendale, il margine di struttura essenziale segnala la non eccedenza dei finanziamenti a titolo di capitale di rischio sul complesso degli investimenti aventi un rientro

monetario lento e graduale.

Esso quindi evidenzia una non totale copertura delle immobilizzazioni con il solo capitale proprio.

	2005	2004	variazione
Capitale proprio	16.159	19.387	- 3.228
- Attivo immobilizzato	22.283	20.943	+ 1.340
Margine di struttura essenziale	- 6. 124	- 1.556	- 4.568

Invece, il margine di struttura globale, registra, nonostante la variazione negativa intervenuta, una sostanziale uguaglianza delle fonti finanziarie permanenti con l'attivo immobilizzato.

	2005	2004	Var. Ass.
Capitale proprio	16.160	19.387	
- Attivo immobilizzato	22.283	20.943	
+ Passività consolidate e Tfr	6.178	5.771	
Margine di struttura globale	55	4.215	(4.160)

1.4 RISULTATI ECONOMICI PER CENTRI DI ATTIVITÀ.

Come è noto l'art. 7 del Decreto Legislativo 13 Gennaio 1999 n. 18, in attuazione della Direttiva 67/96 della Comunità Economica Europea nonché l'art.11 comma 3 della Legge 5.3.2001 n.57, stabiliscono che le Società di Gestione aeroportuale devono operare la separazione contabile delle attività legate alla fornitura dei servizi di assistenza a terra, dalle altre attività: ciò al fine di verificare l'assenza di flussi finanziari tra le varie aree di gestione ed a tutela del libero mercato.

Nel rispetto anche di quanto previsto dall'art. 26, 2° comma dello Statuto Sociale, si evidenziano qui di seguito i risultati operativi delle varie attività connesse o collegate a quella principale, prevista dall'art.3 dello stesso Statuto, costituita dalla gestione e dallo sviluppo dell'aeroporto.

I costi ed i ricavi di ciascun centro di attività, così' come derivanti da apposite registrazioni di contabilità analitica, sono stati così sintetizzati ed imputati:

Centri di Attivita'	Ricavi di Gestione	Costi di Gestione	Risultati di Gestione Operativa
Handling*	2.172	4.449	- 2.277
Staff Aziendale	10	4.976	- 4.966
Attivita' Gestore	21.328	21.209	119
Attivita' Commerciali	7.679	3.457	4.222

(importi in migliaia di euro)

^{*} attività dal 1/1/2005 al 8/5/2005

2. L'EVOLUZIONE DEL MERCATO E LE SUE PROSPETTIVE.

A livello mondiale il mercato del trasporto aereo ha continuato a presentare, nel 2005, un trend positivo evidenziando un incremento del traffico passeggeri (+5,5%) rispetto all'anno precedente, grazie ad una ripresa internazionale che prosegue su ritmi sostenuti grazie alla vivacità ancora mostrata dal ciclo economico degli Stati Uniti, ma anche della Cina, che non mostra ancora segnali di raffreddamento nonostante il forte rialzo dei prezzi dei prodotti petroliferi e la conseguente stretta monetaria in chiave anticiclica e antinflattiva.

Anche in Europa l'andamento è stato positivo, con un incremento del traffico passeggeri del 5,1% nel confronto con il 2005, grazie anche al migliorato clima congiunturale – in particolare sul fronte dell'occupazione – anche se alti sono rimasti i timori di inflazione che hanno rallentato consumi e investimenti.

In Italia, come visto, il 2005, nonostante un incremento del PIL piuttosto modesto, si è chiuso con una crescita complessiva, rispetto all'anno precedente, del +5,5% per il traffico passeggeri – arrivato a 113,5 milioni - e del 2,6% per i movimenti. Tale balzo in avanti dovrebbe essere ancora trainato dal traffico *low-cost* a cui va riconosciuto il merito di avere creato una significativa domanda addizionale grazie all'introduzione di numerose tratte point to point a basso costo. In tal senso, è anche possibile che le previsioni IATA per il lungo-medio periodo vengano riviste al rialzo, rispetto alla attuale stima di 130 milioni di passeggeri nel 2010. Di seguito la tabella riassuntiva del traffico sullo scalo di Palermo.

MOVIMENTI AEROMOBILI COMPLESSIVI

	2005	2004	%
Charter	2.817	2.713	+ 3,83
Linea	38.335	37.832	+ 1,33
Av. Gen. e Altri	4.075	3.576	+13,95
Totali	45.227	44.121	+ 2,51

AEROMOBILI IN ARRIVO (tons.)

	2005	2004	%
Charter	97.807	99.510	- 1,71
Linea	1.149.095	1.177.095	- 2,38
Av. Gen. e Altri	76.494	63.969	+19,58
TOTALI	1.323.396	1.340.574	- 1,28

PASSEGGERI COMPLESSIVI

	2005	2004	%
Charter	301.807	306.746	- 1,61
Linea	3.506.015	3.450.067	+ 1,62
Av.Gen. e Altri	3.034	3.165	- 4,14
Transiti	21.708	24.273	- 10,57
TOTALI no transiti	3.810.856	3.759.978	+ 1,35
TOTALI	3.832.564	3.784.251	+ 1,28

L'attività di promozione commerciale dello scalo ha vissuto, nell'ultimo triennio, una fase di rilevante operatività che si è conseguentemente tradotta nel raggiungimento di obiettivi sia a livello di incremento dei volumi di traffico che di mirata implementazione di nuove rotte.

Nel periodo 2003-2005, con riguardo al primo aspetto si è registrato un incremento di traffico commerciale (linea + charter) del 2,12% a fronte di una crescita del 4,87% del numero dei passeggeri, passando rispettivamente da 40.297 movimenti e 3.631.046 passeggeri nel 2003 a 41.151 movimenti e 3.807.792 passeggeri nel 2005.

Il secondo elemento, che emerge dall'analisi dei dati, è il progressivo e consistente trasferimento del traffico dal segmento charter alla linea.

Con riguardo al solo traffico di linea, infatti, gli incrementi percentuali 2003-2005 riportano un + 3,41% per i movimenti e un + 7,08% per i

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

passeggeri, che assumono consistenza ben maggiore allorché si esaminano i dati inerenti l'entità del traffico della sola componente di linea internazionale: + 121,34% per i movimenti aerei e addirittura + 160,77% per i passeggeri.

Ciò a fronte appunto di una flessione, tutto sommato ragionevolmente contenuta (rispetto ad altre realtà aeroportuali), del traffico charter che ha fatto segnare, nel triennio, un – 13,01% nei movimenti ed un – 15,49% nei passeggeri.

La terza indicazione che si trae dall'esame degli andamenti degli indicatori di traffico è come un ruolo determinante nella crescita evidenziata, in un situazione critica di prolungata contingenza economica negativa, abbiano giocato i vettori del segmento low-cost, nuovi entranti sullo scalo palermitano ad operare soprattutto tratte di proiezione internazionale.

Il traffico di queste compagnie, inesistente su Palermo fino al 2002, è passato dagli 882 movimenti ed i 117.891 passeggeri del 2003 (anno del debutto di Ryanair e Hapag Lloyd Express), ai 3.210 movimenti e ai 384.235 passeggeri nel 2005, con incrementi percentuali nel triennio rispettivamente del 263,95% e del 225,92%.

Omologamente un qualificante risultato è stato raggiunto in termini di apertura di nuove rotte, con in evidenza appunto i collegamenti diretti con le principali capitali europee: ben 12 nel periodo, oltre alla rotta intercontinentale transoceanica Palermo - New York.

I dati di sintesi per il 2005 indicano che l'Aeroporto di Palermo si è congruentemente mosso all'interno di una dinamica comunque evolutiva, anche se di moderata entità, facendo registrare un movimento di 3.810.856 passeggeri (più 21.708 transiti), con un incremento dell'1,35 % rispetto al dato di chiusura 2004.

Il risultato è stato conseguito a fronte di un miglioramento del dato relativo al movimento aeromobili che ha fatto registrare, con 45.227 tra atterraggi e decolli, un incremento del 2,51%, nonché una attenuazione del decremento del tonnellaggio aeromobili rimasto fissato, con 1.323.354 tonnellate, al –1,28% su base d'anno, grazie alla dinamica di svecchiamento delle flotte (più aeromobili di nuova generazione, quindi minore peso a fronte di pari o superiore capacità) e alla capacità dei vettori di realizzare alti coefficienti di riempimento.

A realizzare il risultato hanno globalmente contribuito:

- la persistente crescita dell'attività di linea, realizzata soprattutto con l'apporto del segmento internazionale pari a +36,55% per i passeggeri e + 43,51% per i movimenti aeromobili; il dato nazionale infatti diminuisce del – 2,32% per i passeggeri e del -2,39% per i movimenti;
- la conferma di un inizio di inversione di tendenza nel charter (+ 3,83% i movimenti e −1,71% i passeggeri), i cui segni premonitori si erano già colti lo scorso anno e che acclarano come le nuove dinamiche di organizzazione del comparto abbiano consentito sostanzialmente di assorbire l'urto della concorrenza delle nuove realtà che operano in regime di basse tariffe;
- l'ulteriore continua e consistente espansione sul mercato palermitano dei nuovi vettori appartenenti al segmento low-cost.

Passando dall'esame dei numeri all'analisi del mercato alcune considerazioni sembrano assumere una valenza preminente.

La linea ha mostrato una stasi nel processo di crescita evolutiva rivolta alla saturazione della rete nazionale dei collegamenti e di intensificazione delle frequenze sulle tratte più economicamente profittevoli, ancorché ampi spazi di crescita esistono nelle tratte verso

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Roma e Milano, scoperte per alcune ore della giornata e, come spesso

accade, non in grado di soddisfare per intero la domanda nei momenti

di picco.

Occasionali sono stati infatti i tentativi di apportare novità e

integrazioni al network nazionale; due soltanto le esperienze da citare,

che tra l'altro hanno avuto altalenante e comunque mai definitivo

successo: i collegamenti da Palermo con Cagliari e Bari.

Ciò mentre pare definitivamente tramontata l'ipotesi di attivare tratte

esercite nell'ambito dello schema di rotte sociali finanziabili da Stato e

Regione (ex art. 135, legge 388 del 23.12.2000 e D.M. 01.01.2002), che

sono rimaste limitate ai collegamenti da/per le isole minori e sono

state alla base di un conseguente parziale trasferimento di parte del

traffico di bacino dallo scalo di Palermo a quello di Trapani.

Il salto qualitativo nel livello di attività è tuttavia avvenuto attraverso il

consolidamento (Ryanair) e l'espansione (Hapag-Lloyd Express) delle

operazioni dei vettori low-cost stranieri e sul fronte domestico con la

significativa crescita di Wind Jet.

Buoni ma sostanzialmente nella media, in termini relativi, gli apporti

di AirOne, Meridiana e in tono minore Alpi Eagles che hanno cercato

di trarre massimo profitto da una collocazione ibrida a metà tra carrier

tradizionale (sulle tratte di nicchia e non in aperta concorrenza) e low-

cost (sulla restante parte del network), accontentandosi comunque di

catturare il traffico della compagnia Volare che, dal novembre 2004,

ha sospeso i voli.

Ancora troppo marginali i livelli di attività su Palermo dello neonata

MyAir e della rinata Volare per poter costituire elementi di forza del

traffico sullo scalo.

Oltre all'incremento dei flussi di traffico, il beneficio dato dalle low-cost

e consistito nel veder ulteriormente incrementata l'offerta di

collegamenti diretti di linea tra Palermo e le maggiori capitali e città dell'area euro-mediterranea: Londra, Parigi, Bruxelles, Colonia, Stoccarda, Hannover, Monaco, Berlino e Zurigo sono ormai destinazioni più che consolidate, anche se non sempre e comunque con collegamenti giornalieri e/o non stagionali.

A queste si sono aggiunte le rotte per Barcellona e Madrid che, operate su base stagionale estiva, lasciano prefigurare sviluppi i cui effetti si ritiene potranno apprezzarsi già nel corso del 2006.

Si è andato quindi ulteriormente evolvendo, con lenta gradualità, il gap nell'offerta di collegamenti diretti da/per le destinazioni internazionali, con progressivo abbandono dell'utilizzo degli hub nazionali ma con ancora presente la limitazione comportata al consolidarsi di detta dinamica dal sistema di "alleanze" tra compagnie che portano a concentrare i voli su scali di interscambio.

Un riferimento speciale si deve al contributo di traffico portato da esperienze di collegamenti di pseudo-linea operati in maniera atipica (charter ad uso linea) in proiezione prevalentemente stagionale, soprattutto con i paesi dell'ex est-europeo: Mosca/San Pietroburgo, Bucarest, Timisoara.

Altra conferma è venuta dalle nuove destinazioni sulla piattaforma mediterranea e sulla fascia nordafricana (Tunisia e Malta), già consolidate nel panorama delle rotte in uscita da Palermo e che l'incidente aereo occorso, al largo della Sicilia, ad un ATR della compagnia Tuninter proveniente da Bari e diretto in Tunisia, ha in effetti penalizzato oltre il dovuto.

Lo scenario futuro è ancora orientato al consolidamento e alla crescita del traffico di proiezione nazionale (incremento delle frequenze), con l'inedito ingresso delle low-cost internazionali sul mercato domestico (Easyjet, a Palermo) e di pari passo al conseguimento di una GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

diversificata offerta di rotte internazionali dirette con le principali

capitali e città della UE, del bacino del mediterraneo e dell'est europeo.

In tale quadro si guarda infatti, come traguardi di più immediata

realizzazione, alla istituzione o alla conferma di collegamenti di linea

stabili e plurisettimanale con Bruxelles e con Barcellona e Madrid, sul

fronte europeo, e Varsavia, nell'est europeo.

Non sembra infatti ancora maturo l'avvio del volo stagionale estivo

sulla direttrice Palermo-Marocco, su cui pure molto si è lavorato.

Una riflessione particolare concerne il lavoro svolto per approcciare le

destinazioni transatlantiche – della fascia metropolitana nord-orientale

degli Stati Uniti - che le proiezioni di traffico in possesso accreditavano

e accreditano come capaci di sviluppare interessanti e incoraggianti

volumi di traffico, soprattutto etnico.

Detto impegno si è intanto concretizzato nel lancio del volo di linea

diretto New York - Palermo e vv. operato da Eurofly, con frequenza

settimanale e su base stagionale estiva, a partire dal giugno 2005, e

che nel 2006 ha previsto di raddoppiare la frequenza e di estendere il

periodo di operatività (da maggio a ottobre).

Il comparto charter, che come detto pare destinato a caratterizzarsi

con un proprio ruolo distinto dalla mera sussidiarietà alla linea, ha

confermato ancora una volta i flussi da/per i mercati tradizionalmente

serviti ma anche la necessità di puntare e investire su nuove

destinazioni già entrate a far parte del network incentrato sullo scalo

di Palermo ovvero ancora da compiutamente esplorare.

Nel quadro delle iniziative promozionali sviluppate dalla Società, anche

di concerto e/o in partnership con gli Enti Pubblici Territoriali, un

rilievo particolare continua ad occupare la destagionalizzazione del

traffico, quale importante strumento per concretizzare obiettivi di

sviluppo che le potenzialità del territorio indicano come realisticamente conseguibili.

Il **settore merci**, infine, tradizionalmente scontando una certa modestia nei numeri realizzati, ha manifestato l'opportunità di una inversione di tendenza, grazie agli investimenti operati dalla Società per promuovere il comparto e soprattutto attrarre nuovi operatori e vettori. In tale ambito l'apporto di TNT, che ha basato un B-737 su Palermo, è risultato importante: i dati *all cargo* indicano infatti un raddoppio del trasportato (+ 47,14%), con una attestazione finale del traffico a 1.015.116 Kg. in detto specifico segmento.

Purtroppo il settore merci nel suo complesso sconta ancora una forte debolezza della linea (- 18,47%) che condiziona il risultato complessivo e limita il consuntivo cargo a 3.810.860 Kg. con un – 1,96% rispetto al 2004.

