



GESAP

**SOCIETA' DI GESTIONE
AEROPORTO "FALCONE E BORSELLINO"
PALERMO**

BILANCIO 2006



**AEROPORTO
DI PALERMO**



← Pmo



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

In data 5 feb. 2007, l'Assemblea dei Soci ha rinnovato il Consiglio di Amministrazione.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

Avv. Rosario Calì

Vice Presidente

Dr. Roberto Helg

Amministratore delegato

Dr. Giacomo Terranova

Consiglieri

D.ssa Sofia Paternostro

Avv. Leonardo Palazzolo

IL DIRETTORE GENERALE E ACCOUNTABLE MANAGER

Dr. Carmelo Scelta

IL COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Dr. Domenico Montalto

Componenti

Dr. Ruggero Avellone

Dr. Daniele Santoro

Dr. Roberto Polizzi

Rag. Antonino Maraventano

Prot. **139801**

Punta Raisi, **19 GIU 2007**

Oggetto : Assemblea Ordinaria Gesap S.p.a.

Ai Sigg.ri Azionisti
Ai Sigg.ri Componenti
il Consiglio di Amministrazione
il Collegio Sindacale
Al Direttore Generale

LORO SEDI

Raccomandata

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti della Società è convocata, in prima convocazione, per il giorno 29 giugno 2007 alle ore 9.00 presso la Sede della Camera di Commercio Industria Artigianato ed Agricoltura di Palermo, in Via Emerico n° 11, per discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Approvazione del bilancio di esercizio al 31.12.2006 e relativi allegati;
- 2) Affidamento incarico triennale del servizio di certificazione del bilancio e controllo contabile ex art. 2409 bis c.c.

Qualora l'Assemblea in prima convocazione andasse deserta, essa sarà tenuta in seconda convocazione il giorno **lunedì, 16 luglio 2007 alle ore 9.30**, stesso luogo.

Il Presidente

Avv. Rosario Gali




GES A.P.
SOCIETA' DIGESTIONE AEROPORTO DI PALERMO S.p.A.

Sede Legale Aerostazione Fabone-Borseellino C.N.S.I. (PA)
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 31/12/2006

STATO PATRIMONIALE
(in Euro)

ATTIVO	Al 31/12/2006		Al 31/12/2005
	Parziali	Totali	
B	MMOBILIZZAZIONI		
B.I	MMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
B.I.2	Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	134.608	158.261
B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	8.000	8.000
B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	6.756.741	1.359.570
B.I.7	Altre immobilizzazioni materiali	9.725.181	7.993.741
Totale	MMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	16.624.530	9.519.572
B.II	MMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
B.II.2	Impianti e macchinari	1.117.366	1.388.969
B.II.3	Attrezzature industriali e commerciali	2.220.912	2.128.453
B.II.4	Altri beni materiali	1.715.966	3.703.179
B.II.5	Immobilizzazioni in corso e acconti	3.144.122	1.251.845
Totale	MMOBILIZZAZIONI MATERIALI	8.198.366	8.472.446
B.III	MMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
B.III.1	Partecipazioni	1.897.110	1.897.111
B.III.1.a	Partecipazioni in imprese controllate	1.771.877	1.771.877
B.III.1.b	Partecipazioni in imprese collegate	-	122.102
B.III.1.d	Partecipazioni in altre imprese	125.233	3.132
B.III.2	Crediti	2.673.716	2.393.982

B.III.2.d	Creditivo verso altri	2.673.716	2.393.982
	esigibilita' entro l'esercizio successivo	102.822	2.156.025
	esigibilita' oltre l'esercizio successivo	2.570.894	237.957
Totale	MMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	4.570.826	4.291.093

TOTALE MOBILIZZAZIONI	29.393.722	22.283.111
------------------------------	-------------------	-------------------

C ATTIVO CIRCOLANTE

C.I. RIMANENZE

C.I.1	Materie prime, sussidiarie e di consumo	191.405	130.202
C.I.3	Lavori in corso su ordinazione	22.476.832	23.471.756
Totale	RIMANENZE	22.668.237	23.601.958

C.II. CREDITICHE NON COSTITUISCONO MOBILIZZAZIONI

C.II.1	Creditivo verso clienti	14.561.508	15.212.095
	esigibilita' entro l'esercizio successivo	14.561.508	15.030.826
	esigibilita' oltre l'esercizio successivo		181.269
C.II.2	Creditivo in prese controllate	1.216.916	860.122
	esigibilita' entro l'esercizio successivo	1.216.916	860.122
C.II.4-bis	Crediti tributari	91.167	637.445
	esigibilita' entro l'esercizio successivo	91.167	637.445
C.II.4-ter	In poste anticipate	245.804	243.429
	esigibilita' entro l'esercizio successivo	245.804	243.429
C.II.5	Creditivo verso altri	1.932.057	274.383
	esigibilita' entro l'esercizio successivo	1.932.057	274.383
Totale	CREDITICHE NON COSTITUISCONO MOBILIZZAZIONI	18.047.452	17.227.474

C.IV. DISPONIBILITA' LIQUIDE

C.IV.1	Depositi bancarie postali	207.788	201.291
C.IV.3	Denaro e valori in cassa	47.751	52.990
Totale	DISPONIBILITA' LIQUIDE	255.539	254.281

TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	40.971.228	41.083.713
---------------------------------	-------------------	-------------------

D RATEE E RISCONTI ATTIVI

D.II	Altre ratee e risconti attivi	351.660	399.001
------	-------------------------------	---------	---------

TOTALE RATEIE RISCONTIATTI	351.660	399.001
TOTALE ATTIVO	70.716.610	63.765.825

PASSIVO	Al 31/12/2006		Al 31/12/2005
	Parziali	Totali	
A PATRIMONIO NETTO			
A.I. Capitale		12.912.500	12.912.500
A.IV Riserva legale		415.254	415.254
A.VII Altre riserve		2.831.880	6.059.568
A.IX Utile (perdita) dell'esercizio		877.971	3.227.692-
TOTALE PATRIMONIO NETTO		17.037.605	16.159.630
B FONDI PER RISCHIE ONERI			
B.2 Fondo per in poste, anche differite		126.919	144.575
B.3 Altri fondi		581.441	483.797
TOTALE FONDI PER RISCHIE ONERI		708.360	628.372
C TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		5.174.203	4.949.937
D DEBITI			
D.4 Debiti verso banche		7.867.896	7.835.231
D.4.1 Banche c/c passivo	1.981.178		1.070.420
esigibili entro l'esercizio successivo	1.981.178		1.070.420
D.4.2 Banche c/anticipi	4.738.929		5.314.732
esigibili entro l'esercizio successivo	4.738.929		5.314.732
D.4.4 Altri debiti verso banche	1.147.789		1.450.079
esigibili entro l'esercizio successivo	315.035		305.868
esigibili oltre l'esercizio successivo	832.754		1.144.211
D.6 Accontata clienti		23.009.610	18.243.755
esigibili entro l'esercizio successivo	23.009.610		18.243.755
D.7 Debiti verso fornitori		11.042.682	10.102.001
esigibili entro l'esercizio successivo	11.042.682		10.102.001
D.9 Debiti verso imprese controllate		250.064	114.411
esigibili entro l'esercizio successivo	250.064		114.411

D.12	Debiti tributari	480.487	303.117
	esigibili entro l'esercizio successivo	480.487	303.117
D.13	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	539.814	595.795
	esigibili entro l'esercizio successivo	539.814	595.795
D.14	Altri debiti	3.885.865	3.862.579
	esigibili entro l'esercizio successivo	3.885.865	3.862.579

TOTALE DEBITI		47.076.418	41.056.889
---------------	--	------------	------------

E RATEE RISCONTIPASSIVE

E.II	Altre ratee riscontipassive	720.024	970.997
------	-----------------------------	---------	---------

TOTALE RATEE RISCONTIPASSIVE		720.024	970.997
------------------------------	--	---------	---------

TOTALE PASSIVO		70.716.610	63.765.825
----------------	--	------------	------------

CONTID'ORDINE

K.1.1.d	Fidejussioni ad altre imprese	4.892.182	5.282.042
K.2	Garanzie ricevute	10.631.627	7.768.857
K.3	Altri contid'ordine	29.749.625	24.007.932
K.4.2	Altri impegni	290.025	290.025
K.6.1	Beni detenuti presso terzi	220.167.959	47.982.259
TOTALE CONTID'ORDINE		265.731.418	85.331.115

CONTO ECONOMICO

CONTO ECONOMICO	A 31/12/2006		A 31/12/2005
	Parziali	Totali	
A	VALORE DELLA PRODUZIONE		
A.1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	31.460.286	29.845.148
A.3	Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	994.924-	4.965.768
A.4	Incrementi di immobilizzazioni per lavori	1.947.101	-
A.5	Altri ricavi proventi	2.334.875	2.426.739
A.5.a	Contributi in conto esercizio	785.000	475.000
A.5.b	Ricavi proventi diversi	1.549.875	1.951.739
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE		34.747.338	37.237.655
B	COSTI DELLA PRODUZIONE		
B.6	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	923.662	622.337
B.7	Costi per servizi	15.075.973	18.633.912
B.8	Costi per godimento di beni di terzi	1.107.937	2.388.651
B.9	Costi per il personale	13.040.313	14.254.019
B.9.a	Salari e stipendi	8.874.459	9.594.719
B.9.b	Oneri sociali	2.645.554	3.046.275
B.9.c	Trattamento di fine rapporto	726.424	759.568
B.9.e	Altri costi per il personale	793.876	853.457
B.10	Ammortamenti e svalutazioni	3.160.354	2.882.937
B.10.a	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.664.553	1.244.646
B.10.b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.495.801	1.638.291
B.11	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	61.203-	7.955
B.12	Accantonamenti per rischi	228.418	340.000
B.13	Altri accantonamenti	51.000	50.733
B.14	Oneri diversi di gestione	688.893	959.490
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE		34.215.347	40.140.034
Differenza tra valore e costi della produzione		531.991	2.902.379-
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
C.16	Altri proventi finanziari	29.028	55.726
C.16.d	Proventi diversi dai precedenti	29.028	55.726
C.16.d.4	Proventi diversi dai precedenti da altre	29.028	55.726

	in prese		
C.17	Interessie al trionerifnanzari	349.971-	237.859-
C.17.d	Interessie al trionerifnanziariverso altri	349.971-	237.859-
C.17-bis	Utile perdite su cambi	6-	-
TOTALE PROVENTIE ONERIFINANZIARI		320.949-	182.133-
D	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
D.18	Rivalutazioni	77.361	-
D.18.b	Rivalutazioni di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	77.361	-
D.19	Svalutazioni	10.676-	438.442-
D.19.a	Svalutazioni di partecipazioni	-	386.398-
D.19.b	Svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	10.676-	52.044-
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		66.685	438.442-
E	PROVENTIE ONERI STRAORDINARI		
E.20	Proventi straordinari	1.308.048	783.418
E.20.a	Plusvalenze da alienazione	-	783.418
E.20.b	Altri proventi straordinari	1.308.048	-
E.21	Oneri straordinari	661-	63.473-
E.21.a	Minusvalenze da alienazioni	-	27.700-
E.21.b	In poste relative a esercizi precedenti	414-	35.608-
E.21.c	Altri oneri straordinari	247-	165-
TOTALE PROVENTIE ONERI STRAORDINARI		1.307.387	719.945
Risultato prima delle imposte		1.585.114	2.803.009-
22	In poste sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	707.143-	424.683-
22.a	In poste correnti sul reddito dell'esercizio	727.173-	464.252-
22.b	In poste differite sul reddito dell'esercizio	17.655	54.224
22.c	In poste anticipate sul reddito dell'esercizio	2.375	14.655-
23	Utile (perdite) dell'esercizio	877.971	3.227.692-

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

GES A.P.
SOCIETA' DIGESTIONE AEROPORTO DIPALERMO S.p.A.