Continua a pesare la decisione intrapresa da alcuni vettori, anche da quelli tradizionalmente attivi, di dedicare i propri voli esclusivamente al trasporto passeggeri, seguendo in tale peculiare aspetto la più radicale logica del low-cost.

Si attende in tale quadro che l' impulso decisivo di ripresa provenga dai voli *all cargo*, sia del segmento linea che charter, stante che l'offerta di trasporto dedicata sembra in atto l'unica in grado di consentire una nuova fase di sviluppo almeno nel breve periodo.

3. L'EVOLUZIONE NORMATIVA E REGOLAMENTARE DEL SETTORE.

Nell'esercizio in esame, la produzione normativa e regolamentare è stata particolarmente intensa – spesso con carattere di vera e propria riforma – e tale comunque da impattare significativamente sulle

società di gestione, soprattutto dal punto di vista delle entrate, ma anche dei costi.

Significativo è al riguardo il **Decreto Legge 17 ottobre 2005 n. 211**, recante "Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale" – più noto come "DL sui requisiti di sistema" - che ha introdotto diverse misure con le quali il Legislatore ha inteso stimolare la ripresa dei vettori aerei o, secondo una lettura più critica, mantenere in piedi la componente decotta del sistema; in ogni caso, tutto questo è stato deciso a scapito dei gestori aeroportuali (riduzione dei diritti aeroportuali) che singolarmente, ma anche per il tramite di Assaeroporti, stanno ponendo in essere tutte le azioni ritenute necessarie a tutela dei propri interessi.

Il DL 211/2005 non è stato convertito in legge; tuttavia la parte delle disposizioni in materia di trasporto aereo in esso contenuta è stata stralciata ed inserita con un maxi emendamento all'interno del D.L. 30 settembre 2005 n° 203, convertito con legge 2 dicembre 2005, n. 248. Le disposizioni in materia di trasporto aereo non hanno subito alcuna modifica in sede di conversione in legge.

A tale riguardo, il 20 gennaio 2006, l'Enac ha emanato una circolare con la quale ha determinato la misura transitoria dei diritti aeroportuali di cui all'art. 11-decies della L. 248/2005, stante l'Atto di indirizzo del 31.12.2005 pervenuto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, formulato "al fine di uniformare le procedure applicative da parte dei gestori aeroportuali delle disposizioni previste dagli articoli 11 nonies e 11 decies della L. 248/05" in materia di determinazione dei diritti aeroportuali, sia nella misura iniziale che nella fase transitoria.

Le principali prescrizioni per i gestori sono:

rideterminazione dei diritti (con entrata in vigore dal 1.1.2006).
 Nell'abrogare e sostituire il preesistente art. 10 comma 10 della

legge 24 dicembre 1993, n. 537, il D.L. n. 211/2005 modifica i criteri di determinazione dei diritti aeroportuali, ponendo a base della definizione della "misura iniziale" degli stessi anche una quota "non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore" nell'ambito dello svolgimento di attività non regolamentate, innovando profondamente il quadro di riferimento così come espresso con la delibera CIPE 86/2000;

- 2. abrogazione della disposizione che prevedeva che in attesa del decreto ministeriale di cui all'art.10 comma 10 L. 537/93, i diritti aeroportuali sarebbero comunque stati aumentati annualmente con altro decreto ministeriale, nella misura pari al tasso di inflazione programmata determinato dal Governo nel documento di programmazione economico-finanziaria;
- 3. <u>soppressione della maggiorazione notturna</u> del 50% dei diritti di approdo e partenza già prevista nella L. 324/1976;
- 4. <u>inibizione</u>, in base alla Direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sugli aeroporti, <u>ad applicare sovrapprezzi</u>, in particolare royalties sulla fornitura <u>del carburante</u>, non effettivamente connesse ai costi sostenuti per l'offerta del servizio (entrata in vigore 19.10.2005);
- 5. definizione, mediante un successivo DM, delle <u>attività di</u> <u>sicurezza aeroportuale relative al controllo bagagli e passeggeri da affidare ai vettori</u> e relativa ripartizione dei corrispettivi con il gestore (entrata in vigore 19.10.2005).

Le Società di gestione, stante la difficoltà di interpretare le modalità applicative delle novità introdotte, ma anche per tutelare i propri interessi, stanno operando d'intesa tra di loro e con Assaeroporti. Resta da sottolineare come, al momento, risulti decisamente complesso quantificare gli effetti economici della citata L. 248/2005.

Nell'esercizio appena trascorso si è anche proceduto alla riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione con il **D.Lgs. n. 96 del 9.05.2005**, "Revisione della Parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma della L. n.265 del 09.11.2004".

Le disposizioni del Codice della Navigazione introdotte o modificate dal D.Lgs. 96/05 sono entrate in vigore 120 giorni dalla data di entrata in vigore del predetto Decreto, <u>ossia il 21.10.2005</u>, ed è altresì previsto un periodo di un anno per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative al testo.

La Riforma innova radicalmente l'impianto del vecchio Codice, adeguando il quadro normativo alla realtà aeronautica che si è modificata, sulla spinta, tra l'altro, degli interventi normativi e giurisprudenziali dell'Unione Europea. Tra le principali novità, si evidenziano:

- 1. l'abrogazione della figura del Direttore d'Aeroporto e di molti poteri e funzioni allo stesso attribuiti dal Codice del 1942;
- 2. l'affidamento all'ENAC delle funzioni di vigilanza, certificazione e regolamentazione tecnica;
- 3. la definizione ed i compiti del gestore aeroportuale contenuta nell'art. 705;
- 4. la reintroduzione, nell'art. 802, del divieto da parte dell'ENAC (anche su segnalazione del gestore aeroportuale) di partenza dell'aeromobile quando risultino violati, tra l'altro, gli "obblighi relativi al pagamento delle tasse, dei diritti e dei corrispettivi dovuti";
- 5. la conferma della distinzione tra "aeroporti di rilevanza nazionale" già prevista nella L. 265/04 "quali nodi essenziali

per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato" e gli aeroporti di interesse regionale;

6. l'integrale sostituzione dell'art.14 del D.Lgs. 18/99 in materia di protezione sociale (anche la nuova formulazione è stata tuttavia censurata dalla Commissione Europea, così come la norma che si intendeva sostituire).

Per quanto attiene poi ai diritti di security, il **D.M. 13.07.05** di "Fissazione dei corrispettivi per il servizio di controlli di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio a mano al seguito, in ambito aeroportuale", pubblicato in G.U.R.I. n° 221 il 22 settembre 2005, ha prorogato il corrispettivo di 1,81 euro a passeggero già determinato con D.M. 21.12.2001. Tale proroga avrà durata fino "alla completa attuazione dei criteri contenuti nella Delibera CIPE n.86/2000 e degli adempimenti in essa contemplati, con particolare riferimento alla presentazione da parte dei gestori della integrale contabilità analitica per centro di costi e di ricavo ed alla stipula del contratto di programma tra questi ed ENAC" (art.1). In tal senso, non si darà luogo ad aumenti fintanto che il gestore non avrà ottemperato agli obblighi di cui sopra (art.1.2). La proroga comunque non potrà avere durata superiore ad un anno dall'entrata in vigore del DM, ossia fino all'8.10.2006.

Allo stesso modo, altro **D.M.** 13.07.05 di "Fissazione provvisoria dei corrispettivi per il servizio di controlli di sicurezza sul 100% dei <u>bagagli da stiva</u>, in ambito aeroportuale", pubblicato in G.U.R.I. n° 221 il 22 settembre 2005, ha prorogato i corrispettivi già determinati con D.M. 14.03.2003. Tale proroga avrà durata "fino alla completa attuazione dei criteri contenuti nella Delibera CIPE n.86/2000 e degli adempimenti in essa contemplati, con particolare riferimento alla presentazione da parte dei gestori della integrale contabilità analitica per centro di costi e di ricavo ed alla stipula del contratto di programma tra questi ed ENAC" (art.1) e non si darà luogo ad aumenti fintanto che il gestore non avrà ottemperato agli obblighi di cui sopra (art.1.2). La proroga comunque

non potrà avere durata superiore ad un anno dall'entrata in vigore del DM, ossia fino all'8.10.2006.

Con un terzo **D.M.** 13.07.05 di "Fissazione del canone concessorio dovuto all'erario per l'affidamento del servizio di sicurezza, in ambito aeroportuale", sempre pubblicato in GURI n° 221 del 22 settembre 2005, è stato fissato nella misura di "7 centesimi di euro a passeggero in partenza originante dall'aeroporto nel quale il servizio viene effettuato" il canone concessorio - previsto dalla L. n.217/92 e dall'art. 8 del D.M. n. 85/99 - dovuto mensilmente dal concessionario (gestore) all'Erario per l'affidamento del servizio di sicurezza in ambito aeroportuale.

Il predetto canone ha avuto decorrenza dalla data di entrata in vigore del D.M., ossia dal 07.10.2005, e dovrà essere rideterminato entro il 31 marzo 2007 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In tema di <u>addizionale comunale sui diritti di imbarco</u>, il 2 aprile del 2005 è entrata in vigore la **L. n. 43 del 31.3.2005 di conversione del D.L. n.7 del 31.1.05**, all'interno della quale, unitamente ad altri argomenti, all'art. 6 quater, è stato previsto l'incremento di 1 euro a passeggero dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, già prevista con L. 350/2003 (che pertanto è divenuta di 2 euro), nonché una diversa assegnazione in percentuale della citata addizionale (in particolare, aumento per i Comuni interessati e conseguente diminuzione del finanziamento delle misure di sicurezza).

L'incremento dell'addizionale intervenuto è destinato - ex lege - ad alimentare il Fondo Speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo, costituito ai sensi del D.L. 249/04 convertito con modificazioni con L. 291/04.

Un paragrafo a parte merita **la riforma degli Appalti Pubblici**, resa ancora più complessa in Sicilia dal c.d. doppio binario.

Con la legge n.62 del 18.4.2005 (la c.d. Legge comunitaria 2004) è stata data delega al Governo per l'emanazione di un decreto legislativo che recepisca due Direttive del Parlamento Europeo e del Consiglio, la 17/2004/CE e la 18/2004/CE, la prima che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua, energia e servizi di trasporto (cd. Settori esclusi) e la seconda (cd. Direttiva unificata) relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture, servizi e lavori nei settori ordinari e la Direttiva 17/2004/CE.

In attuazione della delega è stata nominata una Commissione di esperti per la predisposizione di una bozza di **Codice unico sugli appalti** che, recependo le direttive sopra indicate, opera una riorganizzazione di tutta la normativa italiana in materia di appalti, abrogando tutte le precedenti norme in contrasto. Tale bozza, approvata il 13.1.2006 in via preliminare dal Consiglio dei Ministri, necessita, prima dell'approvazione in via definitiva, del parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni, del Consiglio di Stato e dell'esame delle commissioni parlamentari.

Allo scadere del termine del 31.1.2006 (termine per il recepimento), in attesa dell'emanazione del Codice unico, sono comunque entrate in vigore le norme della Direttiva 17/2004/CE cd. "self-executing".

Nel caso di Gesap, poi, la questione è risultata ancora più complessa a seguito della pubblicazione della **L.R. 16/05**, istitutiva dell'Ufficio Regionale per l'espletamento di gare di lavori pubblici, di cui all'art.7-ter della L.109/94, nel testo coordinato con la normativa regionale.

Secondo tale previsione normativa, la Gesap sarebbe stata tenuta a trasmettere gli atti di gara d'importo superiore a 1,250 milioni di euro, all'Osservatorio Regionale dei LLPP presso l'Assessorato Regionale ai LLPP, affinché la stazione unica appaltante provinciale esperisse direttamente le procedure di gara.

La circostanza, come ovvio, se condivisibile nelle intenzioni del Legislatore regionale, avrebbe tuttavia comportato un rischio elevato in ordine al temuto mancato rispetto del previsto cronoprogramma di alcuni significativi interventi inseriti nell'Accordo di Programma Quadro, stante la concentrazione presso un unico soggetto, per quanto su base provinciale, delle gare degli enti locali territoriali (Comuni e Province), nonché degli altri Enti previsti.

La situazione apparve al momento vieppiù allarmante stante che la stazione unica appaltante non risultava ancora operativa, nonostante la comunicazione dell'Assessorato LLPP della Regione Siciliana (GURS del 10 giugno 2005) prevedesse che a far tempo dal 27 maggio 2005 gli enti appaltanti fossero tenuti a trasmettere gli schemi dei bandi di gara e i relativi atti a corredo al citato Osservatorio Regionale.

Tale situazione portò, nel rispetto della citata normativa, ad interrompere l'avviata procedura di pubblicazione sui quotidiani dell'avviso relativo alla gara per l'affidamento dei lavori per la bonifica e risagomatura della strips (cod. ENAC-PA 10-01 di circa 7 milioni di euro), previsti nell'APQ.

Il clima di apprensione determinato migliorò notevolmente allorché l'Assemblea Regionale Siciliana – recependo prontamente le numerose istanze di rinvio dell'istituzione dell'Ufficio Regionale per l'espletamento di gare di lavori pubblici (art.7-ter della L.109/94) – decise di posticipare i termini originari (27 maggio 2005) al successivo 26 settembre 2005 (L.308 del 26 luglio 2005), al fine di consentire l'organizzazione e l'avvio delle previste strutture provinciali.

Un ulteriore sollievo giunse poi dalla comunicazione pervenuta dalla Stazione Unica Appaltante che escludeva dalla nuova normativa i procedimenti già avviati al momento dell'entrata in vigore della legge e in particolare quelli che, a quella data, avessero già ottenuto l'approvazione dei progetti esecutivi.

Pertanto, se da un lato veniva risolta favorevolmente la questione relativa ad alcune importanti gare già avviate, e che pertanto tornavano nella autonoma competenza della Gesap ancorché con alcuni mesi di ritardo per l'annullamento e il riavvio delle procedure, dall'altro lato il Vs. Consiglio di Amministrazione ritenne necessario sollevare presso l'Enac la questione, già più volte dibattuta presso lo stesso Ente, circa la competenza o meno della Regione Siciliana sulla Gesap, in materia di normativa sugli appalti di lavori pubblici.

In pratica, partendo proprio dalla nuova normativa regionale in materia di appalti ed, in particolare, della L.R. 16/05, si chiese di comprendere se, alla luce dell' intero impianto ordinamentale nonché del novellato art. 692 del Codice della Navigazione - che ascrive al demanio aeronautico ogni costruzione o impianto appartenenti allo Stato e destinato al servizio della navigazione aerea - le procedure di gara per l'affidamento di lavori pubblici bandite dalla Gesap dovessero sottostare alla legislazione regionale, e quindi demandate all'istituito Ufficio Regionale che funge da stazione unica appaltante, ovvero fossero soggette alla disciplina nazionale della L. 109/94 e segg..

L'Ente, ravvisando la fondatezza della richiesta, nel luglio 2005 ha investito della questione l'Avvocatura Generale dello Stato (nota 472/GLE del 19.7.2005) rilevando – tra l'altro - che GESAP quale società di gestione aeroportuale concessionaria "opera in qualità di stazione appaltante dell'Ente sulla base della concessione di gestione e dell'accordo di programma quadro e che se i lavori oggetto dei predetti accordi fossero direttamente appaltati dall'Ente, non sembrerebbero rientrare nella disciplina regionale".

Sul problema – che coinvolge profili di riparto di competenza legislativa in materia di lavori pubblici fra Stato e regione Siciliana - è stato quindi preliminarmente acquisito il parere della Avvocatura Distrettuale di Palermo (12 settembre 2005 prot. 119806), reso con nota del 31 gennaio 2006 prot. 4221, le cui deduzioni sono stato

interamente recepite nel successivo parere dell'Avvocatura Generale dello Stato del 10 aprile 2006 prot. n° 42769.

In tal senso, secondo l'Avvocatura di Palermo, è apparsa decisiva, tra l'altro, la considerazione che GESAP opera nella veste specificamente qualificata e normativamente tipizzata del "gestore aeroportuale" e che, pertanto i rapporti con l' Amministrazione statale e l'ENAC si inquadrano in un contesto normativo rigido in cui la Società esegue determinate opere nel quadro di un rapporto tipico finalizzato alla manutenzione e gestione di un aeroporto civile appartenente al demanio dello Stato (così anche l'art. 692 del Codice della navigazione come novellato con D. lgs. 96/05).

Le conclusioni dell'Avvocatura Distrettuale, secondo cui "il gestore aeroportuale si inserisce in modo necessario e normativamente tipizzato in un congegno complessivo di competenze rigorosamente statali", sono quindi state riproposte ed ampliate nella successiva pronunzia dell'Avvocatura Generale che ha ravvisato quale elemento decisivo la considerazione dell'oggetto dell'appalto, in ciò prescindendo nella valutazione dalla fonte del finanziamento (richiamata invece da ENAC) quale criterio suscettibile di trasferire un'opera pubblica dalla sfera di competenza regionale a quella statale, anche sulla base della sentenza n° 302/2003 della Corte Costituzionale.

Nella fattispecie denunziata, infatti, l'Avvocatura ha riconosciuto che, poiché trattasi di lavori interessanti l'aeroporto di Palermo, infrastruttura appartenente al demanio statale, deve ritenersi operante l'art. 14 dello Statuto regionale e il relativo DPR 878/1950 di sua attuazione che esclude la competenza legislativa regionale nel caso di opere pubbliche di prevalente interesse nazionale, fra le quali certamente devono ricomprendersi gli aeroporti.

Ciò anche se nel nuovo assetto delle competenze legislative instaurato dalla legge costituzionale n° 3/2001, che ha riformato il titolo V della Costituzione, la sussistenza di un generico interesse nazionale non

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

funge automaticamente da criterio attributivo della competenza stessa, come specificamente dichiarato dalla Corte Costituzionale con sentenza n° 303/2003.

Tuttavia – conclude l'Avvocatura Generale – "il principio non appare incompatibile con l'espresso riconoscimento di estraneità che le norme regionali ancora oggi consapevolmente contengono con riferimento ad un ambito, quale quello dei lavori sugli aeroporti nazionali, che nell'attualità potrebbe al più essere oggetto di competenza concorrente".

In conclusione, l'ENAC ha così recentemente trasmesso (nota prot. 66/PRE del 25.5.2006) le suddette pronunzie alla Gesap – che si è immediatamente adeguata – nonché alle sedi istituzionali degli Enti locali per le ulteriori valutazioni di competenza.

4. L'EVOLUZIONE GESTIONALE DELLA GESAP.

L'esercizio 2005, come detto in apertura della presente Relazione, ha prodotto esaltanti risultati gestionali su numerosi fronti.

Tali risultati, se da un lato costituiscono la pietra angolare sulla quale la Società potrà garantire a sé stessa - e al sistema economico e territoriale che attorno ad essa ruota - una prospettiva di florido sviluppo, costituiscono alla stesso tempo una sfida imprenditoriale di alto livello che dovrà essere fronteggiata con rigore e fermezza.

4.1. La Certificazione dell'Aeroporto.

E' proseguita e si è consolidata, nel 2005, l'attività connessa al mantenimento della conformità ai requisiti di *safety* imposti dal Regolamento per la Costruzione e Gestione degli Aeroporti, pubblicato nel novembre 2003 e dalla successiva Circolare APT-16, a seguito dell'ottenimento della Certificazione Enac del maggio 2004.

Particolarmente intensa è stata pertanto l'azione di monitoraggio e verifica del corretto uso delle infrastrutture air-side da parte degli handler, con segnalazione all'Enac delle inadempienze, nonché l'attività quotidiana di ispezione piste e piazzali, allontanamento volatili, sfalcio erba.

Intensa è stata anche l'attività volta a rientrare prontamente da alcune criticità rilevate, svolta insieme alla Direzione aeroportuale di Enac e dell'Enav locale, sotto il coordinamento del Team di Certificazione.

E' proseguita anche la riorganizzazione aziendale, che la stessa ENAC agli inizi del 2004 aveva definito in più occasioni inadeguata, secondo un nuovo modello organizzativo - condiviso dallo stesso Ente e apprezzato dalle Organizzazioni Sindacali - in grado di individuare le diverse aree di responsabilità secondo criteri di modernità, efficienza e di ottimizzazione dei processi. In tale senso, sul fronte *Operations*, molto soddisfacente é il risultato ottenuto dall'Area Progettazione e Movimento, mentre le Aree Terminal e Manutenzione hanno sofferto per l'inserimento del personale ex handling, successivamente distaccato per lunghi periodi presso la controllata GH Palermo e, pertanto, in ritardo sull'adattamento ai nuovi carichi di lavoro.

Tale processo di riorganizzazione e riconversione di parte del personale ex handling, non può ancora considerarsi completato. Il puntuale rilevamento dei carichi di lavoro di ciascun addetto ha consentito di individuare alcune sacche di inefficienza alla quale dovrà essere posto urgente rimedio.

4.2. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Il Piano di sviluppo aeroportuale è stato oggetto di consistenti attività anche nel corso del 2005. Alla presentazione all'ENAC avvenuta nell'agosto 2004 del documento di progetto definitivo che riuniva in un

unico elaborato coerente ed aggiornato l'originario Piano regolatore aeroportuale predisposto dalla Regione Siciliana a partire dal 1999 con la consulenza del Prof. Ferlazzo e il successivo Piano di sviluppo realizzato all'interno della Società con la consulenza di Systematica, sono seguite due aree di attività che hanno sostanzialmente impegnato tutto l'anno 2005 con frequenti momenti intermedi di confronto con il management della Società e con il Consiglio di Amministrazione.

La prima area di attività, di carattere formale ed amministrativo, strettamente interconnessa nei primi mesi dell'anno con le attività conclusive relative alla predisposizione della documentazione per l'ottenimento della Gestione Totale, ha riguardato l'elaborazione esecutiva del Piano di sviluppo, redatta sulla base di quanto concordato in sede di valutazione istruttoria con gli Uffici preposti dell'ENAC.

La formale consegna del progetto esecutivo del Piano di sviluppo aeroportuale ai competenti uffici dell'ENAC, con la documentazione prodotta sia dal Prof. Ferlazzo (con incarico della Regione Siciliana) che dalla società Systematica (con incarico della GESAP), è avvenuta con nota di accompagnamento a cura della stessa GESAP, in riferimento alla nota della Regione Siciliana prot. 1142 del 4 agosto 2005.

Successivamente alla presentazione formale ad ENAC, sia i tecnici della GESAP che i consulenti incaricati hanno partecipato ad incontri rientranti nella prassi istruttoria al fine di fornire all'Ente il supporto necessario per esprimere il parere definitivo.

Tali attività hanno consentito anche l'avanzamento dell'istruttoria propedeutica alla procedura per l'ottenimento della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che si è attuato nel corso di tutto l'anno 2005, attraverso incontri di approfondimento di ciascun tema funzionale ed ambientale del Piano presso il Ministero dell'Ambiente, con gli Osservatori nominati dallo stesso con provvedimento del 20.10.2004 e con la partecipazione sia del consulente incaricato dalla

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

GESAP per la predisposizione della VIA, Prof. Ferlazzo, sia dell'architetto De Carli nella qualità di consulente incaricato dalla stessa GESAP per la redazione ed aggiornamento del Piano di sviluppo.

Sia l'istruttoria ai fini dell'approvazione del Piano di sviluppo aeroportuale da parte dell'ENAC che la procedura propedeutica all'emissione della VIA, risultano tuttora in corso e in fase di completamento.

Nel corso dell'anno si è provveduto ad aggiornare gli scenari di traffico basandosi sui *trend* che via via si registravano sia in sede locale che nazionale e, in relazione agli scenari di traffico, sono state individuate le capacità di ciascuna struttura ed infrastruttura dello scalo rispetto agli *standard* richiesti ai fini della programmazione degli interventi necessari.

Particolari approfondimenti sono stati eseguiti in ordine agli adeguamenti necessari per la viabilità in prossimità del terminal passeggeri e per adeguare la dotazione di parcheggi a raso, per i quali sono stati pianificati interventi di riordino ed ampliamento.

La seconda area di attività attinente la pianificazione dello sviluppo dello scalo, ha riguardato la predisposizione di uno strumento operativo denominato *Masterplan* e basato sul Piano di sviluppo in corso di approvazione da parte di Enac. Per tali attività, la Società è stata impegnata per tutto il corso dell'anno e si è avvalsa della consulenza della Società Compagnia del Progetto che ha anche provveduto ad illustrare al Consiglio di Amministrazione gli stati d'avanzamento dei lavori svolti.

In sintesi, lo strumento del *Masterplan* si configura come quadro generale del programma di interventi per lo sviluppo aeroportuale rapportato agli strumenti esistenti (PSA e Piano quarantennale) e agli scenari di traffico e definisce: il nuovo assetto planivolumetrico

generale del complesso aeroportuale; i rapporti con il territorio, le ipotesi di espansione del sedime aeroportuale e nuovi servizi.

Più in particolare il Masterplan fornisce il quadro progettuale generale per l'ampliamento del terminal passeggeri e la riorganizzazione dell'area land side con previsione delle nuove funzioni (palazzina servizi; car-park multipiano; albergo; centro congressi, area del parco lato mare), definendo le ipotesi di fattibilità generale per la trasformazione e l'ampliamento del terminal per fasi correlate alla trasformazione dell'area land side; le ipotesi di fattibilità generale per gli interventi urgenti, consistenti nell'ampliamento e ristrutturazione della zona arrivi e della zona accettazione; le ipotesi di fattibilità generale per gli interventi di ampliamento delle zone commerciali e zone imbarchi con estensione del terminal in area air side e land side.

4.3. La Concessione della Gestione Totale quarantennale.

Nei primi mesi del 2005, a seguito delle attività svolte nel corso del 2004 e proseguite con intensità e in stretto collegamento con il gruppo di lavoro dell'ENAC, è stata completata la revisione della documentazione allegata all'istanza per l'ottenimento della Gestione totale che ha consentito, come noto, di raggiungere il risultato della deliberazione dell'ENAC del 1° marzo scorso con la quale è stato approvato il piano relativo al periodo 2005–2044.

Nel corso dell'anno, successivamente a tale delibera, le attività attinenti l'ottenimento della Gestione totale sono proseguite per definire i contenuti della Convenzione sottoscritta dal Vs. Amministratore Delegato e dal Direttore Generale dell'Enac lo scorso 16 maggio.

Diversamente dalle attese, l'impostazione del Contratto di programma quadriennale è stato rinviato a seguito dell'entrata in vigore del c.d. Decreto Legge "Requisiti di sistema" che, come detto, ha comporta una applicazione diversa dei criteri della Delibera CIPE n.86/2000.

Per quanto attiene alle **previsioni di investimento**, il ritardo con il quale è stata sottoscritta la Convenzione, ha determinato la presentazione ad Enac di un Accordo ponte, relativo al periodo 2006-2010, ribaltando sostanzialmente in avanti il programma 2005-2009.

4.4. L'Accordo di Programma Quadro.

Nel 2005 sono proseguite le attività di progettazione ed esecuzione lavori degli interventi previsti nel programma di investimenti di cui all'Accordo di Programma Quadro sottoscritto nel novembre 2001 tra il Ministero dell'Economia, quello per le Infrastrutture ed i Trasporti, la Regione Siciliana, l'E.N.A.C., l'E.N.AV. e la GESAP a fronte di un finanziamento complessivo di oltre 71 milioni di euro, 12 dei quali a carico della Società.

Un articolato sistema di investimenti, indispensabile per creare i presupposti per un Sistema Aeroportuale Regionale, in grado di coinvolgere pressoché in contemporanea l'intero sedime aeroportuale: dall'adeguamento dell'aerostazione passeggeri, alla realizzazione dei pontili di imbarco; dall'ampliamento del piazzale aeromobili, alla installazione di impianti di controllo per la sicurezza dei bagagli da stiva, il cui controllo 100% dal mese di gennaio 2003 è divenuto obbligatorio; dall'adeguamento delle centrali tecnologiche e delle infrastrutture Air Side, alla bonifica delle fasce sicurezza delle piste; dalla realizzazione di una nuova viabilità di accesso e distribuzione aeroportuale, alla realizzazione di un edificio in grado di accogliere tutti i servizi amministrativi, tale da dedicare il terminal all'esclusivo servizio al passeggero; dalla effettuazione di indagini geologiche del sito aeroportuale, alla realizzazione di un innovativo sistema di arresto sulla testata 02 della pista trasversale, in modo da aumentarne ulteriormente la sicurezza.

L'attività dell'esercizio appena trascorso, di seguito brevemente riassunta, ha visto l'ultimazione dei lavori ed il completamento della progettazione di taluni interventi e l'avvio dell'iter procedurale previsto dalla normativa vigente sui lavori pubblici per altri, attività costantemente monitorata dalla *Cabina di Regia* ad hoc costituita dal Consiglio di Amministrazione:

- sono stati completati, oltre i lavori relativi alle indagini geologiche collaudati a fine 2004, i lavori relativi alle opere civili e ai pontili telescopici del macro intervento "Nuovi pontili di imbarco e sbarco passeggeri e relative opere di adeguamento dell'aerostazione";
- 2. è completato l'intervento relativo alla sala restituzione bagagli, per il quale si è reso comunque necessario intervenire in variante per incrementare il numero dei caroselli in Area Schengen;
- è stata completata la progettazione degli interventi relativi alla bonifica delle strips delle piste e alla nuova viabilità di accesso all'aeroporto e appaltati, alla data di approvazione del presente bilancio, i lavori;
- 4. è stata anche appaltata la redazione dei progetti degli interventi relativi all'ampliamento del piazzale aeromobili e alla realizzazione dell'edificio servizi, ad oggi in corso di redazione;
- 5. è stata completata la redazione del progetto definitivo per le Reti Idriche e fognarie – Impianto di trattamento e smaltimento acque nere e reflue – adeguamento centrali tecnologiche, ed è ad oggi in fase di pubblicazione il Bando di Gara per l'Appalto Integrato che individuerà la Ditta che provvederà alla redazione del progetto esecutivo e alla esecuzione dei lavori;

6. è stata portata avanti l'attività correlata all'affidamento della fornitura dell'EMAS, l'innovativo sistema di arresto – si tratterebbe del primo fuori dagli Stati Uniti – che include la progettazione esecutiva e la esecuzione dei lavori e che sostituirà l'attuale RESA sulla testata 02 della pista trasversale.

Nel 2005 si è anche conclusa la vicenda delle opere civili connesse alla realizzazione delle nuove sale imbarchi, pontili telescopici, sala disallestimento bagagli e sala restituzione bagagli iniziate nell'aprile del 2002. L'ultimazione dei lavori è intervenuta infatti il 21.07.2005 e pertanto nei primi mesi dell'anno in corso, dopo le opportune verifiche e tarature, si è proceduto alla apertura al pubblico di tutte le aree realizzate con il suddetto intervento.

Tuttavia rimane aperto il contenzioso con la ditta costruttrice per alcune riserve apposte in fase di esecuzione.

Il vistoso ritardo di tali lavori ha determinato ulteriori gravi disagi al terminal passeggeri con il mantenimento della remotizzazione degli arrivi in una struttura che, per quanto precaria, ha dovuto assumere tutte le caratteristiche di definitività, con connessi costi di manutenzione.

Nell'esercizio 2005, a fronte della convenzione APQ, Stato – Regione, del 21 ottobre 2003 e del relativo atto aggiuntivo del 9 aprile 2004, sono stati incassati oltre 2,3 milioni di euro ed effettuati controlli di spesa per ulteriori 4,2 milioni di euro, regolarmente incassati nel mese di febbraio 2006.

Complessivamente, le somme incassate sino alla data di redazione del presente bilancio ammontano a 19,6 milioni di euro, di cui 4,4 milioni di euro a titolo di anticipazione sui lavori e sulle spese generali e 15,2 milioni di euro a titolo di reintegro finanziario sull'avanzamento dei lavori eseguiti.

Inoltre, sono state avanzate da Gesap richieste di rendicontazione per 2 milioni di euro che presumibilmente verranno reintegrati entro la fine del primo semestre del 2006.