Sede Legale Aerostazione Fabone-Borseellino C.N.I.S.I. (PA)
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 31/12/2006

NOTA INTEGRATIVA

(Valori in Euro)

CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Signori azionisti,
Il bilancio dell'esercizio 2006 e la presente Nota Integrativa che ne costituisce parte integrante, sono stati redatti in forma ordinaria in unità di euro, conformemente a quanto previsto dalle disposizioni del Codice Civile, opportunamente integrati dai Principi Contabili elaborati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, ora aggiornati alle nuove disposizioni legislative, dall'Organismo Italiano di Contabilità.

Al fine di ottenere una rappresentazione più chiara delle voci esposte in bilancio si è deciso di non indicare le voci precedute da numerari abbinati a lettere minuscole non valorizzate nel caso di mancanza del valore sia per l'esercizio in corso che per l'esercizio precedente.

Ai sensi dell'art. 2423 ter del C.C. si precisa che tutte le voci di bilancio sono risultate comparabili, per cui non è stato necessario adattare alcuna delle voci dell'esercizio 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 e del passivo considerato.

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

La Nota Integrativa, redatta ai sensi dell'art. 2427 del Codice Civile, contiene tutte le informazioni ritenute necessarie a fornire una corretta interpretazione del bilancio.

Si rinvia alla Relazione sulla Gestione per quanto riguarda le informazioni relative all'attività esercitata, all'andamento gestionale, ai principali eventi che hanno caratterizzato le risultanze economiche dell'esercizio, alla prevedibile evoluzione della gestione ed a quanto richiesto dall'art. 2428 del codice civile.

Si precisa solamente che il presente documento è concesso 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%.

La società ha provveduto ad aggiornare il DPS ai sensi del D.Lgs 196/2003 neitem inidilegge.

CRITERI DI VALUTAZIONE

La valutazione delle singole voci di bilancio è stata effettuata, con i criteri e le disposizioni dell'articolo 2426 Codice Civile non modificati rispetto all'esercizio precedente.

IMMOBILIZZAZIONI

Prima di illustrare i criteri di valutazione di ciascuna categoria di immobilizzazioni, si riportano sinteticamente le diverse tipologie di beni - materiali ed immateriali - che caratterizzano l'attivo patrimoniale della GES A.P. S.p.A.:

Beni di Proprietà

Sono iscritti fra le immobilizzazioni materiali e sono tutti i beni acquistati dalla società per i quali non sussiste alcun obbligo di devoluzione allo Stato al termine della concessione.

Beni gratuitamente devolvibili

Sono quelli per i quali sussiste un vincolo di retrocessione gratuita all'Amministrazione concedente al termine della concessione (di durata residua di 8 anni e 6 mesi) e sono rappresentati da opere ed impianti realizzati nel sedime aeroportuale che per loro natura restano strutturalmente connessi ai beni di proprietà dello Stato.

In particolare: i beni che hanno una propria individualità sono esposti tra le immobilizzazioni materiali; gli interventi di manutenzione ai beni sono invece esposti tra le immobilizzazioni immateriali;

Beni di proprietà dello Stato

Sono quelli ricevuti in concessione d'uso al momento dell'inizio del rapporto contrattuale e sono iscritti tra i conti di bilancio.

Beni realizzati per conto dello Stato

Sono stati iscritti per la prima volta nel bilancio 2003 e riguardano opere realizzate dalla GES A.P. S.p.A. in regime di concessione di costruzione per conto dello Stato e con risorse finanziarie dello Stato. In particolare, sono esposti:

- tra i conti di bilancio per la parte realizzata dalla GES A.P. S.p.A. 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;
- tra le rimanenze iniziali per la parte di opere in corso di realizzazione nell'esercizio precedente;
- tra i costi d'esercizio - voce B.7 Costi per servizi - per la parte di opere in corso di realizzazione sostenute nell'esercizio corrente.

In base a 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.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è stato operato in conformità al presente piano preabilito:

VOCI IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	PERIODO
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	5 anni quote costanti
Concessioni, licenze e marchi	5 anni in quote costanti
Immobilizzazioni in corso	non sono ammortizzate in attesa di essere imputate ai costi di riferimento
Altre immobilizzazioni	5 anni quote costanti

In particolare:

- nella voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" sono iscritti, con il consenso del Collegio Sindacale, costi per studio e progetti;
- nella voce "Concessioni licenze e marchi" è compreso il costo sostenuto per marchi aziendali;
- nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono iscritti costi relativi a progettazioni per opere da realizzare;
- nella voce "Altre immobilizzazioni" sono iscritti gli interventi su beni gratuitamente devolvibili. Queste ultime immobilizzazioni sono state ammortizzate in funzione del periodo residuo della concessione (8 anni e 6 mesi), come nel precedente esercizio, tenendo come unico conto della durata economica dei beni inferiore a quella residua della concessione.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto e lammortamento decorre dall'esercizio in cui il bene è utilizzato. Il costo storico è gravato dall'imposta sul Valore Aggiunto interamente a carico in cui tale imposta è indeducibile.

Il costo delle immobilizzazioni materiali è stato sistematamente ammortizzato in ogni esercizio in quote costanti in relazione alla loro residua possibilità di utilizzo.

I beni gratuitamente devolvibili sono iscritti al costo di acquisizione comprensivo di eventuali oneri accessori e dei costi sostenuti per successivi ampliamenti e - come anche quelli iscritti fra le immobilizzazioni materiali - vengono ammortizzati secondo il periodo residuo della concessione (8 anni e 6 mesi) tenendo conto della loro durata economico-tecnica.

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Sono costituite da partecipazioni creditive/altri.

Partecipazioni

Le partecipazioni sono state valutate al costo di acquisto.

Quanto il valore di iscrizione delle partecipazioni risulta durevolmente inferiore, per perdite realizzate o per altre cause in relazione alle quali non risultano prevedibili, nel prossimo futuro, utilità di tale da riassorbire gli effetti viene effettuata una svalutazione fino a tale minor valore. Nel caso in cui vengono meno, negli esercizi successivi, imputi della retifica effettuata viene ripristinato il valore originario.

Crediti verso altri

Sono iscritti al valore nominale e sono rappresentati da:

- depositi cauzionali
- crediti verso clienti assoggettati a procedure concorsuali, assistiti dal relativo fondo svalutazione eccetto che per il credito verso UNIFLY, per la quale la GES A.P. S.p.A. ha ricevuto dal curatore la conferma dell'esigibilità del credito.

ATTIVO CIRCOLANTE

E' composto da rimanenze, crediti che non costituiscono immobilizzazioni, disponibilità liquide.

Materie prime, sussidiarie e di consumo

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo d'acquisto ed il valore di mercato e riguardano costi sostenuti per acquisto carburante, materiali di consumo e di manutenzione.

Lavori in corso su ordinazione

Tali rimanenze sono relative a lavori in corso su ordinazione e valutate sulla base dei costi sostenuti alla data del 31 dicembre 2006.

CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

I crediti sono stati posti in bilancio al presumibile valore di realizzo, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, n. 8 del c.c.; A tal fine, è stato costituito già nei precedenti esercizi, un fondo svalutazione crediti il cui importo, viene portato in diretta imputazione dei crediti. Annualmente tale fondo viene utilizzato per la parte riferibile a crediti riscossi per un minor importo ed incrementato in misura prudenziale per prevenire rischi futuri di esigibilità.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

I depositi bancarie alla cassa sono iscritti al valore nominale.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e i risconti attivi sono stati iscritti in bilancio secondo la effettiva competenza temporale dei costi e dei ricavi cui si riferiscono.
In particolare nei ratei attivi sono iscritti i proventi di competenza dell'esercizio esigibili in periodi successivi nei risconti attivi costosi sostenuti nel periodo di competenza di futuri esercizi.

FONDI PER RISCHIE ONERI

Tali fondi sono stanziati per coprire eventuali perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile di cui tuttavia, alla data di chiusura del presente esercizio, non si conosce l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Tale voce è composta da:

- Fondo in poste differite (RES ed RAP anno 2004): 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.
- Fondo trattamento fine mandato amministratori: determinato in misura pari all'indennità maturata alla

data di chiusura del bilancio che verranno liquidate alla fine del mandato degli amministratori in corso.
- Fondo rischi cause in corso: determinato per far fronte a nuove cause, prudenzialmente incrementato nell'esercizio di euro 50.000.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il TFR è stato calcolato conformemente a quanto previsto dall'art. 2120 c.c., tenuto conto delle specificità dei contratti e delle categorie professionali, e comprende le quote annue maturate e le rivalutazioni effettuate sulla base dei coefficienti ISTAT.

L'ammontare del fondo è al netto degli acconti erogati e delle quote utilizzate per le cessazioni del rapporto di lavoro intervenute nel corso dell'esercizio.

DEBITI

I debiti sono esposti in bilancio al loro valore nominale, rettificato in occasione di successive variazioni.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi sono stati iscritti in bilancio secondo la effettiva competenza temporale dei costi e dei ricavi cui si riferiscono.

In particolare nei ratei passivi sono iscritti i costi di competenza dell'esercizio la cui manifestazione finanziaria interessa gli esercizi successivi, nei risconti passivi sono iscritti i proventi percepiti nel periodo ma di competenza di esercizi successivi.

CONTRO ORDINE

Sono esposti in capo allo Stato Patrimoniale così come richiesto dall'art. 2424 co. 3 del Codice Civile.

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

Sono contabilizzati secondo il principio della competenza economico-temporale.

IMPOSTE

Nel punto pertinente alla voce di cui sopra del presente documento verranno descritte ed analizzate le imposte correnti, differite ed anticipate.

In applicazione del relativo Principio Contabile, nel bilancio sono state imputate quelle imposte che, pur essendo di competenza di esercizi futuri sono esigibili nell'esercizio in corso (imposte anticipate) e quelle che, pur essendo di competenza dell'esercizio, si renderanno esigibili solo in esercizi futuri (imposte differite).

La distinzione di tali imposte va collegata a talune "differenze temporanee" fra valori di bilancio determinati nel rispetto delle norme civilistiche e valori riconosciuti secondo le norme fiscali. Tali differenze temporanee concorrono algebricamente alla formazione della base di calcolo delle imposte cosiddette: "differite" od "anticipate".

Le attività derivanti da imposte anticipate sono rilevate nell'attivo del bilancio sotto la voce: "Crediti per imposte anticipate" nel ragionevole presupposto dell'esistenza nei prossimi esercizi di un reddito imponibile che ne consenta il recupero.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

IMMOBILIZZAZIONI

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

Come già detto, le opere relative a ristrutturazione e/o miglioramenti dei beni gratuitamente devolvibili sono iscritte tra le "altre immobilizzazioni immateriali" a differenza dei beni gratuitamente devolvibili e fisicamente individuabili iscritti fra le "immobilizzazioni materiali".