4.5. INTERVENTI SU INFRASTRUTTURE (ART. 17 D.L. 67/1997).

Il 2005 è stato l'anno in cui sono state portate avanti le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'air side previste nel piano Art.17 2003/2005, a fronte di un programma di investimenti per complessivi 10,3 milioni di euro, attività costantemente monitorata, anche in questo caso, da una Cabina di Regia appositamente istituita dal Consiglio di Amministrazione.

E' stata approvata da ENAC la richiesta di variante del programma relativo al periodo 2003-2005 proposta da GESAP, per un totale stimabile in 12,7 milioni di euro a fronte di una ipotesi di introito presuntivo di 10 milioni (comprese le somme precedentemente non spese).

Sono state completate tutte le progettazioni degli interventi di manutenzione straordinaria del periodo, svolte attività di manutenzione ordinaria quali la segnaletica orizzontale, le prove di portanza della superficie del piazzale e la sgommatura.

Inoltre sono stati appaltati i lavori di taluni interventi previsti nel piano per un importo complessivo a base d'asta di circa 4,5 milioni di euro, quali:

- 1. adeguamento della galleria sottoservizi;
- 2. rimozione amianto;
- rifacimento e risanamento delle lastre in cls delle testate piste e del piazzale;
- 4. impianto di controllo accessi biometrico;
- 5. ripresa ed ammodernamento stradella di servizio perimetrale.

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Ad oggi tali interventi sono tutti in corso di esecuzione.

Sono stati avviati gli iter procedurali per la pubblicazione dei Bandi di Gara dei rimanenti interventi di manutenzione straordinaria previsti nel piano:

1. ripresa ed adeguamento sistema smaltimento acque piovane;

2. costruzione magazzini di stoccaggio;

3. variante condotta idrica;

4. impianto di sorveglianza perimetrale.

Sono stati completati quasi tutti gli acquisti ed i servizi previsti nel piano 2003/2005 quali: attrezzature e servizi per il *bird control*, segnaletica orizzontale, macchina aspiratrice e piccolo sfalcio, gruppo elettrogeno da campo, spazzapista; è stato inoltre completato il capitolato relativo ai rilievi topografici dell'intero sedime aeroportuale ed è ad oggi in corso di contrattualizzazione la Ditta per l'esecuzione del servizio.

Contestualmente alle attività previste nel piano 2003-2005, sono proseguite le attività di cui al piano 2000/2002 quali, ad esempio, la realizzazione del completamento della recinzione aeroportuale ed espropri per la realizzazione della nuova rete idrica.

A giugno 2005 è stato presentato ad ENAC il piano di investimenti Art.17 per l'annualità 2005-2006 con un impegno complessivo pari ad €.4.000.000,00 ed è ad oggi in corso di definizione una proposta di variante al piano.

4.6. La Maintenance.

Nel 2005, l'attività di Manutenzione Impianti e Sistemi ha riguardato:

 a) il mantenimento degli apparati e sistemi in conformità alle prescrizioni normative vigenti e disposizioni regolamentari interne;

b) l'avviamento in esercizio di apparati e sistemi compresi nei lavori di adeguamento ed ampliamento dell'aerostazione.

In particolare l'attività di manutenzione degli impianti di sollevamento ha visto la competente funzione aziendale impegnata in attività relative alle Revisioni Generali con cadenza decennale, alla realizzazione di interventi di adeguamento prescritti nell'ambito delle stesse revisioni nonché ad interventi di manutenzione ordinari e straordinari programmati e prescritti dalla Commissione di collaudo, che hanno comportato costi doppi rispetto a quelli contabilizzati nell'anno precedente.

Appare significativo nell'ambito dei bilanci energetici l'incremento dei consumi di energia elettrica nel 2005 di oltre il 20% rispetto al dato dell'anno 2004, imputabile al contemporaneo esercizio della vecchia e nuova aerostazione (apertura al traffico passeggeri delle sale di preimbarco del terzo livello grazie alla entrata in funzione dal mese di aprile 2005 dei pontili mobili).

Per quanto riguarda i consumi di gasolio da riscaldamento si è registrato una riduzione di circa il 15% nel raffronto tra analoghi periodi 2004 a causa della riduzione delle aree di cantiere aperte e quindi conseguente minore dispersione termica.

Nel corso dell'anno 2005 è risultata consistente l'attività del Servizio legata all'entrata in esercizio dei nuovi impianti, sistemi ed apparati realizzati nell'ambito degli interventi di adeguamento dell'aerostazione, che ha comportato una serie complessa di attività finalizzata all'implementazione dei sistemi stessi per renderli adeguati alle esigenze operative.

Di primaria importanza sono risultati gli interventi di adeguamento ed implementazione apportati agli apparati elettrici di bassa tensione delle sottocentrali principali dell'aerostazione denominate "B" e "D", ed a seguire, il cablaggio della rete telefonica a servizio della nuova area arrivi nonché tutte le reti di servizi, citofonia, climatizzazione, illuminazione, TVCC, allarmi, relative alle utenze comuni e ai locali destinati ad Enti di Stato ed handlers.

Rilevante risulta altresì l'attivazione del Centro di Controllo impianti GESAP integrato con il nuovo sistema di telecontrollo (TVCC) ed audio per ascensori e scale mobili a servizio dell'aerostazione.

4.7. Il Regolamento di Scalo.

Con la riforma del Codice della Navigazione, avvenuta con il D. Lgs. 96/05 in attuazione della delega contenuta nella L. 265/04, anche lo strumento del Regolamento di Scalo, già disciplinato da ENAC con la Circolare APT 12 del 2.5.2002 quale documento finalizzato a dettare le modalità di utilizzo delle risorse di scalo e gli standard qualitativi, è stato rivisitato nei contenuti e nell'impostazione, divenendo - nel mutato assetto di ruoli e competenze dei soggetti aeroportuali e, specificamente, del gestore totale - il principale strumento di regolamentazione dell'operatività dello scalo, in cui vanno a confluire tutte le procedure e le disposizioni in vigore sull'aeroporto elaborate al fine di assicurare il rispetto dei livelli di sicurezza e di qualità prescritti dalle normative in materia e l'utilizzo conforme delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali.

A seguito dell'emanazione della Circolare esplicativa APT 19 del 26 ottobre 2005, la GESAP ha quindi costituito un gruppo di lavoro multidisciplinare che ha avviato la revisione integrale del documento originario, già approvato da ENAC e dal Comitato Utenti nell'anno precedente, procedendo per successive fasi all'implementazione del testo secondo i criteri dettati dall'Ente.

Il testo definitivo, ormai prossimo al completamento, anche alla luce di ulteriori disposizioni sopravvenute in materia di servizi di assistenza a terra e di accesso degli handlers, sarà quindi adottato con ordinanza della Direzione Aeroportuale entro il prossimo 16 agosto, nel termine cioè dei tre mesi specificamente previsto dalla Convenzione per l'affidamento della gestione quarantennale sottoscritta con ENAC il 16 maggio scorso.

4.8. Le Infrastrutture Centralizzate di Base (ICB).

Il 2005 è stato anche un anno fondamentale per il completamento dell'istruttoria dell'ENAC sulla congruità dei corrispettivi richiesti da GESAP per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate dello scalo - ovvero di quegli impianti e servizi (elencati nell'allegato B del D.Lgs.18/99) le cui caratteristiche, per limiti strutturali o ragioni di complessità, costi e impatto ambientale, rendono sconsigliata, quando non impossibile per la loro stessa natura, la suddivisione o la duplicazione, e la cui gestione pertanto viene affidata in via esclusiva al Gestore – già individuate ed assegnate in via esclusiva alla Società nel corso del 2004 e, tuttavia, fino al 1° gennaio 2006 utilizzate dai vettori a titolo gratuito proprio in attesa che fosse conclusa la verifica dell'Ente secondo i parametri della delibera CIPE 86/2000.

ENAC, ad esito di una istruttoria lunga ed estremamente complessa, che ha impegnato per tutto il 2005 diverse funzioni aziendali in una continua dialettica, ha quindi riconosciuto formalmente l'attribuzione in via esclusiva degli impianti originariamente assegnati dalla Direzione Aeroportuale locale, che appresso si ricordano:

- a) gestione sistemi informatici di scalo ed informativa al pubblico;
- b) coordinamento generale di scalo e apron management;
- c) gestione sistema di smistamento e riconsegna bagagli;

- d) *loading bridge* e relativi impianti di alimentazione, riscaldamento e condizionamento;
- e) impianti di depurazione (acque e olii), smaltimento e distruzione rifiuti e bottini di bordo;
- f) gestione impianto stoccaggio merci,

provvedendo ad emanare lo scorso dicembre 2005 il definitivo parere di congruità dei corrispettivi richiesti, in parte revisionati, che ne certifica l'assoluta corrispondenza ai costi sostenuti per la gestione ed ancora gli stessi a fattori quantificabili e verificabili, assicurando al contempo un'equa remunerazione del capitale investito.

Dette tariffe (che, all'esito della verifica, sono oggi stimate pari a 2,5 milioni di euro in ragione d'anno), sono state quindi prontamente comunicate al Comitato Utenti ed agli handlers di scalo e, a partire dal 1° gennaio scorso, vengono regolarmente contabilizzate ai vettori ed annoverate fra i ricavi della Società.

4.9. Adempimenti ex DLGS 196/03 (Privacy).

In tema di tutela e protezione dei dati personali, la Società ha completato nel marzo scorso, entro la scadenza prevista dall'ultima legge di proroga n.51/2006, la redazione del Documento Programmatico sulla Sicurezza (DPS), in conformità al disciplinare tecnico allegato al D. Lgs n. 196/2003, che raccoglie in compendio tutte le misure di protezione e le procedure assunte per il trattamento, informatico e cartaceo, dei dati personali a vario titolo acquisiti dai comparti aziendali.

Per tale ragione, il Titolare del Trattamento, individuato dal Consiglio di Amministrazione nella figura dell'Amministratore delegato, ha opportunamente ritenuto di nominare "Responsabili del trattamento" tutti i Responsabili delle Direzioni aziendali, ciascuno per il settore di competenza.

4.10. Verifica dell'Ispettorato Generale di Finanza – Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica.

Tra il giugno e l'ottobre del 2005, la Società è stata sottoposta ad una verifica amministrativo-contabile eseguita dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, Ispettorato Generale di Finanza – Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica.

Tale verifica, che ha riguardato ogni aspetto societario ed ha avuto accesso ad ogni atto aziendale, compresi i Libri sociali relativi alla adunanze dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione, ha costituito il terzo *audit* in due anni cui è stata sottoposta la Società.

Gli altri due, infatti, come detto in più occasioni, sono stati costituiti dal rilascio della Certificazione Enac d'Aeroporto, nonché dalla Concessione della Gestione Totale Quarantennale. Anche in questi casi, infatti, la Gesap è stata messa a nudo, dovendo dimostrare capacità e affidabilità prospettica.

Ad esito della verifica dell'IGF è stato rassegnato alla Società un documento contenente alcuni rilievi che, successivamente, sono stati completamente chiariti all'Enac per il tramite di una copiosa documentazione, dettagliatamente discussa con le competenti funzioni di controllo dell'Ente che, in tal senso, hanno rassegnato una relazione ampiamente favorevole al proprio Consiglio di Amministrazione.

5. ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI E DEL PERSONALE.

5.1. L'organizzazione dei servizi.

L'ultima parte del primo semestre del 2005 è stato caratterizzato da profonde innovazioni nell'assetto organizzativo e produttivo della

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

società. Il 9 maggio è divenuta operativa la cessione del ramo di

azienda relativa all'attività di handling in favore della controllata GH

Palermo SpA. L'iniziativa sul piano organizzativo ha comportato il

trasferimento alla società operativa subentrante di n.100 unità

lavorative (n.37 impiegati e n.63 operai).

Il 30 giugno, è divenuto operativo il nuovo funzionigramma aziendale

che recependo le indicazioni organizzative fornite dall'Enac, ha

caratterizzato in senso più funzionale la società in vista

dell'assolvimento dell'unico ruolo di gestore aeroportuale.

5.2. Il Personale.

La forza lavoro a tempo indeterminato, rilevata al 31 dicembre 2005,

risulta di 299 unità, rispetto alle 402 dell'anno precedente. Risulta

ridotta inoltre la consistenza del personale legato alla società con

contratto a tempo determinato, da 61 unità (di cui 48 operai, il cui

rapporto è comunque cessato sin dal 31 gennaio 2005) presenti al 31

dicembre 2004 si passa infatti a 12 unità, tutti con profili tecnico-

amministrativi professionalmente significativi e la cui scadenza della

durata biennale avverrà nel corso del 2006.

In dettaglio la consistenza dell'organico al 31 dicembre 2005 risulta il

seguente:

Dirigenti 2 (a t.d.)

Quadri 5 (di cui 1 a t.d.)

Impiegati 165 (di cui 9 a t.d.)

Operai 139

Totale 311 (di cui 12 a t.d.)

Le unità con rapporto part-time, fra il personale impiegatizio, sono

due.

La situazione al 30 aprile 2006 risulta sostanzialmente analoga a

quella soprariportata, stante che l'organico nei primi mesi dell'anno si

è ridotto, per avvenute dimissioni, di n. 2 unità con contratto a tempo indeterminato.

5.3 La Formazione.

Nel corso del 2005 è proseguito l'impegno della società nella formazione del personale soprattutto in direzione della sicurezza dei lavoratori e della funzionalità dello scalo. Attenzione è stata inoltre rivolta all'aggiornamento professionale sia del personale amministrativo che tecnico in materia di affidamento di opere pubbliche in considerazione del notevole flusso finanziario di investimenti infrastrutturali a cui è interessato lo scalo.

La società ha beneficiato per quanto riguarda la formazione del personale in materia di prevenzione infortunistica di cui al d.lgs. 626/94, dell'attività specifica che l'Inail svolge gratuitamente in favore delle aziende richiedenti che sottoscrivano apposita Convenzione.

Sinteticamente si riporta di seguito l'elenco dei principali corsi di formazione espletati nel corso dell'anno:

- formazione, a cura della Croce Rossa, degli addetti al primo soccorso secondo le prescrizioni di cui al d.lgs. 388/03: n.20 addetti;
- formazione addetti impiantistica e manutenzione, a cura dell'Inail, secondo le prescrizioni di cui al d.lgs. 626/94: n.41 addetti;
- formazione addetti vdt, a cura dell'Inail, secondo le prescrizioni di cui al d.lgs. 626/94: n.108 addetti;
- aggiornamento operatori tecnici ed amministrativi sulla disciplina degli appalti, a cura del Cerisdi di Palermo: n.18 addetti;

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

- formazione security aeroportuale, a cura della Soc. Security Training Project Srl e della Polizia di frontiera aeroportuale: n.200 addetti.

Al fine di adempiere poi agli obblighi di legge in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio dei servizi pubblici di trasporti con impianti a fune, sono stati formati, mediante frequenza a specifici corsi, 15 addetti per la gestione delle procedure di soccorso ed evacuazione degli impianti di collegamento verticale (ascensori).

6. Il sistema di qualità aziendale.

Gesap, come noto, ha conseguito nel 2004 la Certificazione di Qualità, rilasciata da TUV Italia, ai sensi della norma ISO 9001/2000 (Vision) per l'attività caratteristica di Gestore Aeroportuale, estesa allora anche all'attività esplicata come handler.

A seguito della cessione alla controllata GH Palermo S.p.A. del ramo di azienda relativo all'attività di assistenza a terra, è risultato necessario ripercorrere l'iter per il conseguimento di una nuova certificazione di qualità correlata ad un rimodulato campo di applicazione in funzione del nuovo assetto organizzativo aziendale e del *range* delle attività esplicate.

Scorporato ogni riferimento all'attività di handling, il campo di applicazione è stato conseguentemente ridefinito nei termini seguenti : "Coordinamento delle operazioni di scalo; progettazione ed erogazione dei servizi centralizzati; progettazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali; manutenzioni infrastrutture, impianti e mezzi; gestione dell'affidamento delle attività commerciali".

L'operazione ha comportato la rielaborazione e la riedizione del Manuale di Qualità, (rev. 00 del 31/07/2005), previa riscrittura delle

procedure sia gestionali che operative, e richiesto un *audit* a ciclo completo da parte della Società di Certificazione.

La relativa verifica ispettiva è stata effettuata da TUV Italia in data 19/20 settembre 2005, con contestuale rilascio del nuovo Certificato (Nr. 50 100 3858 – Rev. 02), che è risultato poi confermato nel primo (dopo la nuova certificazione) audit di TUV il 6/7 marzo 2006, a garanzia della corretta conduzione delle azioni di monitoraggio, misurazione, analisi e miglioramento continuo dei processi aziendali oggetto di certificazione.

Nel comparto della Qualità, importanti indicazioni e supporti pervengono inoltre dall'attività di *Customer Service* finalizzata in particolare al rilevamento del livello di soddisfazione della clientela: i dati e le informazioni raccolte, sia qualitative che quantitative, consentono infatti di conseguire una sempre migliore conoscenza della qualità realmente percepita dal cliente e di adottare opportune azioni correttive e di miglioramento.

Medesime finalità, Gesap privilegia nella gestione delle opportunità connesse alla realizzazione della Carta dei Servizi Aeroportuali istituita da ENAC, in ossequio al DL 12/05/95 n. 163 convertito in legge lo 11/07/95, per la definizione degli standard della qualità dei servizi.

Nel 2005, la Società ha curato la pubblicazione della Carta dei Servizi Aeroportuali, nonché è stata impegnata nella collazione dei dati e delle informazioni di base, attraverso rilevazioni oggettive e soggettive (interviste), per la costruzione della Carta 2006.

La Carta, della cui edizione 2006 è in corso l'approvazione di ENAC per il nulla osta alla stampa, rappresenta da sempre un momento particolarmente qualificante per l'orientamento e la verifica delle attività delle aree aziendali preposte alla fornitura dei servizi alla clientela, con a corredo tutte le iniziative (dalla predisposizione del timetable aeroportuale, alla disponibilità di punti di informazione, alla

promozione della conoscenza dei servizi erogati, etc.) volte a rendere l'aeroporto maggiormente vivibile e fruibile.

Lo stato dell'arte in materia di Qualità, per quanto realizzato nel corso del 2005, può in via di sintesi essere delineato come segue:

- nuova certificazione del Sistema Gestione Qualità GESAP;
- recepimento parziale del Manuale di Scalo (certificazione ENAC)
 nel SGQ GESAP e relative verifiche ispettive interne;
- visite TUV per sorveglianza semestrale e conferma del Certificato per il SGQ ed audit per emissione del nuovo Certificato;
- elaborazione e pubblicazione della Carta dei Servizi GESAP 2005;
- attività di mantenimento e miglioramento del SGQ ISO 9001-2000;
- realizzazione delle rilevazioni per la costruzione della Carta dei Servizi GESAP 2006.

Per il futuro, oltre alle azioni finalizzate al mantenimento della certificazione di Qualità nei termini già conseguiti ed alla gestione corrente delle attività per la redazione della Carta dei Servizi, per il funzionamento del Customer Service, per il miglioramento continuo dei servizi erogati, si prefigura l'attuazione dei seguenti passi:

- impostazione e sviluppo del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14000;
- certificazione ambientale SGA GESAP (ISO 14000);
- impostazione e sviluppo del Safety Management System (ISO 18001/ENAC);
- certificazione ISO 18001 SMS GESAP (in linea con il Regolamento del 21.10.2003).

7. Il Sistema Informatico Aziendale.

Relativamente ai sistemi informativi, l'attività di Gesap nel corso del 2005 è stata orientata al progressivo sviluppo e miglioramento, sia da un punto di vista hardware che software, di tutte le applicazioni e sistemi presenti all'interno dello scalo, sia quelli a supporto dell'attività prettamente aeroportuale, che di quelli invece direttamente legati alla struttura informatica propria di Gesap

Nel primo caso, per quanto riguarda i sistemi "aeroportuali":

- al sistema CUTE, gestito mediate l'applicativo Crews di Resa, che collega tutte le postazioni operative dello scalo con i vari DCS dei vettori (Arco di Alitalia, Gaetan di Air France), è stato interfacciato anche il Sabre di AirOne (Sabre View 32 - Sistema in emulazione di terminale DCS, collegato all'host Sabre e Sabre Load Manager - sistema client/server per le attività di centraggio).
- 2. relativamente all'attività di **biglietteria aerea**, la vecchia piattaforma Flash 2000 di Sigma-Galileo, ormai obsoleta è stato sostituita con la nuova versione di "Viewpoint Plus" che grazie ad una nuova architettura, compatibile con tutti i più aggiornati sistemi operativi ed alla piena integrazione tra il GDS Galileo, i National Vendor e l'accesso diretto alla partizione Alitalia (ARCO), risulta uno dei sistemi d'agenzia più progrediti e versatili presenti sul mercato.
- 3. il sistema **Solari** NET 2000, con il quale viene gestita l'informativa al pubblico, attraverso tabelloni, display e monitor (FIDS aeroportuale) è stato aggiornato in modo da garantire una maggiore stabilità e sono stati installati nuovi monitor LCD-TFT;
- **4.** è stato implementato per la gestione automatizzata del settore merci il sistema **Airone** di Naitec;

5. il sistema automatizzato di scalo – AOSNice di Software Design – per la gestione di tutte le funzioni operative dello scalo (pianificazione voli, movimentazione, gestione delle risorse fisse aeroportuali, fatturazione aeroportuale, ecc) è stato implementato e configurato secondo le esigenze dello scalo di Palermo.

Nel secondo caso, per quel che riguarda struttura informatica propria di Gesap si è provveduto:

- 1. alla creazione del Dominio Gesap con il quale oggi vengono gestite in maniera centralizzata tutte le postazioni dell'azienda (aggiornamento automatico dei software gestionali e antivirus, installazioni, helpdesk, ecc). All'interno di questo sono quindi state integrate tutte le altre applicazioni già presenti in azienda (il sistema IBM per la gestione della contabilità aziendale, gli applicativi Zucchetti per la gestione degli aspetti relativi alle attività di "Personale e Paghe", il CUTE, Airone di Naitec per la gestione del settore Merci, ecc) ed in prospettiva verranno implementate delle soluzioni per la gestione dei vari magazzini aziendali;
- 2. al rinnovo delle dotazioni aziendali hardware e software relative ai server, e a molte postazioni aziendali ormai obsolete e quindi non più integrabili all'interno del Dominio;
- 3. alla sostituzione del sistema di collegamento ad internet, utilizzato sia per la navigazione interna che per la posta elettronica che per il sito aziendale, passando ad una HDSL da 2 MB configurata in Load Balancing in modo da avere così anche una linea di back-up;
- 4. allo sviluppo del nuovo sito internet aeroportuale ancora non pubblicato nell'ottica dell'integrazione con i sistemi "Solari" e

AosNice" in modo da ricevere automaticamente e fornire al pubblico tutte le informazioni presenti nei DB aziendali e costantemente aggiornate a seguito delle attività quotidiane degli operatori.

8. I Servizi di Sicurezza aeroportuale.

Nel 2005 la Società, concessionaria ai sensi dell'art. 4 del D.M. 29 gennaio 1999 n° 85 dei servizi di sicurezza aeroportuali, ha proseguito nell'espletamento dei servizi di sicurezza passeggeri, bagagli e merci mediante l'affidamento – a seguito di procedura ad evidenza pubblica esperita nel 2004 - ad una società esterna di sicurezza in possesso dei requisiti tecnico-professionali previsti dal D.M. 23 febbraio 2000.

In ottemperanza alle normative in materia e, in special modo, alle Schede del PNS (Programma Nazionale di Sicurezza) integrate nell'agosto 2005, nonché alle misure adottate dal locale Comitato di Sicurezza Aeroportuale, anche nel corso del 2005 le attività di controllo hanno registrato un potenziamento dei servizi di sicurezza dello scalo mediante l'implementazione degli apparati impiegati nella prevenzione di atti illeciti ed un significativo aumento delle unità GPG dedicate.

Sono stati inoltre messi a regime, con procedure opportune, gli ulteriori servizi di sicurezza aggiuntivi previsti dall'art. 3 del DM 85/99, a richiesta dei vettori e a pagamento (ad esempio il trasbordo armi, le scorte, il piantonamento aa/mm etc.).

Si è altresì proceduto alla razionalizzazione dell'apertura dei filtri di sicurezza pax in partenza in relazione ai flussi passeggeri in transito nelle varie fasce orarie e l'adozione, al riguardo, dell'apposita procedura di potenziamento varchi.

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Sono state altresì avviate la realizzazione di un nuovo sistema di accesso con lettori biometrici, nonché l'implementazione del sistema di videosorveglianza.

Dal febbraio 2005, in assenza di provvedimenti normativi e/o di indicazioni da parte di ENAC, la Società, al pari di altri gestori, ha determinato l'introduzione di una tariffa per il controllo radiogeno delle merci in partenza, debitamente notificata ad ENAC, nella misura di 2,50 euro per colli fino a 45 Kg e di 3,50 euro per colli oltre i 45 kg, in base ai parametri considerati in altri scali per attrezzature e risorse impiegate nella medesima attività di controllo.

9. Il contenzioso.

Sono proseguite nel 2005 le azioni a tutela delle ragioni e degli interessi della società. Particolarmente significativo è risultato nel corso dell' anno il contenzioso amministrativo seguito alle procedure di aggiudicazione di servizi di progettazione e/o di lavori connessi con gli interventi di cui all' APQ: grazie anche all' importante azione di studio preliminare condotta con il Comitato Esperti, i risultati sono stati fino a questo momento sempre favorevoli alla Società, ancorché le liti intentate abbiano rinviato di mesi i previsti cronoprogrammi.

Di seguito si indicano le liti attualmente pendenti – al netto di quelle relative al personale – per le quali è realizzato un sistema di costantemente monitoraggio:

- 1. Vincenzo Marra + Icea S.P.A.
- 2. Comune Di Borgetto
- 3. Avv. Salvatore Leone Giunta
- 4. Arch. Maria Concetta Prestigiacomo
- 5. P.M.S. S.R.L.
- 6. Compagnia Meridionale Combustibile S.R.L.

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

- 7. Costruzioni Bruno Teodoro/Consorzio Generali Appalti Pubblici
- 8. Consorzio Generale Appalti Pubblici
- 9. Airgest S.P.A. (Tribunale Di Trapani)
- 10. Provincia Regionale Di Palermo
- 11. Air Chef 2000 S.R.L.
- 12. Gama S.P.A.
- 13. I.C.E.Dil S.R.L. (Capogruppo) E C.E.Im S.R.L. (Mandante)
- Ing. Pio Guaraldo S.P.A. (Capogruppo) e Maber Impianti S.R.L. (Mandante)
- Favero & Milan Ingegneria S.R.L. (Capogruppo) e
 Naconetherlands Airport Consultants B.V.
- 16. Argos Ingegneria S.P.A.

COMMERCIALE - SOCIETÀ DI AUTONOLEGGIO

- 1. Hertz Italiana S.P.A.
- 2. Autoservizi Maggiore S.P.A.
- 3. Avis Autonoleggio S.P.A.
- 4. Sicily By Car S.P.A.
- 5. Europear Italia S.P.A.
- 6. Holiday Car Rental S.R.L.
- 7. Easy Car S.R.L.

SUB-CONCESSIONI COMMERCIALI

- 1. Emanuele Fiorentino S.P.A.
- 2. Enterprise Services S.R.L.
- 3. Nada Pubblicità S.P.A.
- 4. Ristoro & Servizi S.R.L.
- 5. Avv. Giuseppe Sorrentino
- 6. Kuwait Petroleum Italia S.P.A.
- 7. D.C.A. di Palermo

VETTORI

- 1. Air Industria S.P.A.
- 2. Volare Group S.P.A.
- 3. Meridiana S.P.A.

FALLIMENTI O PROCEDURE CONCORSUALI

- 1. Easy Islands S.P.A.
- 2. Aisea Airlines S.P.A.
- 3. Sicilplus S.R.L.
- 4. Pan Air C.A.M. S.R.L.
- 5. Pan Air S.P.A.
- 6. Si Fly S.R.L.
- 7. Air Sicilia S.P.A.
- 8. Federico II Airwais S.P.A.
- 9. National Jet Italia S.P.A.
- 10. Air Italy S.P.A.
- 11. Aerolloyd
- 12. Sobelair
- 13. Azzurra Air S.P.A
- 14. Unifly Espress
- 15. Ristoro & Servizi

10. Il Capitale Sociale

Il capitale Sociale, interamente sottoscritto e versato, è di Euro 12.912.500,00, in linea con quanto previsto dal Decreto del Ministro dei Trasporti n. 521/97 in attuazione dell'art. 10 della legge n. 537/93.

Lo stesso, alla data di approvazione del progetto di bilancio, è ripartito come segue :

GES.A.P. - SOCIETA' DI GESTIONE DELL' AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Soci	N.Azioni	Capitale sott. in Euro	%
Provincia Di Palermo	102.166	5.276.873,90	40,866
Comune Di Palermo	78.334	4.045.951,10	31,334
C.C.I.A.A. Palermo	54.610	2.820.606,50	21,844
Comune Di Cinisi	10.974	566.807,10	4,390
Ass. Industriali Palermo	1.448	74.789,20	0,579
Assomediterranea	1.320	68.178,00	0,528
Fed. Reg. Agricoltori	218	11.259,70	0,087
Unione Prov.Agricoltori	158	8.160,70	0,063
Ass.Reg.Cons. Allevatori	376	19.420,40	0,150
Coop Tour Tre Golfi	260	13.429,00	0,104
Unicooper	68	3.512,20	0,027
A.P.M.I. Palermo	50	2.582,50	0,020
Ass. Albergatori Palermo	10	516,50	0,004
Fed. Prov. Coldiretti	5	258,25	0,002
Fed. Reg. Coldiretti	3	154,95	0.001
TOTALE	250.000	12.912.500,00	100,000

11. Le società partecipate.

11.1 Airgest Spa.

Particolarmente travagliata è stata, nell'esercizio in esame, la gestione della partecipazione (28,733%) in Airgest, società di gestione dello scalo V. Florio di Trapani-Birgi, costata al momento 1 milione di euro di perdite gravate sui ns. bilanci 2003 e 2005.

A tale proposito, l'Ufficio Concessioni Aeroportuali Enac – anche su sollecitazione del Ministero dei Trasporti – ha monitorato la Società sul punto, onde verificare gli eventuali contraccolpi sulla "solidità finanziaria ed economica della GESAP s.p.a.", anche in funzione della deliberata Concessione Totale.