Movimenti immobilizzazioni materiali

Totale movimenti immobilizzazioni materiali dell'esercizio

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2006	Acquisizioni	Spostamenti nella voce dalla voce	Alienazioni Eliminazioni	Rivalut/ Svalutazioni	Ammortam .	Consistenza 31/12/2006
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	158.261	19.889	-	-	-	43.542	134.608
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	8.000	2.500	-	-	-	2.500	8.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.359.570	5.910.475	-513.304	-	-	-	6.756.741
Altre immobilizzazioni immateriali	7.993.741	2.263.557	1.086.394	-	-	1.618.511	9.725.181
TOTALI	9.519.572	8.196.421	1.086.394	513.304	0	1.664.553	16.624.530

Precedenti movimenti immobilizzazioni materiali

DESCRIZIONE	Costo storico	Precedenti rivalutazioni	Precedenti svalutazioni	Precedenti ammortamenti	Consistenza 1/01/2006
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	658.343	-	-	500.082	158.261
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	10.000	-	-	2.000	8.000
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.359.570	-	-	-	1.359.570
Altre immobilizzazioni immateriali	13.392.325	-	-	5.398.584	7.993.741
TOTALI	15.420.238	0	0	5.900.666	9.519.572

I "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" sono stati sostenuti per studi di fattibilità relativi alla configurazione del terminal passeggerie delle infrastrutture landside; sono ammortizzati in cinque anni ed iscritti con il consenso del Collegio Sindacale.

Le "Immobilizzazioni in corso e acconti" comprendono costi sostenuti per progettazioni ed altre prestazioni non ultimate nell'esercizio.

Segue un dettaglio delle voci B.I.2, B.I.4 e B.I.6 di bilancio.

		2006	2005
B.I.2	Costi di ricerca sviluppo e pubblicità Studi e progetti	€ 134.608	€ 158.261
		2006	2005
B.I.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili Marchio aziendale	€ 8.000	€ 8.000
		2006	2005
B.I.6	Immobilizzazioni in corso e acconti		
	Immateriali in corso	€ 1.040.818	€ 1.359.570
	adeg. fasce di sicurezza	€ 2.089.306	
	adeg. viabilità	€ 916.789	
	adeg. gallerie sottoservizi	€ 263.596	
	adeg. strada perimetrale	€ 295.978	
	ampliamento piazzale	€ 1.057.780	
	rifac. pav. piazz. giuntiecc	€ 797.769	
	reti idriche e fognarie	€ 294.706	
	TOTALE	€ 6.756.741	€ 1.359.570

La voce "Altre immobilizzazioni immateriali" comprende anche immobilizzazioni gratuitamente devolvibili pari ad euro 13.441.536,73 assistita da un fondo ammortamento di euro 4.831.978,52 per un valore netto di euro 8.609.558,21.

Segue un elenco dei conti in porto maggiormente rilevante contenute nella voce "Altre immobilizzazioni immateriali".

		2006	2005
B.I.7	Altre immobilizzazioni immateriali		
	Costi pluriennali da ammortizzare	€ 176.754	€ 175.096
	Programmi CED	€ 213.961	€ 187.987
	Mantenimento staor. Segnaletica stradale	€ 70.555	€ 111.353
	Mantenim. Segnal. Orizz. Piste	€ 55.937	€ 113.058
	Oneri certificazione aeroporto	€ 113.503	€ 131.206
	Studi sist. Prom. o pubblc	€ 177.276	€ 163.224
	Studi aree commerciali	€ 100.000	€ 77.000
	Lavori di canalizzazione cavi	€ 9.165	€ 23.676
	Indennizzi Alisud	€ 38.887	€ 44.881
	Lavori in impianti elettrici	€ 196.919	€ 193.452
	Realloca cucina APT	€ 99.881	€ 113.054
	Riquadratura pavim. entaz piste	€ 1.299.566	€ 1.472.842
	Allestaree comm. ed oper.	€ 332.898	€ 377.993
	Realloca. locali spogliatoi operai	€ 43.198	€ 48.957
	ristutturazione locali	€ 105.010	€ 115.473

realizzazione sala VIP ed am ic.	€	283.713	€	321.425
area commerciale III livello	€	136.618	€	154.833
ristrutturazioni direzionali	€	164.144	€	186.030
ristrutturazione ex arrivi	€	608.242	€	689.418
manutenzione straordinaria centr. frig. (in p.clin at.)	€	45.012	€	51.978
adeguamento servizi igien.	€	277.865	€	314.914
riqualificazione infrastrutturale	€	735.081	€	730.076
manutenzione straordinaria tecn.	€	29.399	€	34.299
ristrutturazione ex partenze	€	30.623	€	34.707
riqualificazione in area aerost.	€	144.841	€	153.234
riqualificazione aree urbane	€	405.045	€	434.052
lavori convogli acque e depurazione	€	428.108	€	476.201
residui	€	649.808	€	734.086

Movimenti in immobilizzazioni materiali

Totale movimenti in immobilizzazioni materiali dell'esercizio

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2006	Acquisizioni	Spostamenti nella voce dalla voce	Alienazioni/ Eliminazioni	Rivalutazioni Svalutazioni	Ammortam.	Consistenza 31/12/2006
Impianti e macchinario	1.388.969	123.935	-	33.106	-	362.432	1.117.366
Attrezzature industriali e commerciali	2.128.455	733.970	-	-	-	641.513	2.220.912
Altri beni materiali	3.703.180	647.458	-	-	-	491.856	1.715.966
			-2.142.816	-	-		
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.251.845	958.652	2.142.815	-	-	-	3.144.122
			-1.209.190	-	-		
TOTALI	8.472.449	2.464.015	2.142.815 3.352.006	33.106 0	0 0	1.495.801	8.198.366

Precedenti movimenti in immobilizzazioni materiali

DESCRIZIONE	Costo storico	Precedenti rivalutazioni	Precedenti svalutazioni	Precedenti ammortamenti	Consistenza 1/01/2006
Impianti e macchinario	5.329.451	-	-	3.940.482	1.388.969
Attrezzature industriali e commerciali	5.710.021	-	-	3.581.566	2.128.455
Altri beni materiali	10.379.174	-	-	6.675.994	3.703.180
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.251.845	-	-	-	1.251.845
TOTALI	22.670.491	0	0	14.198.042	8.472.449

Segue un dettaglio dei conti aggiornati significativi delle immobilizzazioni materiali iscritte nelle voci B 2.2, B 2.3, B 2.4, B 2.5

	2006	2005
B 2.2		
Impianti e macchinari		
Macchine elettriche	€ 92.940	€ 156.130
in impianti di condizionamento	€ 101.666	€ 107.942
in p.te tv. circuito chiuso	€ 52.883	€ 37.766
in p.e centrali telefoniche	€ 121.699	€ 166.095
gen. com. e compressaria	€ 24.403	€ 45.361
nastri semoventi	€ 44.302	€ 52.001
mezzi di sollevamento	€ 519.802	€ 676.433
B 2.3		
Attrezzature industriali e commerciali		
mobili e macchinari	€ 50.712	€ 62.959
mobili e arredamenti	€ 111.206	€ 133.761
macchine elettroniche	€ 122.293	€ 176.187
postoperbancarie check-in	€ 9.941	€ 40.718
apparecchiature radiogene	€ 406.144	€ 49.086
spazzatrice piste piazz.	€ 171.189	€ 239.787
parcheggio modulare	€ 497.149	€ 587.433
sistema informativo scab	€ 255.554	€ 343.703
strutture tubi consbags	€ 71.532	€ 82.537
apparecchi per tester	€ 18.000	€ 30.000
sist. archiviazione 402	€ 49.800	€ 69.720
B 2.4		
Altri beni materiali		
vestibolo biennale	€ 72.483	€ 19.396
pareti divis. e attrezz. rev. stato	€ 200.019	€ 237.236
lav. colleg. fibra ottica	€ 27.843	€ 31.555
ascensorie scale mobili rev. stato	€ 41.122	€ 13.220
n.2 scale colleg. III livello	€ 113.305	€ 128.413
rev. stato		
rifacimento recinzione apt. rev. stato	€ 207.136	€ 234.754
passerelle scale III livello	€ 162.921	€ 183.466
automobili	€ 211.992	€ 227.137
segnalica ed insegne luminose	€ 105.387	€ 108.558
B 2.5		
Immobilizzazioni in corso e acconti		
Altre immobilizzazioni materiali	€ 589.180	€ -
rifacimento recinzione apt. II livello	€ 2.554.942	€ 2.142.815

Lo spostamento dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" per euro 1.209.190 confluiscono - per euro 1.086.394 nella voce "Altre immobilizzazioni materiali"; - per la restante parte a conto economico.

Lo spostamento dalla voce "Altri beni materiali" per euro 2.142.816 confluisce nel conto "Immobilizzazioni in corso e acconti".

Per quanto sopra si precisa che il conto "Recinzione aeroporto II livello" - il cui valore al 2005 era pari ad euro 2.142.815 e quest'anno è pari ad euro 2.554.942 - è stato riclassificato alla voce "B.II.5 "Immobilizzazioni in corso e acconti" diversamente da quanto indicato nel 2005 alla voce B.II.4 "Altre immobilizzazioni materiali", tenuto conto che i lavori per tale opera non erano e non sono ancora conclusi.

Movimenti in immobilizzazioni finanziarie

Totale movimenti in immobilizzazioni finanziarie

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2006	Acquisizioni	Spostamenti dalla voce nella voce	Alienazioni	Eliminazioni	Rivalutaz. Svalutaz.	Consistenza 31/12/2006
Partecipazioni in imprese controllate	1.771.877	-	-	-	-	-	1.771.877
Partecipazioni in imprese collegate	122.102	-	-	-	-	-	-
			122.102				-
Partecipazioni in altre imprese	3.132	-	122.102	-	-	-	125.233
			1				-
Crediti verso altri	2.393.982	311.229	-	31.495	-	-	2.673.716
TOTALI	4.291.093	311.229	122.102 122.103	31.495	0	0 0	4.570.826

Precedenti movimenti in immobilizzazioni finanziarie

DESCRIZIONE	Costo storico	Precedenti rivalutazioni	Precedenti svalutazioni	Consistenza 1/01/2006
Partecipazioni in imprese controllate	1.795.001	-	23.124	1.771.877
Partecipazioni in imprese collegate	1.127.602	-	1.005.500	122.102
Partecipazioni in altre imprese	6.714	-	3.582	3.132
Crediti verso altri	2.156.025	237.957	-	2.393.982
Totali	5.085.342	237.957	1.032.206	4.291.093

La voce di bilancio B 3.1 A "Partecipazioni in imprese controllate" è rappresentata dalle partecipazioni nella controllata GH PALERMO S.p.A.

La voce B 3.1 b "Partecipazione in imprese collegate" - a differenza dell'esercizio trascorso - non ha alcun valore in quanto la partecipazione nella società ARGEST è stata riclassificata nella voce 1 B 3.1 d., tenuto conto che la stessa partecipazione, nel corso dell'esercizio 2006, è passata dal 28,73% al 3,94% in conseguenza di un aumento di capitale sociale non sottoscritto.

Nella voce B 3.1 d "Partecipazioni in altre imprese" sono comprese partecipazioni "non rilevanti" per come successivamente specificato.

Segue un dettaglio della voce B.3.2.d. "Crediti verso altri"

	2006	2005
B.3.2.d. Crediti v/ altri		
Erario c/acconto TFR	€ -	€ 31.495
Dogana di Palermo	€ 465	€ 465
M in. Trasporti/ convenzione	€ 27.372	€ 27.372
Am ap c/ deposito	€ 35.019	€ 35.019
Iris istruttore L. 488/92	€ 8.154	€ 8.154
Enel distribuzione S.p.A.	€ 374	€ 374
ENAC art. 17 DL 67/97	€ 2.332.937	€ 2.021.708
Tele + Atena servizi	€ 199	€ 199
Air Liquide S.p.A.	€ 217	€ 217
Enel c/ deposito	€ 77	€ 77
Ministero dei Trasporti	€ 29.756	€ 29.756
Dogana di Catania	€ 1.188	€ 1.188
Unifly Express Srl (società fallita)	€ 237.957	€ 237.956
Crediti v/ clienti falliti	€ 5.199.535	€ 6.393.835
Fondo svalutazione crediti	-€ 5.199.535	-€ 6.393.835
TOTALE	€ 2.673.716	€ 2.393.982

Come già detto, i crediti verso clienti assoggettati a procedure concorsuali sono assistiti dal relativo fondo svalutazione eccetto che per il credito verso UNIFLY di euro 237.957, per la quale la GES A.P. S.p.A. ha ricevuto dal curatore la conferma dell'esigibilità del credito.

Seguono le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2006 nel Fondo svalutazione crediti:

DESCRIZIONE	SPOSTAM.				SVALUTAZ. ESERCIZIO	CONSISTENZA 31/12/2006
	CONSISTENZA 01/01/2006	ACQUISIZIONI/ INCREMENTI	NELLA/DALLA VOCE (+/-)	UTILIZZI		
Fondo svalutaz. crediti v/ clienti ammessa						
procedure concorsuali	€ 6.393.835	€ 10.676,00		€ 1.204.976		€ 5.199.535
Totale	€ 6.393.835	€ 10.676,00	€ -	€ 1.204.976	€ -	€ 5.199.535

Il credito ENAC art. 17 D.L. 67/97 si riferisce al deposito cauzionale verso l'ENAC sulla base dell'articolo 17 L. 135/97 relativo al 10% degli introiti delle tasse aeroportuali incassate fino al 31/12/2006.

RIMANENZE

Nel seguente prospetto vengono illustrati il saldo iniziale, imovimenti dell'esercizio e imovimenti in sede di valutazione di fine esercizio delle rimanenze di materie prime e sussidiarie e di consumo e di lavori in corso su ordinazione

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2006	Acquisizioni/ incrementi	Spostamenti nella voce dalla voce	Alienazioni/ decrementi	Rivalutaz./ Svalutazioni esercizio	Consistenza 31/12/2006
Materie prime, sussidiarie e di consumo	130.202	191.405	-	130.202	-	191.405
Lavori in corso su ordinazione	23.471.756	952.177	1.947.101-		-	22.476.832

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo esprimono i valori di carburante, materiale di cancelleria, stampati, materiale elettrico e materiale d'ufficio.

I lavori in corso su ordinazione subiscono:

- un incremento dovuto all'iscrizione dei costi sostenuti nell'esercizio 2006 per la costruzione di 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;

- un decremento dovuto alle somme capitalizzate e, quindi, spostate nelle immobilizzazioni in materiali e materiali in forza delle nuove schede APQ presentate all'ENAC aggiornate al 31/12/2006.

Variazione consistenza altre voci

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

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2006	Incrementi/ decrementi	Consistenza 31/12/2006
Crediti verso clienti	15.212.095	-650.587	14.561.508
Crediti verso imprese controllate	860.122	356.794	1.216.916
Crediti tributari	637.445	-546.278	91.167
Imposte anticipate	243.429	2.375	245.804
Crediti verso altri	274.384	1.657.673	1.932.057
Depositi bancari e postali	201.291	6.497	207.788
Denaro e valori in cassa	52.990	-5.239	47.751
Altri ratei e risconti attivi	399.002	-47.342	351.660
Banche c/c passivo	1.070.420	910.758	1.981.178
Banche c/anticipi	5.314.732	-575.803	4.738.929
Altri debiti verso banche	1.450.079	-302.290	1.147.789
Acconti da clienti	18.243.755	4.765.855	23.009.610
Debiti verso fornitori	10.102.001	940.681	11.042.682
Debiti verso imprese controllate	114.411	135.653	250.064
Debiti tributari	303.117	177.370	480.487
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	595.794	-55.980	539.814
Altri debiti	3.862.579	23.286	3.885.865
Altri ratei e risconti passivi	970.996	-250.972	720.024

Si commentano di seguito gli incrementi ritenuti maggiormente significativi della tabella di cui sopra.

L'incremento della voce "Crediti verso altri" è dovuto al riconoscimento dell'importo della richiesta di rimborso di euro 1.453.310 - di cui 145.979,00 euro a beneficio dei dipendenti - della maggiore contribuzione versata negli anni 2000/2005 in forza della esclusione della Gesap spa dagli oneri afferenti la contribuzione CG ordinaria, straordinaria e la mobilità in quanto società svolgente attività ausiliaria alla navigazione aerea;

La variazione della voce "Acconti da Clienti" è da ricercare nell'incremento delle anticipazioni ricevute dall'Enac e dalla Regione Siciliana - oltre 4,8 milioni di euro - dei finanziamenti concessi in forza degli interventi strutturali inseriti nell'accordo di programma a quadro.

CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti dell'attivo circolante ammontano ad euro 18.047.452 al netto dei fondi di svalutazione, a fronte di euro 17.227.474 del precedente esercizio.

Segue la descrizione di alcuni dei conti con presenza delle voci maggiormente significative.

C 2.1	Crediti verso clienti		14.561.508
	Clienti	10.271.475	
	Clienti/note credito da emettere	- 337.423	
	Crediti in sofferenza	535.044	
	Clienti/fatture da emettere	4.831.126	
	Fondo svalutazione clienti	- 415.644	
	Fondo svalutazione crediti	- 323.070	
C 2.2	Crediti verso imprese controllate		1.216.916
	GH PALERMO S.p.A.	1.216.916	
C 2.2.4 bis	Crediti tributari		91.167
	Erario c/RES	1.367	
	Erario c/IVA	60.959	
	Credito IVA ex GESAP Sicurezza	1.250	
	Erario c/in boreso riva.lsa c/c	24.878	
	Credito v/Erario		
	Add. Regionale	2.713	
C 2.2.5	In poste anticipate		245.804
	Credito per IRPEG anticipata 2000	31.284	
	Credito per IRPEG anticipata 2001	7.328	
	Credito RES anticipata 2003	82.450	
	Credito per IRAP anticipata 2004	48.610	
	Credito RES anticipata 2004	1.236	
	Credito per IRAP anticipata 2005	9.691	
	Credito RES anticipata 2005	1.248	
	Credito per RES anticipata 2006	63.103	
	Credito per IRAP anticipata 2006	855	
C 2.5	Crediti verso altri		1.932.057
	Credito v/Enti Previdenziali	336.582	
	Credito diversi	1.536.138	
	Altri crediti	59.337	

I fondi con presenza nella voce C 2.1 sono stati prudentemente incrementati rispetto l'esercizio precedente.

MOVIMENTAZIONE DEI FONDI VALUTAZIONE CREDITI VERSO CLIENTI

Segue una tabella in cui vengono indicate le variazioni intervenute nel fondo iscritto all'attivo circolante.

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 01/01/2006	SPOSTAM .			UTILIZZI	SVALUTAZ. ESERCIZIO	CONSISTENZA 31/12/2006
		ACQUISIZIONI/ INCREMENTI	NELLA/DALLA VOCE (+/-)				
Fondo acc.to rischi su crediti	€ 1.037.491	€ 178.418		€ 477.194		€ 738.715	
Totale	€ 1.037.491	€ 178.418	€ -	€ 477.194	€ -	€ 738.715	

Per quanto riguarda gli utilizzi della sopraddetta tabella si rimanda a quanto dettagliato nella Relazione sulla Gestione.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le Disponibilità liquide sono così composte:

Depositi bancarie postali	euro	207.788
Denaro e valori in cassa	euro	47.751

Variazione consistenza fondi

Segue una tabella in cui vengono riportate le variazioni intervenute nelle voci del fondo del passivo.

DESCRIZIONE	Consistenza 1/01/2006	Accantonam .	Utilizzi	Consistenza 31/12/2006
Fondo per in poste, anche differite	144.575	-	17.656	126.919
Altri fondi	483.797	99.185	1.541	581.441
TRATTAMENTO DIFINE RAPPORTO DILAVORO SUBORDINATO	4.949.937	726.424	502.158	5.174.203

Il Fondo in poste differite diminuisce, rispetto il precedente esercizio, per la parte relativa agli ammortamenti effettuati civilisticamente nel 2006 ma già dedotti extracontabilmente nell'esercizio 2004 ed è così ripartito:

Fondo RES differita 2004	euro	112.438
Fondo RAP differita 2004	euro	14.481

Gli altri fondi sono così rappresentati:

	saldo 01/01/2006	incrementi	decrementi	saldo 31/12/2006
Fondo rischi cause in corso	400.000	50.000		€ 450.000
Fondo trattam. fine mandato ammort. istr.	83.797	49.185	1.541	€ 131.441
	483.797	99.185	1.541	€ 581.441

In particolare, il Fondo rischi cause in corso è stato incrementato di euro 50.000 in relazione alle previsioni effettuate sulle cause in corso.

Voci di patrimonio netto

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

Composizione del patrimonio netto

DESCRIZIONE	Saldo al 31/12/2006	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Quota non disponibile	Quota distribuita	Quota non distribuita
Capitale	12.912.500	B	-	-	-	-
Riserva legale	415.254	B	-	-	-	-
Altre riserve - Riserva futuri investimenti	2.831.880	A,B,C	2.697.272	134.608	2.697.272	-

Possibilità di utilizzo

A : aumento di capitale

B : copertura perdite

C : distribuzione ai soci

ESERCIZIO 2004/2006	Capitale sociale	Riserva Legale	Riserva futuri Investimenti	Ris. rischi v/ fall.	Risultato d'esercizio	Ris. arro.	Totale
A l'inizio dell'es. 2004	€ 12.912.500	€ 415.254	€ 6.149.754	€ 985.872	-€ 624.940	-€ 2	€ 19.838.438
Destinazione del risultato d'esercizio							
a riserva legale							
a riserva futuri investimenti			€ 360.932	-€ 985.872	€ 624.940		
Risultato dell'esercizio 2004					-€ 451.113		
A chiusura dell'es. 2004	€ 12.912.500	€ 415.254	€ 6.510.686	€ -	-€ 451.113	-€ 3	€ 19.387.324
Destinazione del risultato d'esercizio							
a riserva legale							
a riserva futuri investimenti			-€ 451.113		€ 451.113		
Risultato dell'esercizio 2005					-€ 3.227.692		
A chiusura dell'es. 2005	€ 12.912.500	€ 415.254	€ 6.059.573	€ -	-€ 3.227.692	-€ 5	€ 16.159.630
Destinazione del risultato d'esercizio							
a riserva legale							
a riserva futuri investimenti			-€ 3.227.693		€ 3.227.692		
Risultato dell'esercizio 2006					€ 877.971		
A chiusura dell'es. 2006	€ 12.912.500	€ 415.254	€ 2.831.880	€ -	€ 877.971	€ -	€ 17.037.605

La Riserva legale non ha raggiunto il limite fissato dall'articolo 2.430 c.c. e precisamente il quinto del capitale sociale.

Il Fondo riserva futuri investimenti è costituito da accantonamenti di utili di esercizi precedenti. Una parte è indisponibile in quanto ci sono ancora spese di pubblicità da ammortizzare.

DEBITI

Sono così rappresentati:

D	Debiti	47.076.418
	Banche controentipassivi	1.981.178
	Banche c/anticipi	4.738.929
	Altri debiti/banche	1.147.789
	Accontida clienti	23.009.610
	Fornitori	11.042.682
	Debiti/controlate	250.064
	Debiti tributari	480.487
	Debiti/Istituti Previdenziali	539.814
	Altri debiti	3.885.865

In particolare:

Il conto Debiti tributari risulta così com posto:

Debito IRAP 2006	153.685
Erario c/in dipendenti	252.822
Erario c/tenute d'acconto	72.749
Erario c/in p. R. iv. TFR	<u>1.231</u>
	480.487

La voce Debiti verso Istituti di Previdenza comprende:

NPS c/contributi	538.563
PREVINDAI	<u>1.251</u>
	539.814

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

Canon dem aniali	414.686
Operai ed impiegati/tribuzioni	461.104
Operai ed impiegati/ferie non godute	150.947
ENAC art. 17	23.925
PREVAER - Fondo pensione	69.154
Diritti in barco aggiuntivi	<u>2.537.478</u>
	3.657.294

ELENCO SOCIETA' CONTROLLATE E COLLEGATE

Nei seguenti prospetti sono indicate le partecipazioni relative ad imprese controllate, nonché le ulteriori indicazioni richieste dall'art. 2427 c.c.