Per quanto con la sottoscrizione della Convenzione Enac nel mese di maggio 2006 siano evaporati i timori che tale vicenda potesse interferire con il procedimento di Concessione, la riproposizione di quanto fin qui accaduto è utile anche al fine di proseguire le azioni a tutela delle ragioni della Gesap:

- 1. Il Consiglio di Amministrazione della GESAP, nella seduta del 27 agosto 2002, ha deliberato di acquisire una significativa partecipazione in AIRGEST, società di gestione dello scalo di Trapani-Birgi, al fine di promuovere la realizzazione di un sistema aeroportuale della Sicilia Occidentale che, in prospettiva, potesse anche comprendere gli scali di Lampedusa e Pantelleria, in gestione diretta dell'ENAC (a tale ultimo riguardo la GESAP con nota del 27 settembre 2004 inoltrò all'ENAC la richiesta per l'affidamento diretto dei due scali);
- 2. L'acquisizione di tale partecipazione che vedeva la GESAP quale unico socio industriale di AIRGEST è avvenuta nel presupposto che la stessa potesse partecipare fin da subito alla governance della società attraverso un accordo con un altro socio pubblico (segnatamente la Camera di Commercio di Trapani);
- 3. L'acquisizione di tale partecipazione, altresì, è avvenuta nel presupposto di sterilizzare eventuali analoghe iniziative da parte di altre società di gestione aeroportuale che avrebbero potuto rappresentare una minaccia commerciale per la GESAP, stante che l'aeroporto di Trapani-Birgi insiste all'interno dell'isocrona dell'aeroporto di Palermo;
- 4. L'acquisizione, come risulta dall'iscrizione nel libro soci di AIRGEST, ha riguardato n.14.697 azioni ordinarie di nominali € 48,80 cad., pari al 28,733% del capitale sociale, con una spesa complessiva di € 1.127.601,57, di cui € 410.343,24 per sovrapprezzo azioni;
- 5. La GESAP nel 2004 ha commissionato ad una primaria società di consulenza uno studio per individuare le aree di sinergia e di

integrazione che potessero favorire lo sviluppo dei due scali aeroportuali con un beneficio dell'intera economia dei territori interessati;

- 6. Lo studio citato evidenziò, in particolare, la difficoltà di una integrazione commerciale tra i due scali, stante un livello di operatività presso entrambi gli aeroporti significativamente al di sotto della loro soglia di saturazione; evidenziò, al contrario, la possibilità di una integrazione amministrativa e operativa tra le due società, attraverso la fornitura di servizi specialistici da parte di GESAP (quali: amministrazione, finanza, controllo di gestione e organizzazione, nonché assistenza tecnica per la manutenzione dell'air side e l'ottenimento della certificazione ai sensi del Regolamento ENAC per la Costruzione e Gestione degli Aeroporti); in definitiva venne evidenziato come la creazione di un polo aeroportuale della Sicilia occidentale si sarebbe realizzato efficacemente solo attraverso una integrazione societaria tra i due soggetti;
- 7. La partecipazione della GESAP, per motivazioni attinenti alla litigiosità tra i soci e alla sottoscrizione di un sindacato di blocco di poco superiore al 50%, non si è mai tradotta nella partecipazione, neppure marginale, alla corporate governance, così come nelle premesse, e neanche in un qualche accordo che consentisse il trasferimento di know-how specifico;
- 8. In ordine alla prima iscrizione in bilancio della partecipazione (2003), il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto, prudentemente, di valutare la stessa in relazione al totale del patrimonio netto AIRGEST, in considerazione che il progetto di bilancio al 31.12.2003 della stessa, riportava una perdita di esercizio di euro 757.789; pertanto la partecipazione è stata iscritta ad un valore di euro 507.602, segnando una perdita di 620 mila euro;

- 9. Nel successivo bilancio, relativo all'esercizio 2004, la partecipazione è rimasta iscritta per lo stesso valore, non potendo disporre di notizie certe sull'esito del bilancio 2004 di AIRGEST che, ad un certo punto, venne anche annunciato di probabile esito positivo;
- 10. Il 18 luglio 2005, l'AIRGEST ha convocato ex art.2446 c.c. un'Assemblea straordinaria per il successivo 9 agosto, recando all'ordine del giorno la riduzione del capitale sociale da € 2.496.287,64 a € 1.236.031,09 per ripianamento perdite 2003 e 2004, e contestuale aumento dello stesso sino alla concorrenza di € 3.236.031,09;
- 11.Il 29 luglio 2005, il Consiglio di Amministrazione della GESAP ha deliberato (n.2148) di non sottoscrivere il richiesto aumento di capitale sociale che avrebbe comportato un ulteriore esborso di circa 575 mila euro, di modo che la partecipazione si sarebbe ridotta dal 28,733% al 10,975%;
- 12.L'8 agosto 2005, il Consiglio di Amministrazione della GESAP, verificata la possibilità di probabili manifestazioni d'interesse da parte di soggetti istituzionali e comunque non concorrenti né impegnati in gestioni aeroportuali, ha deliberato (n.2149) di dare mandato all'Amministratore Delegato per la vendita dei diritti d'opzione, nonché per la promessa di vendita del 17,758% del capitale sociale: in pratica, la GESAP avrebbe sottoscritto l'aumento di capitale sociale previa sottoscrizione di una promessa d'acquisto, pari al valore nominale (circa 575 mila euro), maggiorato di un sovrapprezzo; L'Assemblea straordinaria del 9 agosto venne tuttavia rinviata per un aggiornamento della situazione contabile al 30 giugno 2005;
- 13.Nel frattempo, venne convocata un'ulteriore Assemblea straordinaria per il 6 settembre, ponendo all'ordine del giorno l'approvazione di alcune modifiche statutarie tese, tra l'altro, a

limitare la circolazione delle azioni; l'assemblea, comunque, non ebbe luogo per l'eccezione di irrituale convocazione sollevata dalla GESAP;

- 14.Il 5 settembre 2005, l'AIRGEST convocò, ex art. 2446, un'Assemblea straordinaria per il successivo 19 settembre, ponendo all'ordine del giorno la riduzione del capitale sociale per ripianamento delle perdite al 31/12/2002, al 31/12/2003, al 31/12/2004 e al 30/6/2005 con contestuale aumento del capitale sociale sino a € 3.250.000,00;
- 15.La GESAP, a coerenza di quanto già fatto in precedenza, nella seduta del 14 settembre 2005 (n.2154) reiterò la volontà di non sottoscrivere l'aumento di capitale sociale, dando mandato all'Amministratore Delegato per la vendita dei diritti d'opzione, nonché per la promessa di vendita del 17,758% del capitale sociale;
- 16.L'assemblea straordinaria del 19 settembre 2005 di AIRGEST, ai sensi dell'art.2446 c.c., ha quindi deliberato la riduzione del capitale sociale da 2.496.288,00 a 917.478,00 per effetto del ripianamento delle perdite maturate al 2002 (€ 13.342), al 2003 (€ 757.790), al 2004 (€ 489.125), al 30 giugno 2005 (€ 358.240): in tal modo, il valore nominale della partecipazione detenuta dalla GESAP è passata da € 507.602 (iscrizione in bilancio 2003) a € 263.618 (come attualmente risulta nelle scritture contabili dell'esercizio 2005), portando la perdita complessiva dell'investimento a € 863.982,62;
- 17.La citata Assemblea straordinaria del 19 settembre, a maggioranza, decise altresì di rinviare l'aumento del capitale sociale;
- 18.Il 15 ottobre 2005, nel frattempo, si tenne un'altra Assemblea straordinaria ad esito della sentenza n.556/2005 del Tribunale

di Trapani con la quale era stata annullata la deliberazione assembleare del 15 marzo 2003 di aumento del capitale sociale: a maggioranza venne deciso di riproporre e sostituire la citata deliberazione di aumento del capitale sociale con una di identico oggetto, ritenendo così di sanare la decisione di annullamento del giudice: la GESAP, comunque, ha avanzato richiesta di ripetizione della somma di € 825.865,82 versata a titolo di aumento di capitale sociale annullato dalla citata sentenza;

- 19.Nel corso della citata assemblea vennero altresì adottate a maggioranza alcune ulteriori modifiche statutarie;
- 20.Per il 29 ottobre 2005 venne convocata un'ulteriore Assemblea straordinaria per deliberare l'aumento di capitale sociale da € 917.478,00 "sino all'importo di € 3.250.000,00 che verrà eseguito in 2 tranches da realizzarsi a scaglioni successivi ed in tempi diversi e precisamente quanto alla 1.a tranche da eseguirsi entro il 31 dicembre 2005 sino all'importo di € 1.214.522,00; quanto alla 2.a tranche entro il 30 aprile 2006, termine finale di conclusione dell'operazione di aumento, sino all'importo di € 1.118.000,00";
- 21.La citata assemblea del 29 ottobre deliberò di aumentare il capitale sociale sino alla concorrenza di € 3.308.250,00, nonché un'ulteriore modifica statutaria;
- 22.La GESAP, a coerenza delle precedenti deliberazioni consiliari e vieppiù allarmata dalla mancanza di notizie sulla situazione economica e patrimoniale, corrente e prospettica, dell'AIRGEST (in tal senso, fin dall'11 novembre 2005, viene richiesta senza esito alcuno la convocazione di un'assemblea ex art.2367 c.c.), nonché dalla notizia dell'adozione da parte di ENAC della deliberazione consiliare n.86 del 15 novembre 2005, non ha

- sottoscritto la 1.a tranche dell'aumento di capitale sociale, ritenuto per altri versi illegittimo né, ovviamente, la 2.a tranche;
- 23.La GESAP, con nota del 17 gennaio 2006, ha chiesto all'AIRGEST di rendere noto l'esito dell'aumento di capitale sociale deliberato;
- 24.Il Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'AIRGEST, con nota del 23 gennaio 2006, ha comunicato che entro il termine del 15 gennaio 2006, fissato nella deliberazione assembleare del 29 ottobre 2005, non è stato effettuata alcuna sottoscrizione e alcun versamento: pertanto, ai sensi dell'art.2439, 2° co., c.c., il deliberato aumento di capitale sociale è andato deserto e il capitale sociale dell'AIRGEST è rimasto di € 917.480,00;
- 25.Il 7 marzo 2006 venne convocata un'altra Assemblea per adottare provvedimenti sul capitale sociale: in quell'occasione venne comunicato ai Soci che l'AIRGEST, al 30 dicembre 2005, avrebbe contabilizzato ulteriori perdite per € 859.276,94, in quanto a € 358.240,00 al 30 giugno 2005, e in quanto a € 501.036,94 al 30 dicembre 2005, di modo che il capitale sociale si sarebbe ridotto a € 416.441,15;
- 26.L'Assemblea straordinaria del 7 marzo 2006 ha tuttavia deliberato a maggioranza di non discutere la questione, rinviando il tutto ad una ulteriore assemblea da convocarsi successivamente, nonostante l'aperto dissenso espresso dal Collegio Sindacale;
- 27.Il 31 marzo 2006 si è tenuta un'ulteriore assemblea straordinaria di AIRGEST che ha deliberato a maggioranza l'abbattimento del capitale sociale, ex art.2446 c.c., da € 917.478,09 a € 424.952,42 per effetto del ripianamento delle ulteriori perdite riferite al II° semestre del 2005, e pari a €

492.525,83, nonché l'aumento del capitale sociale, scindibile, fino a 3,1 milioni di euro.

Alla data di approvazione da parte del Vs. Consiglio di Amministrazione del progetto di bilancio 2005, non è pervenuta alcuna notizia sull'esito del deliberato aumento di capitale sociale.

La Gesap, anche a coerenza delle sollecitazioni a tal fine pervenute in più occasioni da parte dei Soci, ha avviato le seguenti azioni a tutela:

- 1. ricorso per l'annullamento della clausola compromissoria illegittima (art. 28 bis dello statuto sociale): l'esito del giudizio è stato favorevole a Gesap;
- accesso ad arbitro nella vigenza della illegittima clausola compromissoria - per il riconoscimento della somma di 825.865,82 euro versata a titolo di aumento di capitale sociale, come deliberato dall'Assemblea di AIRGEST il 15 marzo 2003 e annullato dalla sentenza definitiva del Tribunale di Trapani n.556/2005;
- 3. ricorso ex art.2409 c.c. per la nomina di un Amministratore giudiziario

11.2 GH Palermo Spa.

Il 5 maggio 2005, l'assemblea straordinaria di Gesap Handling srl, società unipersonale inattiva costituita il 1° giugno 2001, ha deliberato – a rogito del notaio F. Salerno Cardillo di Palermo (rep.n.9076 e racc.n.3688), omologato dal Tribunale di Palermo il successivo 9 maggio – la trasformazione della Società nella forma di società per azioni, la modifica della denominazione in "GH Palermo SpA", la riduzione del capitale sociale ad 126.877 euro per copertura della perdita di bilancio 2004, e il contestuale aumento del capitale sociale

da 126.877 euro a 3.474.268 euro, mediante emissione di numero 3.347.392 azioni del valore nominale di un euro cadauna.

Tale aumento di capitale sociale è stato sottoscritto dal Socio Gesap SpA per 1.645.000 azioni (51%) mediante il conferimento del ramo aziendale dell'handling di pari valore, e dalla società Gesac Handling SpA (ora GH Napoli SpA) per numero 1.702.391 azioni (49%), che ha parzialmente liberato con versamento nelle casse sociali della somma di euro 426 mila.

Alla individuazione di Gesac Handling SpA quale partner tecnico dell'operazione di spin-off dell'handling, si è pervenuti con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 29 aprile 2005 ad esito di un lungo procedimento tecnico e giuridico avviato, come noto, con la deliberazione del 20 dicembre 2004 con la quale il Consiglio di Amministrazione aveva avviato le operazioni di spin-off attraverso il conferimento del ramo d'azienda, ex art. 2112 c.c., in ciò legittimato dalle nuove potestà del diritto societario e in piena sintonia con il mandato ricevuto dagli Azionisti il 4 ottobre 2004.

In quell'occasione, si ricorderà, il Consiglio di Amministrazione aveva comunicato ai Soci che l'obiettivo sarebbe stato raggiunto più rapidamente ed efficacemente attraverso la collaborazione con un partner strategico – per il tramite dell'acquisizione di una partecipazione di minoranza nella Società cessionaria – focalizzato nel settore, portatore di specifico ed elevato know-how, operativo su più scali e quindi in grado di mettere a disposizione una rete di relazioni e rapporti commerciali tali da elevare la forza contrattuale della cessionaria.

In precedenza – e precisamente il 18 febbraio 2005 - il Consiglio di Amministrazione aveva dato mandato all'Amministratore Delegato e al Direttore Generale di avviare trattative formali con Gesac Handling SpA - società operativa sullo scalo di Napoli, partecipata per il 60% da Alisud e per il 40% da GESAC SpA, società di gestione dello scalo di

Napoli – nonché di predisporre un'articolata proposta relativa al piano industriale, al business plan e ai termini economici dell'accordo.

L'8 marzo 2005, ai sensi dell'art.2343 c.c., venne inoltrata al Tribunale di Palermo, l'istanza per la nomina di un esperto per la revisione della perizia di stima redatta e giurata il 6 novembre 2003.

Il successivo 24 marzo 2005, la Gesap, quale cedente, effettuò la comunicazione preventiva di trasferimento di ramo d'azienda alle Organizzazioni Sindacali, ex art.47, I° co., L.428/90.

Il 22 aprile 2005 è stato sottoscritto tra la Gesap SpA, la Gesap Handling Srl, le OO.SS. e le RR.SS.AA. l'accordo ai sensi dell'art.47, L.29/12/1990, n. 428 - contenente su richiesta degli stessi sindacati la clausola di esplicito gradimento del partner tecnico individuato quale socio di minoranza - che ha previsto che lo scorporo dell'handling avrebbe comportato che il rapporto di lavoro di n.100 lavoratori del predetto ramo d'azienda (pari al 45% della forza lavoro complessiva del settore), sarebbe continuato, ex art. 2112 c.c., con la Società cessionaria che, a sua volta, avrebbe applicato a detti lavoratori il vigente CCNL, nonché il contratto integrativo, già applicati dalla Società cedente, tali da lasciare inalterate la retribuzione percepita e l'anzianità maturata dagli stessi, a tutti gli effetti di legge e di contratto (scatti, preavviso, etc.), nonché la sede di lavoro.

Il 28 aprile 2005, l'esperto del Tribunale concluse la relazione di stima al 31 marzo 2005, comunicando un valore netto di conferimento arrotondato di 1,645 milioni di euro.

Il 9 maggio 2005 - a seguito del rogito notarile di trasformazione di Gesap Handling srl in GH Palermo spa – fu avviata la piena operatività del nuovo soggetto.

Il 23 maggio 2006, il Consiglio di Amministrazione della controllata ha approvato il progetto di bilancio al 31 dicembre 2005, riferito ai primi

otto mesi di attività, che espone un margine della produzione negativo di 200.641 euro, un risultato prima delle imposte di - 194.931 euro ed una perdita netta di 289.947 euro.

GH PALERMO, subentrata in tutti i contratti attivi di handling che facevano capo alla GESAP, nel corso dell'anno ha mantenuto il pacchetto clienti iniziale ed ha perfezionato nuovi contratti con altri vettori, risultando l'handler principale sullo scalo.

Il risultato d'esercizio risulta migliorato rispetto al budget approvato – che prevedeva un disavanzo di oltre 312 mila euro – grazie, soprattutto, al maggior traffico assistito per la crescita registrata dallo scalo di Palermo.

Di seguito vengono rappresentati i principali elementi del conto economico, espressi in euro.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.070.123
Altri ricavi e proventi	18.005
Totale ricavi	5.088.128
Costo del Lavoro	- 2.710.026
Costi operativi	- 2.284.350
MOL	93.752
Ammortamenti e accantonamenti	- 294.393
Risultato operativo	- 200.641
Risultato prima delle imposte	- 194.931
Risultato netto	- 289.947

Passando al commento delle principali voci di **Conto Economico**, risulta che:

- 1. <u>i Ricavi delle vendite e delle prestazioni</u> si compongono principalmente di ricavi di Handling legati al numero di voli assistiti nell'anno e dalla voce "servizi extra" che sono erogati su richiesta del vettore. Questi ultimi di natura residuale, rispetto ai precedenti, rappresentano circa 7% dei ricavi totali. Nei ricavi di assistenza, inoltre, sono comprese alcune prestazioni di servizio erogate a favore della controllante;
- 2. <u>il Costo del Lavoro</u> ha un incidenza sui ricavi del 53%. Questa tipologia di costo rappresenta per le società di handling la voce predominante, essendo connaturata alla natura della attività un alto impiego di personale rispetto all'utilizzo degli altri fattori produttivi. In tale aggregato sono comprese anche gli oneri relativi a mensa e vestiario. Si segnala inoltre che nel corso dell'estate 2005 è stato rinnovato il CCNL;
- **3.** <u>I Costi Operativi</u> sono così formati: Costi per materie prime per € 148.625; Costi per servizi per € 1.315.013; Costi per Godimento beni di Terzi per € 808.406; Oneri diversi di gestione per € 12.306;
- 4. <u>Gli Ammortamenti e le svalutazioni</u> sono relativi principalmente ai beni conferiti dalla GESAP Spa. Essi sono rappresentati da attrezzature operative necessarie per lo svolgimento dell'attività.

La **struttura patrimoniale** della controllata si compone come appresso:

Valori espressi in €/1000	31/12/05	31/12/04	Variazioni
IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	247.620	7.396	240.224
Immobilizzazioni materiali	2.677.539	0	2.677.539
Immobilizzazioni finanziarie	5.097	0	5.097
Totale immobilizzazioni	2.930.256	7.396	2.922.860

CAPITALE DI ESERCIZIO			0
Crediti commerciali	1.947.822	0	1.947.822
Altri crediti	1.465.761	8.900	1.456.861
Debiti Commerciali	- 2.146.103	- 6.270	- 2.139.833
Fondi rischi ed oneri	- 122.624	0	-122.624
Altre passività	- 684.399	- 274	- 684.125
Totale capitale d'esercizio	460.457	2.356	458.101
			0
CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività d'esercizio	3.390.713	9.752	3.380.961
publività d'escretzio	0.050.710	302	0
TRATTAMENTO FINE RAPPORTO			
LAVORO SUBORDINATO	- 1.121.358	0	- 1.121.358
			0
CAPITALE INVESTITO dedotto le	2.269.355	9.752	2.259.603
passività e il TFR	2.209.333	9.152	2.259.603
Coperto da			0
CAPITALE PROPRIO	3.184.319	126.877	3.057.442
OM TIADD I ROI RIO	0.104.019	120.077	0.007.442
INDEBITAMENTO FINANZIARIO			O
NETTO A BREVE			0
(disponibilità monetarie nette)			0
Debiti finanziari a breve		0	0
Disponibilità monetarie	- 914.964	- 117.125	- 797.839
			0
TOTALE	2.269.355	9.752	2.259.603

La posizione finanziaria netta al 31/12/2005, è la seguente (in Euro):

	31/12/2005
Depositi bancari Denaro e altri valori in cassa	913.979 985
Disponibilità liquide	914.964
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	
Debiti finanziari a breve termine	-
Posizione finanziaria netta a breve termine Altri Titoli	914.964

Crediti finanziari

5.097 5.097

Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine

Posizione finanziaria netta

920.061

Nel corso del 2005, GH PALERMO ha intrattenuto, alle normali condizioni di mercato, rapporti economici con la società controllante GESAP (per subconcessione di aree, banchi ceck-in, ...) e la società collegata GH NAPOLI (contract management per attività di staff). Alla data di riferimento del bilancio si registrano i seguenti saldi.

Nei riguardi della controllante GESAP:

Crediti: 244.513 euro

Debiti: 1.654.440 euro

Ricavi: 149 mila euro

Costi: 1.662.472 euro

Nei riguardi della collegata GH Napoli:

Debiti: 173.740 euro

Costi: 201.710 euro

La società è soggetta all'attività di controllo e coordinamento da parte della GESAP.

11. I primi mesi del 2006.

Al momento dell'approvazione del bilancio 2005 sarà trascorsa almeno la metà del nuovo esercizio e pertanto risulterà abbastanza chiara la prospettiva del 2006. Particolarmente atteso, dopo la sottoscrizione della Convenzione con Enac dello scorso 16 maggio, è il Decreto Interministeriale della Concessione della Gestione Totale Quarantennale che, dopo la registrazione da parte della Corte dei Conti, modificherà definitivamente lo status giuridico della Società,

con il passaggio di consegne da parte della locale Direzione Aeroportuale.

Dal punto di vista gestionale, risulta ormai consolidata l'impostazione data dal nuovo management nel 2004 e ancorché la Società debba continuare a fare ricorso all'esterno per l' acquisizione di elevate professionalità, soprattutto tecniche, la struttura amministrativa e operativa interna va assumendo una configurazione sempre più stabile e vicina agli obiettivi di efficienza che il Vs. Consiglio di Amministrazione si è imposto.

In tal senso, risultano adeguatamente presidiate le questioni strategiche di maggior rilievo – Piano di Sviluppo Aeroportuale e Programma di investimenti quarantennale – così come più serena appare la situazione degli investimenti di cui all'Accordo di Programma Quadro, ancorché i numerosi contenziosi avviati (impugnativa di bandi e/o di aggiudicazioni) hanno rallentamento, in alcuni casi anche significativamente, i cronoprogrammi concordati con Enac, già in sofferenza per i ritardi accumulati in fase di avvio.

Rispetto al programma approvato nel 2001, una certa perplessità si sta manifestando in queste settimane riguardo alla realizzazione del letto d'arresto EMAS sulla testata 02 della pista trasversale. Alcune difficoltà di ordine contrattuale e commerciale – stante che si tratta di un sistema innovativo prodotto in esclusiva mondiale e non ancora installato fuori dagli Stati Uniti – stanno suggerendo il suo rinvio ad una fase successiva, e precisamente la sua riproposizione all'interno dell'Agenda 2007-2013 alla quale si sta già lavorando.

Particolarmente importante risulterà l'attività amministrativo-contabile che si sta conducendo – e che in occasione del monitoraggio al 30 giugno verrà presentata alla competente struttura di Enac – finalizzata all'utilizzo delle economie realizzate negli interventi conclusi, nonché gli attesi ribassi d'asta, per finanziare i maggiori oneri a carico Gesap

derivanti da progetti esecutivi di importo superiore a quello finanziato con la scheda approvata.

Inoltre, l'avviata programmazione di alcuni interventi in air side, al fine del miglioramento ulteriore dei livelli di *safety*, ma anche in land side, con particolare riguardo all'adeguamento del terminal e della viabilità, non esclude la possibilità di ottenere già adesso ulteriori risorse derivanti da economie eventualmente registrate dal POR Trasporti.

Con altrettanta serenità procede l'avanzamento degli investimenti di cui all' art.17 riferiti ai programmi già approvati dall' Enac, anche se questo fronte di attività comincia ad evidenziare tutta la contraddizione nascente dall'obbligo di destinazione dei diritti aeroportuali a seguito dell'anticipata occupazione dell'air side in regime di gestione parziale, e il sistema di gestione totale che ha previsto un piano di investimenti mirato ad un obiettivo diverso. D'altra parte, la mancanza di una norma che preveda la *liaison* dei due sistemi, sta creando difficoltà alla stessa Enac a causa della rigidità dell' art.17 (data di approvazione del programma, approvazione, contrattualizzazione degli interventi, ...), pena la restituzione, con gli interessi, dei diritti incassati.

Dal punto di vista degli adeguamenti infrastrutturali, la seconda parte dell'anno in corso sarà dedicata:

- 1. alla approvazione della progettazione esecutiva e all' avvio delle procedure di gara per la realizzazione della **nuova hall arrivi**, molto più spaziosa e arricchita di attività commerciali, in grado di offrire un confort decisamente migliore ai passeggeri in arrivo e a coloro che li attendono, fenomeno che, come noto, caratterizza particolarmente gli aeroporti meridionali;
- 2. all' approvazione della progettazione esecutiva della ristrutturazione dell'area check-in lato Trapani, al fine di ampliarne la profondità con l'acquisizione di una parte

dell'attuale area partenze ormai superata per l'apertura delle aree al terzo livello;

- 3. alla realizzazione, entro l'estate, della **nuova area stand-by** al terzo livello;
- 4. alla realizzazione del **nuovo shopping center** in area sterile al terzo livello, di modo che le nuove attività possano essere avviate già con il nuovo anno;
- 5. alla realizzazione, entro settembre, del **terminal rent a car** presso la struttura a vetri che fino a pochi mesi addietro ha ospitato gli arrivi remotizzati, con rilascio degli spazi attualmente occupati presso la hall arrivi.

Tra questi, i primi tre interventi, finalizzati al miglioramento degli standard dell' aerostazione, non produrranno alcun beneficio sui ricavi. Diversamente, gli altri due, ancorché programmati solo a partire dalla metà del 2005, risultano esiziali per un miglioramento stabile della struttura dei ricavi, sia in valore assoluto che in termini di partecipazione percentuale ai ricavi propri: in pratica, quelle che all' inizio della presente Relazione sulla gestione sono state indicate quali criticità che non hanno migliorato il conto economico dell' esercizio 2005 – e solo marginalmente il 2006 - si trasformeranno in opportunità solo dal 2007.

In tal senso, l' esito della procedura di assegnazione degli stalli e dei box ai rent a car – cifrato in un incremento di circa 400 mila euro all' anno, per quanto detto riguardo ai tempi di realizzazione, solleverà il bilancio dell'esercizio corrente solo per non più di 120 mila euro.

Nessun beneficio, ovviamente, potrà pervenire all' esercizio 2006 dalla realizzazione delle nuove aree commerciali, ancorché l' impostazione che verrà data a beve alla procedura ad evidenza pubblica per

l'assegnazione dei nuovi spazi e per il rinnovo di quelli esistenti, potrebbe influenzare significativamente la loro redditività futura.

Un sollievo non marginale verrà già nel 2006 dalla **risistemazione delle aree di sosta** e non solo dal recupero di oltre un terzo degli stalli occupati in precedenza dai rent a car. Il recente affidamento del servizio di car valeting – che dovrebbe diventare operativo entro l' estate – verrà progressivamente affiancato da un nuovo piano di distribuzione della sosta a raso che eliminerà, o comunque renderà marginale, il fenomeno della sosta abusiva. Inoltre, così come avviene ormai da anni negli altri aeroporti nazionali, verranno individuati parcheggi a tariffa differenziata in funzione dei diversi bisogni dell'utenza: parcheggio di lunga sosta, parcheggi con accesso controllato a gratuità limitata per consentire il carico e scarico dei bagagli, ...

Un ulteriore contributo verrà al conto economico del 2006 dai corrispettivi per l'utilizzo delle **Infrastrutture Centralizzate di Base**, fin dal mese di gennaio.

Buone notizie, infine, dovrebbero arrivare dai diritti aeroportuali, stante i dati sul traffico registrati nei primi 5 mesi dell' anno che evidenziano un +7,25% dei passeggeri - molto al di là delle attese e del corrispondente periodo del 2005 - ancorché il dato grezzo, indichi con certezza solo il corrispondente aumento dei diritti di security. A tale riguardo, vale comunque ricordare quanto già sottolineato in precedenza a proposito della determinazione di tali diritti, essendo ormai prossima la scadenza dell'8 ottobre 2006 dell' attuale regime di proroga.

L' esercizio 2006 sarà comunque caratterizzato dalla grave incertezza determinata dall'entrata in vigore della L. 248/2005, i cui effetti economici, come visto, sono ancora difficili da quantificare: di certo, la soppressione della maggiorazione notturna del 50% dei diritti di approdo e partenza, determina minori ricavi per 500 mila euro.

Nonostante le evidenziate incertezze (rideterminazione dei diritti aeroportuali e dei diritti di security), alcune buone notizie (entrata in vigore a regime delle ICB), ed altre buone solo in parte (maggiori entrate dalla sosta e dai rent a car, nonché il trascinamento positivo della nuova subconcessione di spazi pubblicitari), non è difficile prevedere che, in assenza di forti decisioni sul fronte dei costi, anche l' esercizio corrente si avvii a chiudere con un risultato operativo negativo, ciò che è inaccettabile e incompatibile con la Concessione della Gestione Totale e pertanto da risolversi obbligatoriamente e tempestivamente.

La questione ci riporta quindi alla verifica di quanto anticipatoVi nella Relazione sulla Gestione al 31 dicembre 2004, approvata il 6 maggio 2005: "Il riposizionamento all'interno della Società, del personale in esubero e la sua sostenibilità in termini di conto economico costituisce la vera grande sfida del 2005".

A tale proposito è necessario riepilogare le dimensioni del fenomeno.

La Gesap, all'inizio del 2005, aveva una dotazione organica di 416 addetti a tempo indeterminato full time, 259 dei quali specificamente afferenti all' Area Operazioni di scalo (assistenza agli aeromobili e ai passeggeri) e ai quali si sommavano le risorse a t.d. assunte in alta stagione (gli ultimi contratti, come detto, vennero a scadenza a fine gennaio 2005).

Il programma di intervento 2005/2044 presentato all'Enac ex D.M. 12 novembre 1997, n.521, per l'ottenimento della concessione della gestione totale, aveva previsto che a fine 2005 fosse operato lo scorporo dell' attività di handling, che avrebbe comportato la fuoriuscita di 204 addetti, stante che 55 unità ricoprivano mansioni più propriamente riferibili al gestore, quali quelle di coordinamento o

commerciali (biglietteria). Secondo il piano presentato, pertanto, al 1° gennaio 2006, la Gesap – focalizzata solo nel proprio *core business* di gestore aeroportuale - avrebbe dovuto avere un organico di 212 addetti, nella media di settore: tale ridimensionamento, d' altra parte, avrebbe consentito di ridurre significativamente i costi del personale onde finanziare il proposto Piano di Investimenti.

Questa realtà, tuttavia, era stata concordata nell' agosto del 2004, quando lo scorporo dell' handling non era ancora diventato un'operazione di salvataggio, quanto piuttosto una scelta strategica dettata dalla necessità di separare in società diverse, attività focalizzate in business alquanto distanti tra loro, onde pervenire ad una maggiore efficienza. Questa, d'altra parte, era stata anche la strada tracciata dalle altre società di gestione, di grandi e medie dimensioni: ADR (Roma), SEA (Milano), GESAC (Napoli), Aeroporto Marconi (Bologna), SOGAER (Cagliari), SAGAT (Torino).

Come detto, però, lo scorporo dell' handling è nato sotto una stella diversa, quella della fine del (quasi) monopolio della Gesap sullo scalo di Palermo a seguito dell' ingresso di un terzo hander, peraltro particolarmente aggressivo: fu così che nel giro di pochi mesi la Gesap perse circa il 50% del proprio portafoglio clienti, senza neppure poter avviare la procedura di protezione sociale di cui all' art.14 del D.Lgs.18/99 che proprio sul finire del 2004 era stato dichiarato dalla Commissione Europea illegittimo e incompatibile con la liberalizzazione del mercato dei servizi aeroportuali.