Per chiarezza espositiva si detagliano le partecipazioni in "altre imprese":

Città della Costa no S.p.A.	euro	516
Cons. Ener. Carini-Cinisi-Palermo	euro	1.033
Sviluppo del Golfo SCRL	euro	1.583
ARGEST S.p.A.	euro	122.102

Le partecipazioni Città della Costa, Cons. Ener. Carini-Cinisi-Palermo e Sviluppo del Golfo CRL sono state valutate al costo con imedesi in criteri dei precedenti esercizi.

La partecipazione nella ARGEST S.p.A. è costituita da n. 14.697 azioni nominali in euro 8,31 ciascuna e del valore nominale complessivo di € 122.132. A seguito dell'aumento di capitale deliberato nel corso del 2006 la quota di partecipazione si è ridotta dal 28,73% al 3,936%; essa pertanto non è stata più inserita fra le imprese collegate ma iscritta correttamente nella voce 1 B 3 1 d "Partecipazioni in altre imprese". Nel presente bilancio 2006 è stato confermato il costo di acquisto rettificato del precedente esercizio, avendo verificato che il valore di scambito della partecipazione, desumibile da trattative intercorse fra altri azionisti, è risultato superiore al costo storico rappresentato in bilancio.

B.III.1.a Partecipazioni in imprese controllate 1.771.877

DESCRIZIONE	Capitale sociale	Patrimonio netto	Utile/Perdita ultimo esercizio	Quota % dir.	Quota % indir.	Valore iscritto a bilancio	Val.
GH PALERMO S.p.A. AEROPORTO FALCONE BORSELLINO 90100 CINISI PA	3.474.268	2.651.203	533.117-	51,00	-	1.771.877	EUR

I dati relativi alla tabella della GH Palermo S.p.A. di cui sopra si riferiscono al bilancio al 31/12/2006, approvato dal Consiglio di Amministrazione della società controllata.

Si ricorda che la GES A.P. S.p.A. con atto notarile del maggio 2005, ha conferito la parte di azienda svolgente attività di handling alla controllata Gesap Handling S.p.A. che ha cambiato la sua denominazione sociale in GH Palermo S.p.A..

La GES A.P. S.p.A. ha sottoscritto n. 1.771.877 azioni nominali in euro 1 del capitale sociale della controllata. Per il restante 49% il capitale della controllata è posseduto dalla GH Napoli S.p.A., quest'ultima posseduta dalla società GESAC S.p.A..

La GES A.P. S.p.A., non ha ritenuto di svalutare il valore della società controllata ritenendo che le perdite registrate sino al 31 dicembre 2006 non siano strutturali e durevoli ma da collegare con la fase di start up dell'attività gestionale. Tale convincimento è supportato dal budget previsionale sottoposto all'esame dell'Organo amministrativo della partecipata che, anche in funzione di nuovi contratti perfezionati nel 2007, assicura nei prossimi esercizi il raggiungimento di risultati gestionali positivi che consentiranno il ripianamento delle perdite pregresse.

CREDITI/DEBITI

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

I crediti e debiti in esercizio sono tutti a medio termine, cioè entro 15 anni.

Crediti distinti per durata residua

B 3 2 d Crediti verso altri

	Italia	Altri paesi U.E.	Resto d'Europa	Resto del mondo	TOTALE
Breve termine	102.822	-	-	-	102.822
Medio termine	2.570.894	-	-	-	2.570.894

D 4 4 Altri debiti verso banche

	Italia	Altri paesi U.E.	Resto d'Europa	Resto del mondo	TOTALE
Breve termine	315.035	-	-	-	315.035
Medio termine	832.754	-	-	-	832.754

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 RATEIE RISCOINTI

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

<u>D 2 Attivate e riscontattivi</u>	<u>351.660</u>
Ratei attivi su interessi attivi bancari	134
Ratei attivi diversi	1.357
Riscontati attivi su canoni	26.638
Riscontati attivi su interessi passivi	813
Riscontati attivi su assicurazioni	246.260
Riscontati attivi diversi	65.788
Riscontati attivi su abbonamenti	10.670
<u>E 2 Attivate e riscont passivi</u>	<u>720.024</u>
Ratei passivi su canoni	10.612
Ratei passivi diversi	83.847
Riscont passivi diversi	625.565

La voce Riscontati attivi su canoni è così rappresentata:

Canonidi manutenzione	euro	2.186
Canonie spese telefoni	<u>euro</u>	<u>24.452</u>
TOTALE	euro	26.638

La voce Riscontati attivi diversi è così rappresentata:

Canonidinoleggi	euro	2.416
Riscontivari	euro	6.144
Bolli e tasse autom ezzi	euro	1.212
Comm . American express	euro	4
Spese sm altin . rifiuti	euro	107
Bolli autom ezzi indeducibili	euro	415
Servizi Internet-teletext	euro	5.990
Indagini statistiche	<u>euro</u>	<u>49.500</u>
TOTALE	euro	65.788

La voce Ratei passivi diversi è rappresentata come segue:

Ratei diversi	euro	60.325
Com pet. bancarie passive	euro	<u>23.522</u>
TOTALE		83.847

La voce Risconti passivi diversi è così rappresentata:

Sportel bancario	euro	72.656
Pubblicità	euro	279.697
Locali Meridiana S.p.A.	euro	15.337
Telecom Italia S.p.A.	euro	12.897
Utenze comuni	euro	17.953
Locali Alitalia	euro	45.561
Locali Tim S.p.A.	euro	1.329
Altri prov. da sub concessione	euro	8.807
Utenze esclusive	euro	30
Airton Service S.p.A.	euro	151
Parcheggio auto coperto	euro	280
Servizio ristorante (Crem on.)	euro	50.020
Servizio ristorante (My Chef)	euro	33.436
Cred. in posta 2001 art.8 L.388	euro	62.369
Locali GH Palermo	euro	4.480
Noleggio mezzi attr. rampa	euro	10.083
Aree sosta mezzi GH Palermo	euro	1.778
Servizio parcheggio car valet	euro	6.324
Xpress S.r.l.	euro	118
Serv. man. benia noleggio GH	euro	1.008
Utenze comuni GH Palermo	euro	<u>1.251</u>
TOTALE	euro	625.565

I risconti passivi ex art. 8 L.388/2000 sono relativi al credito d'investimento maturato per euro 290.523 per investimenti eseguiti nell'esercizio 2001 e riscontato sulla base della durata degli ammortamenti dei beni oggetto d'investimento.

ONERI FINANZIARI IMPUTATI ALL'ATTIVO

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

IMPEGNI NON SU STATO PATRIMONIALE

Non esistono impegni che non sia stato possibile far risultare dai conti di bilancio in capo allo stato patrimoniale.

In particolare segue un dettaglio.

	2006	2005
BENI DI TERZI	€ 290.025	€ 290.025
Imp. di pubblica utilità NADA	€ 282.775	€ 282.775
Imp. di pubblica utilità ALESSI	€ 7.250	€ 7.250
GARANZIE RICEVUTE	€ 10.631.627	€ 7.768.857
Fidejussioni ricevute da terzi	€ 10.631.627	€ 7.768.857
GARANZIE PRESTATE	€ 4.892.182	€ 5.282.042
Fidejussioni prestate a terzi	€ 921.476	€ 5.282.042
Fidejussioni a garanzia anti A.P.Q.	€ 3.970.707	
FUTURI INVESTIMENTI	€ 29.749.625	€ 24.007.932
Inv. Ex art. 17 2000/2002	€ 220.249	€ 871.764
Inv. Da art. 17 2004/2006	€ 4.586.684	€ 8.515.549
Investimenti anti A.P.Q. 2004/8	€ 12.492.459	€ 11.731.048
Inv. Art. 17 2005/2006	€ 218.089	€ 2.889.571
Inv. Art. 17 anno 2007	€ 12.232.144	
BENI DI TERZI IN CONCESSIONE	€ 220.167.959	€ 47.982.259
Infrastrutture aeroportuali	€ 218.707.090	
Beni in concessione		€ 46.481.121
Lavori di indagini geologiche	€ 1.460.869	€ 1.501.138
TOTALE CONTI DI ORDINE	€ 265.731.418	€ 85.331.115

Con riferimento ai Beni di terzi in concessione si specifica che il loro valore è stato incrementato rispetto all'esercizio precedente in funzione della valutazione fatta nei primi mesi del 2007 dell'intero complesso aeroportuale, utile al rinnovo del contratto di assicurazione per rischio incendio aerostazione Palermo - Punta Raisi.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

RIPARTIZIONE DEI RICAVI DELLE VENDITE

Nel seguente prospetto è illustrata la ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni - Voce 3 A 1 del Conto economico - secondo categorie di attività ed un dettaglio delle voci 3 A 4 e 3 A 5.

Sulla ripartizione secondo aree geografiche richiesta dal punto 10 dell'articolo 2427 c.c., si precisa che la società svolge la propria attività esclusivamente presso l'Aerostazione Falcone Borsellino di Palermo.

A 1 RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

DIRITTI	2006	2005	% (+/-)
Passeggeri Alitalia	2.246.737	2.344.335	- 4,16
Merci Alitalia	15.533	19.439	- 20,10
Abridi diritti passeggeri	5.684.855	5.789.191	- 1,80
Abridi diritti merci	27.507	23.437	17,37
Diritti aeroportuali	3.145.988	3.797.012	- 17,15
Diritti sicurezza	3.809.969	3.439.230	10,78
Diritti conto bagagli	3.599.471	3.249.220	10,78
	18.530.060	18.661.864	- 0,71

SUB CONCESSIONI	2006	2005	% (+/-)
Tabacchi, giornali, art. vari	71.425	36.910	93,51
Sportello bancario	267.040	264.078	1,12
Sportello postale	40.880	40.000	2,20
Autonoleggi	1.420.552	1.222.000	16,25
Catering	153.622	67.171	128,70
Servizio pubblicità	1.128.578	1.058.332	6,64
Servizio ristorazione	1.029.577	868.561	18,54
Banchi accettazione	347.582	540.455	- 35,69
Box assistenza passeggeri*	11.397	19.952	- 42,88
Area mezzid rampa*	99.621	18.399	441,45
Parcheggio Carvalet	54.926	-	100,00
Emporio duty free	325.060	319.790	1,65
Aree per handlere vettori	1.522.129	1.799.887	- 15,43
Abriproventida subconcessioni	593.480	918.736	- 35,40
	7.065.869	7.174.271	- 1,51

* Nel 2005 erano inseriti i servizi diretti

SERVIZI DIRETTI	2006	2005	% (+/-)
Parcheggio	1.581.810	1.028.688	53,77
Servizio merci Alitalia	-	208.536	- 100,00
Movimentazione merci	32.938	24.884	32,36
Carburante	502.603	262.756	91,28
Rinowione auto	16.192	3.873	318,07
Proventi accessori	33.651	33.191	1,39
Servizi di manutenzione officina	126.886	61.318	106,93
Gestione riconsegna bagagli	13.997	1.710	718,54
Noleggio mezzid rampa**	147.840	95.078	55,49
Servizio radiogeno merci	55.425	6.157	800,19
Servizio handling cargo	239.675	73.905	224,30
Biglietteria aerea	376.850	390.839	- 3,58
	3.127.866	2.190.935	42,76

**Nel 2005 era inserito fra le sub concessioni

CORRESPETTIVO USO INFRASTRUTTURE	2006	2005	% (+/-)
Sistema informativo al pubblico	594.925	-	100
Sistemi smistamento bagagli	1.004.078	-	100,00
Coordinamento gener. Scab	681.891	-	100,00
Pontili telescopici	161.916	-	100,00
Imp. Smalbot in idibordo	101.588	-	100,00
Imp. stoccaggio merci	192.092	-	100,00
	2.736.490	-	100,00

A 4 INCREMENTO DI MOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI € 1.947.101

Lavori ENAC PA 08	€ 247.485
Lavori ENAC PA 1002	€ 68.248
Lavori ENAC PA 0601	€ 1.306.174
Lavori ENAC PA 06	€ 20.239
Lavori ENAC PA 0603	€ 110.181
Lavori ENAC PA 0701	€ 39.500
Lavori ENAC PA 0702	€ 14.583
Lavori ENAC PA 0703	€ 3.464
Lavori REG. SICILIANA TAPA 0502	€ 137.227

Gli importi iscritti nella voce A.4 si riferiscono a quote di spese generali (pubblicazione bandi, progettazione e direzione lavori, ecc. ...) relative agli interventi previsti dall'Accordo di Programma Quadro (APQ) per le somme a carico della GES A.P. S.p.A.