In tal modo, lo spin-off dell'handling fu organizzato – come ripetuto tante volte – come un'operazione di salvataggio (del salvabile), in alternativa alla fuoriuscita dal mercato dei servizi a terra: coerente con questo obiettivo fu il mantenimento del controllo (51% del capitale della nuova società) e la ricerca di una partner tecnico dotato di adeguato *know-how* che partecipasse tuttavia al capitale di rischio, non limitandosi – come nell' eventualità di un *contract management* – alla sola gestione.

Lo spin-off, pertanto, dovette tenere conto della stravolta condizione di mercato e del fatturato più che dimezzato per la ricontrattualizzazione del portafoglio clienti superstiti, imposto dal serrato clima competitivo che si era creato. La cessione del ramo d'azienda riguardò pertanto solo 100 addetti, proprio la metà di quelli che l'Enac aveva stimato dovessero uscire dalla Società, per alleggerirne significativamente il conto economico e realizzare parametri di redditività e produttività prossimi a quelli medi di sistema, rispetto ai quali la Vs. Società si trovava, invece, al gradino più basso.

L'opzione che si presentò la scorsa primavera al Vs. Consiglio di Amministrazione fu pertanto quella di tentare una strategia di riallocazione del personale ex handling (119 addetti, di cui 60 operai e 59 impiegati) all'interno della Società, ricorrendo alle opportunità date da alcune nuove competenze riconosciute al gestore (in particolare in funzione della Certificazione Enac, nonché dall'autorizzazione all'avvio delle ICB, nonché da un progressivo *in-sourcing* di servizi in precedenza affidati all'esterno.

Non tutto è andato come previsto. Soprattutto nei tempi.

Si era stimato, infatti, che l'avvio delle ICB, quanto meno dal giugno/luglio 2005, assorbendo 54 ex addetti di handling, avrebbe risolto una parte del problema, lasciando scoperti gli altri 65. Purtroppo, il ritardo con cui le tariffe sono state approvate, ha fatto mancare almeno 1,2 milioni di euro ai ricavi del 2005, lasciando scoperta l'intera struttura di handling residuata dopo lo spin-off

Anche l' *in-sourcing* è stato fin qui troppo lento e dagli effetti assolutamente marginali in termini di beneficio del conto economico, anche se ha già dato qualche risultato positivo, come nel caso del mancato rinnovo dell' affidamento all' esterno della manutenzione e risistemazione del verde, oggi affidata a personale interno; nella stessa direzione, è andato l'acquisto della navetta per trasportare i passeggeri

lungo la viabilità interna al land side, che a breve andrà a sostituire un servizio in precedenza affidato all'esterno.

Se è vero come è vero che secondo il piano economico finanziario approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Enac, la Gesap dovrà chiudere gli esercizi 2006 e 2007 con un utile dopo le imposte, rispettivamente di 2,6 e 2,4 milioni di euro, avendo per di più finanziato un piano di investimenti di alcuni milioni di euro, è di tutta evidenza la necessità e l'urgenza di un ulteriore colpo di reni, in alternativa all' apertura di un conflitto sociale che tutti noi e Voi, consideriamo inaccettabile.

E' per questo che Vi chiediamo un avallo deciso all'accelerazione che il Vs. Consiglio di Amministrazione, nell' ambito dell' autonomia che il nuovo diritto societario gli riconosce, intende dare all' *in-sourcing* e alla riorganizzazione societaria in aziende focalizzate e quindi più efficienti. D'altra parte, il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Vs. management, pur nell'imbarazzo dell'autoreferenzialità, costituiscono una garanzia per la riuscita di questo progetto.

Non va infatti dimenticato che il più volte citato Programma d'intervento concordato con le strutture tecniche dell' Enac e posto a base della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell' Ente di Concessione totale, stima **una perdita di 4,860 milioni di euro per il 2005**: l'anticipazione dello scorporo dell'handling, nonostante la dimezzata dimensione rispetto alle attese, e le altre azioni scrupolosamente poste in atto dal Vs. Consiglio di Amministrazione e dal Management hanno limitato i danni. Ma questo è già il passato, mentre oggi bisogna metter mano pesante alla Società per raddrizzare il risultato di questo esercizio e del prossimo.

Ma l'altro sforzo che si chiede a Voi Soci è quello di procedere a breve ad un aumento di capitale sociale – per il quale sarete chiamati a decidere probabilmente già entro la fine del corrente esercizio – onde

rafforzare le basi patrimoniali della Società per sostenere l'ampio

programma di investimenti che sottende la Gestione Totale.

La modesta redditività aziendale degli ultimi anni, inferiore a quella

media del sistema per l'inesistente contributo dei ricavi non aviation e

avvilita da una struttura dei costi rigida e sovradimensionata - peraltro

divorata da 6,4 milioni di euro di crediti inesigibili nonché dal milione

di euro della perdita di Airgest - rendono necessario anticipare una

quota della ricapitalizzazione che il D.M. 521/97 avrebbe richiesto solo

tra qualche anno, per l'obbligatorio adeguamento ai nuovi livelli di

traffico.

Questa, ad oggi, rimane la concreta alternativa all'accelerazione della

privatizzazione della Società.

12. AZIONI PROPRIE, SEDI SECONDARIE

12.1 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.

12.2 Sedi secondarie

La Società non ha sedi secondarie.

13. CONCLUSIONI

A chiusura della presente relazione il Consiglio di Amministrazione

propone a Voi Signori Azionisti di approvare il bilancio chiuso al

31.12.05 (e sottoposto a certificazione dalla società di revisione Price

WaterHouse & Cooper's).

Il Consiglio di Amministrazione, propone di ricorrere alle riserve accantonate per l'integrale copertura della perdita di 3.227.692 euro.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Sede Legale Aerostazione Falcone-Borsellino CINISI (PALERMO) Iscritta al Registro Imprese di PALERMO - C.F. e n. iscrizione 03244190827 Iscritta al R.E.A. di PALERMO al n. 128783 Capitale Sociale Euro 12.912.500,00 interamente versato P.IVA n. 03244190827

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SULL'ATTIVITÀ DI VIGILANZA EX ART. 2429 Cod.Civ. AL BILANCIO CHIUSO AL 31.12.2005

Signori Azionisti,

il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla Vostra approvazione nei termini statutari e di legge, è stato redatto in aderenza alle disposizioni del Codice Civile, interpretate ed integrate dai Principi Contabili dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti OIC.

Il suddetto documento risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dalla nota integrativa ed è corredato dalla relazione sulla gestione.

Tale complesso di documenti è stato messo a disposizione del Collegio Sindacale in data 31/5/2006, con rinunzia parziale del termine imposto dall'art. 2429 c.c. concessa dallo stesso organo collegiale.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2005 abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione utilizzando, nell'espletamento dell'incarico, i suggerimenti indicati nelle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Il Collegio sindacale, in particolare, da atto:

- ➢ di avere partecipato alle assemblee dei soci del 06/05/2005, 09/05/2005, 20/05/2005 ed a n. 32 riunioni del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel corso dell'esercizio nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento;
- di avere ottenuto dagli Amministratori informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società. Pertanto, possiamo ragionevolmente assicurare che sia le azioni deliberate sia quelle poste in essere, sono state conformi alla legge ed allo statuto sociale;
- di avere avuto incontri con il soggetto incaricato del controllo contabile, nel corso dei quali non sono emersi dati ed informazioni rilevanti da evidenziare nella presente Relazione;
- di aver verificato il rispetto dei principi di corretta amministrazione e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società riscontrando l'efficacia del sistema amministrativo contabile. Per quanto concerne l'adeguatezza del controllo gestionale, l'adozione del nuovo modello organizzativo con l'individuazione delle diverse aree di responsabilità, necessita, come gia' evidenziato piu' volte dal Collegio sindacale, l'attivazione di una specifica area di "internal auditing";
- di non avere rilevato operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con società del Gruppo o con terzi; la relazione sulla gestione contiene sufficienti indicazioni in ordine alle operazioni infragruppo che sono state realizzate nell'ambito delle normali attività ordinarie della società e a condizioni di mercato:
- che non sono pervenute denunce ex art. 2408 del Codice civile così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente relazione.

Il Bilancio dell'esercizio 2005 può così rappresentarsi:

STATO PATRIMONIALE	(unità di euro)
ATTIVO	
Immobilizzazioni	22.283.111
Attivo circolante	41.083.713
Ratei e risconti attivi	399.001
TOTALE ATTIVO	63.765.825
PASSIVO	
Patrimonio netto	16.159.630
Fondi per rischi ed oneri	628.372
Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	4.949.937
Debiti	41.056.889
Ratei e risconti passivi	970.997
TOTALE A PAREGGIO	63.765.825
CONTI D'ORDINE	86.696.166
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	37.237.655
Costi della produzione	-40.140.034
Proventi ed oneri finanziari	-182.133
Rettifica di valori di attività finanziarie	-438.442
Proventi ed oneri straordinari	719.945
Risultato prima delle imposte	-2.803.009

Imposte sul reddito Utile (perdita) dell'esercizio	-424.683 -3.227.692
Ottie (perdita) dell'esercizio	-3.227.092

Il Consiglio di Amministrazione, nella *nota integrativa*, ha illustrato i criteri di valutazione delle varie appostazioni ed ha fornito le informazioni richieste dalla normativa sia sullo Stato Patrimoniale che sul Conto Economico, evidenziando altresì le altre informazioni ritenute necessarie alla più esauriente intelligibilità del bilancio medesimo.

Risultano anche esposti, nella *relazione sulla gestione*, i fatti principali che hanno caratterizzato la gestione e il risultato dell'esercizio 2005, nonché le analisi degli investimenti, delle attività immobilizzate e della situazione finanziaria. La *relazione sulla gestione* contiene, altresì, quanto previsto dall'art. 2428 c.c..

I prospetti supplementari allegati al Bilancio (concernenti l'analisi della struttura patrimoniale e dei risultati reddituali, nonché il rendiconto finanziario) consentono una visione ancora più approfondita della situazione patrimoniale - finanziaria e del risultato d'esercizio della Società.

Nello svolgimento della nostra attività e in relazione ai contatti avuti con la società di revisione segnatamente alle verifiche connesse con il controllo del bilancio, abbiamo preso atto, attraverso il prescritto scambio informativo, del lavoro di revisione contabile del bilancio effettuato dalla Pricewaterhouse Coopers S.p.A. e le sue conclusioni, in particolare per quanto attiene al controllo della regolare tenuta della contabilità sociale, alla corrispondenza del bilancio con le risultanze delle scritture contabili ed all'osservanza delle norme stabilite dall'art. 2426 del Codice Civile per la valutazione del patrimonio sociale.

Il Collegio, nel rinviare al contenuto della *relazione sulla gestione* riguardante l'andamento dell'attività' aziendale e le prospettive per il corrente esercizio, richiama l'attenzione sui seguenti aspetti:

- l'operazione straordinaria di conferimento del ramo d'azienda handling e di assetto partecipativo e organizzativo della società controllata GH Palermo S.p.A. compiuta nel corso dell'esercizio, ha generato l'iscrizione di un provento straordinario connesso al realizzo, con effetti tributari neutrali, della relativa plusvalenza pari ad € 599.918. Tale operazione, attuata nel rispetto degli obblighi di legge, impone, comunque, la pianificazione di incisivi interventi di accelerazione dello sviluppo del valore della produzione della controllata - tenuto conto della perdita di esercizio di € 289.949 misurata dalla stessa nel 2005 – e, all'interno di GESAP, l'attuazione di idonei livelli di ricavi e di ritorni generati dalla politica di contenimento dei costi operativi - in particolare quelli di personale - nelle aree di attività non aviation. Peraltro, qualora le previsioni di maggiori ricavi non aviation non dovessero essere concretamente realizzabili, il Collegio e' dell'avviso che dovranno essere individuate soluzioni alternative per eliminare le conseguenze negative dell'esubero di personale, non ritenendo che tale gap possa essere recuperato con il solo incremento delle attività di insourcing di servizi affidati attualmente all'esterno;
- te risultanze del *Programma degli Interventi* per l'ottenimento della *Gestione Totale Quarantennale*, per la quale, come evidenziato dagli amministratori nella relazione sulla gestione, si e' in attesa solamente dell'emanazione del decreto interministeriale, evidenziano la necessità di una preventiva e ponderata valutazione, da parte prima dell'organo gestorio e poi della compagine azionaria, sui piani di acquisizione delle risorse finanziarie adeguate e destinate sia agli investimenti previsti nel predetto *Programma* (investimenti fino al 2023 pari ad € 308 milioni, di cui € 267 milioni autofinanziati) che a quelli derivanti dal APQ 2004/2008 e dall'art. 17 del

D.L. 67/1997 gia' impegnati e quantificati al 31/12/2005 per complessivi € 22 milioni;

• le attività giudiziarie di tutela dei diritti connessi alla partecipazione di collegamento nella società di gestione dell'Aeroporto di Trapani-Birgi AIRGEST S.p.A. ed il mancato esercizio del diritto di opzione sul deliberato aumento di capitale sociale sono state poste in essere dagli amministratori, come analiticamente illustrate nella relazione sulla gestione, sentito l'organo di controllo.

Tale investimento, per cause che devono attribuirsi a una pluralità di fattori esterni a GESAP, e' risultato sostanzialmente improduttivo e ha generato la quasi totale perdita di valore della partecipazione stessa.

Il Collegio, richiamando quanto piu' volte rilevato sin dal suo insediamento, reitera il consiglio di sviluppare le attività aeroportuali proprie che, come peraltro evidenziato dagli amministratori, necessitano di costanti e incisivi interventi che dovranno portare a breve all'uscita dall'area delle perdite.

Per quanto riguarda l'impiego delle somme riscosse in applicazione del D. Lgs. 67/1997, il Collegio da' atto che le stesse sono state sottoposte a verifica della Direzione Circoscrizionale Aeroportuale con le procedure previste dalle istruzioni ENAC.

Il Collegio, inoltre, evidenzia che la separazione contabile delle attività di handling, prevista dal D. Lgs. 18/1999 e dall'art. 11 comma 3 della L. 57/2001, e' stata effettuata dalla Società attraverso la contabilità analitica, collegata alla contabilità generale, fino alla data di cessazione di tale attività per effetto del conferimento del relativo ramo d'azienda nella società controllata GH Palermo Srl.

Il Collegio Sindacale, tenuto conto anche delle risultanze dell'attività' svolta dall'organo di controllo contabile, di cui all'apposita relazione di accompagnamento, esprime parere favorevole in merito all'approvazione del

progetto di bilancio al 31.12.2005, così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione, che evidenzia una perdita di € 3.227.692, dichiarandosi altresì d'accordo sulla formulata proposta di copertura.

Palermo, 9/6/2006

IL COLLEGIO SINDACALE

(Dr. Domenico Montalto)

(Dr. Vincenzo Biondo)

(Dr. Alberto Runza)

(Dr. Ruggero Avellone)

(Dr. Daniele Santoro)





RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

Agli Azionisti della GES.A.P. – Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA

- Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della GES.A.P. Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA chiuso al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della GES.A.P. Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 14 aprile 2005.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della GES.A.P. – Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob – Altri Uffici: Bari 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 – Bologna 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 – Brescia 25124 Via Cefalonia 70 Tel. 0302219811 – Firenze 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 – Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 – Napoli 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 0817644441 – Padova 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 – Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 – Parma 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 – Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 – Torino 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 – Trento 38100 Via Manzoni 16 Tel. 0461237004 – Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 – Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 – Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 – Verona 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561



- 4 Richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti di rilievo:
 - la società ha sostenuto nell'esercizio 2005 una perdita significativa. Gli amministratori hanno descritto nella relazione sulla gestione gli eventi di natura corrente e non ricorrente che hanno determinato tale perdita e le azioni correttive intraprese con l'obiettivo di superare l'attuale situazione:
 - nel corso dell'esercizio 2005, la società ha proceduto alla cessione del ramo d'azienda relativo al settore "handling" alla società controllata GH Palermo SpA. Gli effetti dell'operazione sono illustrati nella nota integrativa al paragrafo "Partecipazioni in imprese controllate".

Palermo, 13 giugno 2006

PricewaterhouseCoopers SpA

Gian Paolo Di Lorenzo (Revisore contabile)