A 5 a CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO € 785.000

La voce è così rappresentata:

Contributo di marketing	€ 766.667
Contr. Attività di sponsorizzazione	€ 18.333

A 5 b RICAVI PROVENTI DIVERSI 1.549.875

La voce comprende, tra i più significativi:

Distacco personale GH	175.074
Rinborso utenze comuni	583.247
Credito in posta art.8 L.388/00	12.751
Recupero consumi elettrici	147.628
Plusvalenze elimin. cespiti	46.894
Recupero spese sistema GAETAN	105.926

RIPARTIZIONE DEI COSTI PER ACQUISTI E SERVIZI

Segue un prospetto riepilogativo dei costi per acquisti e servizi in argomento rilevanti sostenuti dalla società.

COSTI PER ACQUISTI	2006	2005
Materiali di manutenzione	202.359	137.230
Carburanti lubrificanti	642.914	447.149
Utensili officina	4.116	2.822
Materiali vari	74.273	35.134

SERVIZI	2006	2005
Manutenzioni	1.290.339	1.010.902
Pulizia, rifiuti e varie	1.749.824	1.469.013
Trasporti	6.881	143.911
Pubblicità e promozione	1.365.533	1.529.560
Sicurezza e controllo passeggeri	4.109.128	4.085.755
Spese telefoniche	290.283	196.983
Prestazioni professionali	1.222.556	1.094.557
Organizzazioni	708.052	817.400
Assicurazioni	463.891	476.378
Servizi vari	728.720	357.623
Canoni di assistenza		250.472
Servizi cellulari portatili	485.931	482.371
Energia elettrica	1.074.693	1.104.205
Rappresentanza	62.708	146.838
Consumi idrici	520.908	443.387
Spese personale interno		46.863
Lavori per conto dello Stato	952.177	4.965.768
Spese convegni	19.551	12.654

COSTI PER IL GODIMENTO DEI BENI DITERZI

I costi per il godimento dei beni d'iterzi sono così suddivisi:

GODIMENTO BENI DITERZI	2006	2005
Canoni aeroportuali	701.803	1.952.428
Canoni utilizzo sistemi elettronici	188.658	342.700
Noleggivari	97.843	51.298
Noleggiovetture	119.633	42.225
	1.107.937	2.388.651

COSTI DEL PERSONALE

I costi per il personale ammontano ad euro 13.040.313 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 delle contattate della legislazione vigente.

COSTI PER IL PERSONALE	2006	2005	%
SALARIE STIPENDI			
Salari	3.464.506	3.934.311	
Ferie non godute operai	17.247	90.974	- 13,50
	<u>3.481.752</u>	<u>4.025.285</u>	
Stipendi	4.831.399	5.086.225	
Ferie non godute in pieg.	54.582	112.864	
Pem essi non goduti	12.904	8.288	- 5,92
	<u>4.898.884</u>	<u>5.207.377</u>	
Stipendi dirigenti	455.686	327.022	
Ferie non godute dirigenti	38.136	35.035	36,39
	<u>493.823</u>	<u>362.057</u>	
	8.874.459	9.594.719	- 7,51
T.F.R.	726.424	759.568	- 4,36
ONERI SOCIALI	2.645.554	3.046.275	- 13,15
ALTRI COSTI DEL PERSONALE	793.876	853.457	- 6,98
Totale schema conto economico legale	13.040.313	14.254.019	- 8,51

ONERI DIVERSI DIGESTIONE

Gli oneri diversi di gestione sono così ripartiti:

ONERI DIVERSI DIGESTIONE	2006	2005
Cancelleria e stampati	€ 117.923	€ 115.118
Sopravvenienze passive	€ 196.065	€ 495.436
Rinborso spese	€ 40.835	€ 38.285
Rinborso spese consorzi sistemi	€ 25.209	€ 30.043
Quote associative	€ 140.478	€ 136.545
In poste e tasse deducibili	€ 12.579	€ 15.422
Sanzioni	€ 48.623	€ 2.295
Abbonamenti librerie riviste	€ 16.942	€ 46.823
Risarcimento danni terzi	€ 738	€ 8.572
Altri oneri di gestione	€ 89.501	€ 70.951
	€ 688.893	€ 959.491

PROVENTI DA PARTECIPAZIONE DIVERSE DA DIVIDENDI

Non esistono proventi da partecipazione diverse da dividendi di cui all'articolo 2425, n. 15 c.c.

SUDDIVISIONE ONERI FINANZIARI

Nel seguente prospetto si dà evidenza degli interessi e degli altri oneri finanziari di cui all'art. 2425, n. 17 C.C.

C.17.d Interessi e altri oneri finanziari verso altri	349.971-
Interessi passivi fornitori	15.214-
Interessi passivi diversi	15.253-
Interessi passivi su finanziamenti	24.207-
Interessi passivi su c/c bancari	71.338-
Interessi passivi su debiti con garanzia reale	43.506-
Interessi passivi su finanziamenti di terzi	152.958-
Commissioni e spese bancarie	27.495-

UTILIE PERDITE SU CAMBI

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

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Segue un dettaglio delle rettifiche di valore delle attività finanziarie.

D.18 b Rivalutaz. di immobilizzaz. finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 77.361
Rettifica attività finanziarie	€ 77.361
D.19 b Svalutaz. di immobilizzaz. finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 10.676
Perdita crediti procedure concorsuali	€ 10.676

La voce D.18 b concerne la rettifica del credito verso le società del gruppo Volare sottoposte a procedura concorsuale per euro 1.204.976 - interamente svalutato nei bilanci degli anni precedenti, a mezzo cessione pro-solito del credito.

La voce D.19 b è così dettagliata:

- Perdita verso Vettore YESAIR euro 9.388
- Perdita verso AXIS AIRWAYS euro 1.288

COMPOSIZIONE DEI PROVENTI E DEGLI ONERI STRAORDINARI

Segue un dettaglio della composizione dei proventi ed oneri straordinari.

E 20.b Altri proventi straordinari	1.308.048
Sopravvenienze attive	1.308.044
Insussistenze attive	5
Anotondamenti da conversione	2-
E 21.b Imposte relative ad esercizi precedenti	414-
Imposte e tasse indeducibili eserc. preced.	414-
E 21.c Altri oneri straordinari	247-
Insussistenze passive	247-

Le sopravvenienze attive iscritte alla voce E 20.b di cui sopra sono per la maggior parte relative al riconoscimento dell'IVA della richiesta di rimborso di euro 1.307.331 della maggiore contribuzione versata negli anni 2000/2005 in forza della esclusione della Gesap S.p.A. dagli oneri afferenti la contribuzione CIG ordinaria, straordinaria e la mobilità in quanto società svolgente attività ausiliaria alla navigazione aerea.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

Nei seguenti prospetti sono descritte le differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte anticipate e differite.

Le imposte anticipate evidenziano un elemento attivo del patrimonio maturato a seguito di imposte pagate nei due esercizi precedenti che saranno recuperate nei futuri periodi in posta.

Il credito per imposte anticipate trova in bilancio come contropartita, così come stabilito dal principio contabile n. 25 CNDC, la voce 22.C "Imposte anticipate sul reddito d'esercizio" del Conto Economico.

Le attività per imposte anticipate sono state iscritte in quanto esiste la ragionevole certezza che nel periodo in cui le differenze temporanee si riverteranno, il reddito imponibile non sarà inferiore a tali differenze.

Nel 2006 sono calcolate:

1) imposte anticipate IRES ed IRAP sulla quota di spese di rappresentanza dell'esercizio da dedurre fiscalmente nei successivi esercizi 2007-2010 come segue:

Credito IRES anticipata 2006 (S/P)	a	IRES anticipata (C/E)	€	5.372
Credito IRAP anticipata 2006 (S/P)	a	IRAP anticipata (C/E)	€	855

2) imposte anticipate IRES per euro 2.153 sui compensi all'organo Amministrativo di competenza ma non pagati nell'esercizio.

3) imposte anticipate IRES per euro 55.577,78 per quanto segue:

Descrizione	In porto al 31/12/2006	Aliquota IRES	IRES anticipata
Acc.to cause in corso	€ 50.000	33%	€ 16.500
Acc.to rischio su crediti da tassare	€ 118.418	33%	€ 39.078
Credito IRES anticipata 2006	a	IRES anticipata	€ 55.578

Nell'esercizio, inoltre,

1) è stata stomata la quota di imposte anticipate relativa a spese di rappresentanza di competenza di esercizi precedenti dedotte nel 2006 per come segue:

IRES anticipata	a	Credito IRES anticipata 2002	€	4.051
IRAP anticipata	a	Credito IRAP anticipata 2002	€	519
IRES anticipata	a	Credito IRES anticipata 2003	€	4.899
IRAP anticipata	a	Credito IRAP anticipata 2003	€	49
IRES anticipata	a	Credito IRES anticipata 2004	€	4.800
IRAP anticipata	a	Credito IRAP anticipata 2004	€	618
IRES anticipata	a	Credito IRES anticipata 2005	€	3.231
IRAP anticipata	a	Credito IRAP anticipata 2005	€	416

2) è stato stomato il credito per imposte anticipate IRES 1999 per l'importo complessivo pari ad euro 42.997,11 iscritto in bilancio per utilizzo del fondo svalutazione crediti per l'estinzione delle cause civili Autonoleggi fronte di una variazione in diminuzione del reddito di euro 130.294.

Si precisa che il recupero delle imposte anticipate sull'utilizzo del fondo svalutazione crediti avvenuto nel 2006 per l'estinzione delle cause NADA, SICILY BY CAR e CIVILE EUROPEAN CAR avvenne fiscalmente nell'esercizio 2007 in quanto solamente in tale anno si sono effettuate le relative transazioni.

Il debito per imposte differite rappresenta un elemento passivo del patrimonio.

Il debito per imposte differite è stato contabilizzato al passivo dello Stato Patrimoniale alla voce B.2 Fondi per rischi e oneri - "Fondo per imposte anche differite"; la contropartita, così come stabilito dal principio contabile n. 25 CNDC, è stata iscritta nel Conto Economico alla voce 22 "Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate" e precisamente alla voce 22.b.

Nell'esercizio è stato stomato il fondo imposte differite IRES ed IRAP sulla base degli accantonamenti dedotti fiscalmente nel 2004 (Quadro Economico 05) ed iscritto in conto nel 2006 per come segue:

Ammortamenti deducibile da acquisti 2002:	€ 29.494			
Ammortamenti deducibile da acquisti 2003:	0			
Ammortamenti deducibile da acquisti 2004 < 516,46:	€ 17.904			
Ammortamenti deducibile da acquisti 2004:	<u>0</u>			
Totale ammortamenti deducibili nel 2006	€ 47.398	33%	€ 15.641	
in quanto già dedotti fiscalmente nel 2004		4,25%	<u>€ 2.014</u>	
			€ 17.656	

<u>Fdo in poste differite RES</u>	a	<u>RES differite</u>	€	15.641
<u>Fdo in poste differite RAP</u>	a	<u>RAP differite</u>	€	2.014

Seguono, infine, due prospetti ripartitivi del calcolo del RES e del RAP di competenza che riconciliano l'oneri fiscale teorico con quello effettivo.

Relativamente alla aliquota IRAP, per le Regioni con deficit malasanità è previsto per il 2006 l'incremento di un punto percentuale (dal 4,25% al 5,25%).

RES	IMPONIBILE	% RES
Risultato prima delle imposte	1.585.114	
RES teorica (33,00)%		523.088
Differenze Temporanee tassabili in es. successivi	47.398	
Derivanti da esercizi precedenti	47.398	
Utilizzo ammortamenti fuori bilancio	47.398	
Differenze Temporanee Deducibili in es. successivi	9.526	
Derivanti da esercizio corrente	191.221	
Quota spettante agli amministratori non corrisposta	6.523	
Acc.to cause in corso	168.418	
Spese rappresentanze da dedurre 2007-2010	16.280	
Derivanti da esercizi precedenti	181.695-	
Spese di rappresentanza dal 2002 al 2005	51.401-	
Acc.to causa AUTONOLEGGI 1999	130.294-	
Differenze permanenti	1.642.038-	0-
In imposte e tasse pagate nel 2005 di competenza 2006	4.167	
In imposte e tasse indeducibili	414	
2/3 indeducibili di spese di rappresentanza	40.699	
Perdite su crediti YESAR	9.388	
Amm.to autovetture	3.573	
Spese autoveicoli	29.147	
Assicurazioni amministrative sindaci	25.605	
Mantenimento autovetture	6.514	
Rinborso trasferite indeducibili	4.132	
Canoni autovetture indeducibili	102.317	
Autovetture in noleggio	17.316	
Rinborso spese indeducibili	40.835	
Risarcimento danni	738	
Contributo CRAL	300	
Sanzioni indeducibili	48.623	
Sopravvenienza passiva indeducibile	107.133	
Penalità su contratti	9.134	
Credito in posta art. 8 L.388	12.751-	
PERDITE PERIODI PRECEDENTI	2.079.322-	
TOTALE IMPONIBILE RES	0	
RES effettiva		0

IRAP	IMPONIBILE	% IRAP
Differenza tra valore e costo della produzione	531.991	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	13.319.731	
COSTI PER IL PERSONALE	13.040.313	
Accantonamenti	279.418	
Base imponibile IRAP	13.851.722	
IRAP teorica (5,25)%		727.215
Differenze Temporanee tassabili in es. successivi	47.398	
Derivanti da esercizi precedenti	47.398	
Utilizzo ammortamenti fuori bilancio	47.398	
Differenze Temporanee Deducibili in es. successivi	35.121-	
Derivanti da esercizio corrente	16.280	
Spese rappresentanze da dedurre 2007-2010	16.280	
Derivanti da esercizi precedenti	51.401-	
Spese di rappresentanza dal 2002 al 2005	51.401-	
Differenze permanenti	13.086-	0
In poste e tasse pagate nel 2005 di competenza 2006	4.167	
2/3 indeducibili di spese di rappresentanza	40.699	
Ammortamento autovetture	3.573	
Spese autoveicoli	29.147	
Assicurazioni amministrative sindaci	25.605	
Mantenimento autovetture	6.514	
Canoni autovetture indeducibili	102.317	
Autovetture in noleggio	17.316	
Rinborso spese indeducibili	40.835	
Risarcimento danni	738	
Contributo CRAL	300	
Sanzioni indeducibili	48.623	
Sopravvenienza passiva indeducibile	107.133	
Penalità su contratti	9.134	
Credito in posta art. 8 L.388	12.751-	
Rinborso spese personali	76.136-	
Distacco personale a GH	175.074-	
Ammministratore delegato	195.698	
Compensazione amministratori	343.141	

R in b. spese am m. e sindaci	19.186	
Emolumenti in deducibili	6.523	
Assicurazioni dipendenti	40.643	
Emolumenti sindacali senza fattura	50.704	
R in borso spese trasferite in deducibili	2.040	
Contributi INAIL operai	91.583-	
Contributi INAIL impiegati	30.334-	
Deduzioni per spese personali disabili	721.244-	
TOTALE IMPONIBILE RAP	13.850.913	
RAP effettiva		727.173

OPERAZIONI DI LOCAZIONE FINANZIARIA

La Società non ha in essere alcuna operazione di locazione finanziaria

NUMERO MEDIO DIPENDENTI

Nel seguente prospetto è indicato il numero medio dei dipendenti - che risulta essere di 307,50 - ripartito per categoria ed in termini di FTE (full time equivalent):

Numero dirigenti	2,50
Numero quadri	4,33
Numero impiegati	163,94
Numero operai	136,73

COMPENSI AMMINISTRATIVE E SINDACI

Le montature dei compensi spettanti al Organo Amministrativo e al Collegio Sindacale e' indicato nel seguente prospetto:

Amministratori	
Compensi in misura fissa	545.363
Indennita' di fine rapporto	51.000
Sindaci	
Emolumenti	162.689

NUMERO E VALORE AZIONI DELLA SOCIETÀ

Nel seguente prospetto è indicato il numero e il valore nominale delle azioni della società, nonché le eventuali modificazioni intervenute durante l'esercizio. Non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie.

Descrizione	Numero	Valore nominale
CAPITALE SOCIALE		
Consistenza iniziale	250.000	51,65
Consistenza finale	250.000	51,65

AZIONIDIGODMENTO E OBBLIGAZIONI EMESSE DALLA SOCIETÀ

La società non ha emesso azioni di godimento e obbligazioni convertibili in azioni, né titoli vari simili.

ALTRI STRUMENTI FINANZIARI EMESSI DALLA SOCIETÀ

La società non ha emesso altri strumenti finanziari.

FINANZIAMENTO SOCIETÀ

La società non ha ricevuto alcun finanziamento da parte delle compagnie sociali.

INFORMAZIONI RELATIVE AI PATRIMONI DESTINATI

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

INFORMAZIONI RELATIVE AI FINANZIAMENTI DESTINATI

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

RIVALUTAZIONE MONETARIA

Ai sensi 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 MOVIMENTAZIONE DELLE AZIONI PROPRIE

La società non ha emesso azioni proprie.

SITUAZIONE E MOVIMENTAZIONE QUOTE DELLA CONTROLLANTE

La società è controllata essenzialmente da Enti pubblici.

RENDICONTO FINANZIARIO DELLE VARIAZIONI DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO

FONTI DI FINANZIAMENTO	Importo	%
A) FONTI GENERATE DALLA GESTIONE REDDITUALE		
Utile (perdita) dell'esercizio	877.971	8,55
Ammortamenti	3.160.354	30,77
Accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto	224.266	2,18
Capitale circolante netto generato dalla gestione reddituale	4.262.591	41,50
C) ACCANTONAMENTI AI FONDI RISCHI ED ONERI	79.988	0,78
D) AUMENTI DI DEBITI A MEDIO E LUNGO TERMINE		
Aumenti prestiti obbligazionari/mutui	832.754	8,11
Totale aumenti di debiti a medio e lungo termine	832.754	8,11
Totale fonti esterne	912.742	8,89
TOTALE FONTI DI FINANZIAMENTO	5.175.333	50,39
IMPIEGHI DI FONDI		
G) AUMENTI DI ATTIVO IMMOBILIZZATO		
Aumenti di immobilizzazioni immateriali	8.769.512	85,38
Aumenti di immobilizzazioni materiali	1.221.717	11,89
Aumenti di immobilizzazioni finanziarie	279.732	2,72
Totale aumenti di attivo immobilizzato	10.270.961	100,00
O) DIMINUIZIONE DI CAPITALE NETTO	4	0,00
TOTALE IMPIEGHI DI FONDI	10.270.965	100,00
AUMENTO (DIMINUIZIONE) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(5.095.632)	(49,61)
DETERMINATO DA		
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE ATTIVITA' A BREVE		
DISPONIBILITA' LIQUIDE	1.259	0,03
RIMANENZE	(933.721)	(18,92)
CREDITI	819.975	16,61
RATEI E RISCOINTI ATTIVI	(47.342)	(0,96)
VARIAZIONE DELLE ATTIVITA' A BREVE	(159.829)	(3,24)

RENDICONTO FINANZIARIO DELLE VARIAZIONI DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO

	Importo	%
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE PASSIVITA' A BREVE		
DEBITI VERSO BANCHE	(800.090)	(16,21)
DEBITI VERSO FORNITORI	940.681	19,06
DEBITI TRIBUTARI	177.370	3,59
ALTRI DEBITI	4.868.814	98,64
RATEI E RISCONTI PASSIVI	(250.972)	(5,08)
VARIAZIONE DELLE PASSIVITA' A BREVE	4.935.803	100,00
AUMENTO (DIMINUZIONE) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(5.095.632)	(103,24)

OPERAZIONI CON PARTICOLARITÀ

CREDITI E DEBITI

DESCRIZIONE	IMPORTO DARE	IMPORTO AVERE
CREDITI/GH		€ 1.216.916
CREDITI/GESAP		€ 250.064
DEBITI/GH	€ 250.064	
DEBITI/GESAP	€ 1.216.916	
TOTALE	€ 1.466.980	€ 1.466.980

COSTI E RICAVI

COSTI GH/PMO	IMPORTO COSTI GH/PMO	DESCRIZIONE CONTO	IMPORTO RICAVI GESAP
Costi per servizi	174.264	Distacco personale	175.074
Costi per materiali di manutenzione,	116.319	Vendita carburante	116.319
Costi per godimento beni di terzi	119.947	Noleggio mezzi di rampa	119.947
Costi per servizi	126.886	Servizi manutenzione mezzi	126.075
Costi per godimento beni di terzi	82.090	Area mezzi di rampa	82.090
Costi per godimento beni di terzi	254.858	Subconcessione locali	254.857
Costi per godimento beni di terzi	133.603	Banchi accettazioni	133.604
Costi per servizi	9.101	recupero spese Ass. personale	9.101
Sistemazione bagagli	177.755	Sistema sistemazione bagagli	177.755
Sistemi informatici di scalo	105.282	Sistema informatico al pubblico	105.282
Coordinamento generale di scalo	116.719	Coordinamento generale di scalo	116.719
Bottini di bordo	18.447	Sistemi di bordo	18.447
Costi per godimento beni di terzi	14.849	recupero spese Sita	14.849
Costi per servizi	7.061	recupero spese cons. elettrici	7.061
Costi per materiali di manutenzione,	6.491	recupero spese cons. telefonici	6.491
Costi per servizi	15.123	Recupero spese Ass. r. Apt	15.123
Costi per servizi	67.384	Utensili com. uni. Gh	67.385
Costi per godimento beni di terzi	105.926	Recupero spese gaetan	105.926

SOPRAVENIENZE

	27.570	Manutenzione straordinaria 2005	27.570
	791	recupero spese cons. elettrici	791
Varie	8.688	Fattura N. 431 del 9/3/07	8.688
TOTALE	1.689.152		1.689.152

RICAVI E SPESE	IMPORTO RICAVI E SPESE	DESCRIZIONE CONTO	IMPORTO COSTI
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	90.000	Servizio assist. disabili	90.000
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	204.095	Servizio sala vip	204.095
TOTALE	294.095		294.095

Fatture da emettere

	150.000	ICB AP	150.000
TOTALE	444.095		444.095

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 2006

1. LA RELAZIONE SULL'ANDAMENTO ECONOMICO-PATRIMONIALE

1.1. L'ANALISI DEL RISULTATO D'ESERCIZIO.

Signori Azionisti,

il bilancio dell' esercizio chiuso al 31 dicembre 2006 che oggi si sottopone alla Vostra approvazione, espone un valore della produzione pari a 34.747.338 euro, un risultato operativo lordo di + 531.991 euro, un EBIT (Risultato prima delle Imposte) di + 1.585.114 euro ed un utile netto di esercizio di 877.971 euro.

L' esercizio 2006 interrompe pertanto la serie dei risultati negativi di bilancio degli ultimi tre esercizi, archiviando in particolare la pesante eredità del 2005 che, come ricordato, ha evidenziato per la prima volta

nella storia della Società un risultato operativo della gestione caratteristica di segno negativo.

Un risultato negativo così ampio, peraltro, da indurre il Vs. Consiglio di Amministrazione a considerare quell' esercizio, per quanto caratterizzato da esaltanti risultati gestionali, come l' *annus horribilis* della Società, per la sovrapposizione di una serie di eventi particolarmente negativi, non totalmente neutralizzati né invero neutralizzabili a cagione di una inadeguata capacità reddituale della Società da ricondurre alla rigidità della struttura dei costi, alla ridondanza del numero degli addetti (ben 415 ad inizio esercizio 2005), alla scarsa cura nella gestione dei crediti (in particolare quelli aviation), nonché al modesto tasso di contribuzione dei ricavi non aviation al totale dei ricavi.

In tal senso, il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Management hanno mantenuto gli impegni assunti in occasione dell' approvazione del bilancio d' esercizio 2005, riportando la Società non solo ad una gestione caratteristica di saldo positivo, ma soprattutto in una situazione di rinnovata tranquillità gestionale che, di certo, saprà trarre ulteriore beneficio dall' **aumento di capitale sociale di 5 milioni di euro** deliberato il 16 dicembre 2006 e del quale è già stata integralmente sottoscritta la prima tranche di 1.999.888,00 euro, oltre 1.000.137,60 euro di sovrapprezzo azioni.

La Vs. Società risulta pertanto già oggi pienamente in grado di garantire la realizzabilità di quell' impegnativo Piano di Investimenti approvato da Enac nel 2005 a supporto della deliberata Concessione quarantennale della gestione totale dello scalo, sol che non si chieda di abdicare al modello gestionale e al rigore draconiano che ha caratterizzato il triennio 2004-2006.

Il positivo risultato dell' esercizio appena trascorso costituisce comunque la sintesi di una pluralità di eventi, alcuni endogeni alla Società stessa, e quindi direttamente ascrivibili alle scelte gestionali

operate, altri, invece, riconducibili esclusivamente a fattori esterni - ingovernabili e imprevedibili per definizione - quali il favorevole andamento del traffico passeggeri che ha particolarmente premiato lo scalo di Palermo (+ 11,7% da + 1,3% del 2005). Ma è stata soprattutto la **forte instabilità del quadro normativo di settore** a caratterizzare il 2006: ed in tal senso, il risultato operativo dell' esercizio ne è risultato significativamente intaccato.

Infatti, se da un lato hanno cominciato ad essere avvertite in maniera significativa le ricadute positive delle politiche - avviate già dal 2004 - di contenimento dei costi, di razionalizzazione organizzativa, di ottimizzazione delle risorse umane, nonché di maggiore attenzione alla gestione dei crediti aviation e all' incremento delle *revenues* non aviation, **il risultato operativo lordo del 2006 ha risentito delle gravi ripercussioni derivanti dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248** che ha integralmente recepito le misure originariamente contenute nel DL 211/05 (più noto come "*DL sui requisiti di sistema*"), poi non convertito, 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.

Al negativo impatto sull' intero esercizio 2006 degli effetti della L.248/05 - che ha ridotto i diritti aeroportuali e azzerato del tutto alcune significative voci di ricavo quali la maggiorazione notturna del 50% dei diritti di approdo e partenza già prevista nella L.324/76 - si è aggiunto, per quanto riguarda più direttamente la Vs. Società, **il mancato perfezionamento dell' iter di Concessione quarantennale della gestione totale dello scalo**. Infatti, ad oltre due anni dalla deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell' Enac (1° marzo 2005) che ha concluso favorevolmente la relativa istruttoria, durata a sua volta oltre un anno, e dopo la sottoscrizione con Enac di ben due Convenzioni (il 16 maggio e il 17 novembre 2006), ad oggi i Decreti interministeriali recano solo la firma del Ministro dei Trasporti, mentre si attende ancora la firma del Ministro dell' Economia, cui dovrà

seguire, da ultimo, la registrazione degli stessi da parte della Corte dei Conti.

L' impatto di tale ingiustificato ritardo è stato devastante sulla redditività della Società che ha dovuto proseguire per tutto il 2006 (e invero sta continuando anche adesso) ad operare in regime di anticipata occupazione dell' air-side (ex art. 17 della L.135/97), mentre **non è stato possibile neppure avviare con Enac l' iter, peraltro assai complesso, di approvazione del Contratto di Programma.** Anzi, quasi beffardamente, la Società ha dovuto pure subire una verifica da parte di Enac circa la congruità della misura dei corrispettivi applicati su locali, aree, beni ed infrastrutture affidati in uso esclusivo agli operatori aeroportuali (vettori ed handlers), che si è conclusa con una riduzione degli stessi già per il 2006 per oltre 500 mila euro, ma con effetti ancora più deflagranti a carico dell' esercizio 2007.

In estrema sintesi, la gestione dell' esercizio 2006 è stata orientata:

1. alla normalizzazione – peraltro ancora non conclusa – degli effetti della liberalizzazione selvaggia dei servizi a terra operata sullo scalo di Palermo nel 2004 e che ha imposto nel corso del 2005, quanto meno nei tempi, la cessione alla controllata GH Palermo dell' autonomo ramo d' azienda dell' handling, lasciando in carico alla società di gestione ben 307 addetti contro i 212 ritenuti congrui da Enac e posti a base della fattibilità del "Piano di investimenti infrastrutturali 2005-2044";
2. alla sensibile riduzione dei costi operativi pur a fronte del vistoso incremento dell' attività della Società, sia per quanto attiene all' innalzamento del livello dei servizi erogati ai passeggeri, sia per quanto attiene al raggiungimento di tutti gli ambiziosi obiettivi relativi agli investimenti infrastrutturali - con particolare riguardo all' avanzamento degli interventi di cui all'

Accordo di Programma Quadro 2000/2006 - sia, infine, per quanto attiene a numerosi altri aspetti tipicamente operativi:

- a) il completamento del piano di rientro delle residue criticità rilevate in air-side;
 - b) l' avvio del Safety Management System;
 - c) l' elaborazione della Rev.2 del Manuale d' Aeroporto, approvato agli inizi del 2007 dal Team Enac di Certificazione;
 - d) la costante azione di monitoraggio per il mantenimento delle conformità ai requisiti del Certificato d' Aeroporto rilasciato nel maggio 2004 e puntualmente rinnovato alla scadenza triennale;
 - e) la definizione del Regolamento di Scalo, entrato in vigore il 23 aprile 2007 con l' adozione in apposita Ordinanza emanata dalla locale Direzione Aeroportuale Enac il 4 aprile 2007;
 - f) l' approvazione del Documento Programmatico sulla Sicurezza introdotto dal D.Lgs.196/2003 (privacy);
 - g) la conferma della certificazione del Sistema Qualità ISO 9001/2000;
 - h) il trasferimento dalla Direzione Aeroportuale Enac di alcune attività quali la gestione degli oggetti smarriti, del tesseramento aeroportuale nonché del rilascio delle patenti di guida in air side;
3. all' ottimizzazione della gestione delle risorse umane che a fronte del vistoso incremento dell' attività della Società e della

progressiva internalizzazione di alcuni servizi in precedenza affidati all' esterno (manutenzione del verde, servizio di bus navetta all' interno del sedime), ha registrato un calo del 73% delle ore di lavoro straordinario (il confronto è tra dati omogenei), nonché lo smaltimento del consistente stock di ferie residue accumulate - pari a 9.801 giornate - ridottosi a fine anno di oltre il 90% ad appena 878 giornate;

4. all' attenta gestione dei crediti aviation che sono stati tutti puntualmente incassati grazie anche all' attivazione di 17 procedure (per un valore complessivo di 7,252 milioni di euro) ex art.802 del Codice della Navigazione (sospensione dell' operatività del Vettore sullo scalo in difetto di regolarizzazione del pagamento dei diritti aeroportuali), rivelatasi ben più efficace di qualunque altra garanzia che i Vettori, in genere, si rifiutano comunque di rilasciare, forse anche a causa dell' inefficiente azione svolta a tale riguardo da Enac;
5. all' incremento dei ricavi non aviation grazie al rinnovo di alcune subconcessioni commerciali (rent a car), nonché alla maggiore attenzione verso alcune fonti di reddito trascurate in passato (gestione parcheggi).

Per quanto ovvio, ma non è qui inutile ribadirlo, il recupero reddituale evidenziato nel 2006 dalla Società è stato reso possibile solo grazie alla virata gestionale avviata ad inizio del 2004 - sia sul lato dei costi che su quello dei ricavi - che ha condotto la Società fuori dalla palude nella quale, quasi per inerzia, era finita.

A tale riguardo, non va dimenticato come la gestione dei crediti (in particolare quelli aviation) del 2002 e del 2003 abbia da sola determinato la necessità di svalutare oltre 2,3 milioni di euro di crediti verso clienti dichiarati falliti, andando così ad ingrossare ulteriormente quell' enormità di crediti inesigibili maturati in pochi anni e complessivamente pari ad oltre 6,4 milioni di euro.

Una gestione pagata a caro prezzo dagli ultimi bilanci se solo si pensa alla svalutazione per oltre un milione di euro (pari all' 85% del suo valore di acquisto) della partecipazione acquisita nell' agosto 2002 in AIRGEST, la società di gestione dello scalo trapanese, rivelatasi - come già evidenziato - fondata su presupposti strategici, finanziari e contabili quanto meno fallaci.

Per non dire del peso - del tutto nuovo - posto a carico dei bilanci degli ultimi due esercizi, per effetto della costituzione di un fondo rischi di oltre 400 mila euro, a fronte di alcune liti intentate nei riguardi della Società per fatti gestionali antecedenti al 2004.

E' pertanto grazie all' esaurimento di una tale sequenza di letali colpi di maglio, **nonché all' avvio della fatturazione delle Infrastrutture Centralizzate di Base (ICB) - pari ad oltre 2,7 milioni di euro** - che è stato possibile riportare il bilancio della Società in territorio positivo, anche a dispetto dei devastanti effetti determinati dalla selvaggia liberalizzazione dei servizi a terra, dai c.d. "requisiti di sistema", nonché dalla mancata definizione dell' iter della gestione totale (con annessa riduzione dei corrispettivi applicati ai beni in uso esclusivo).

E' tuttavia necessario sottolineare come margine della produzione del 2006, per quanto tornato di segno positivo, rimanga ancora significativamente lontano dai valori espressi dagli esercizi precedenti che hanno potuto beneficiare dei consistenti ricavi dei servizi a terra svolti in regime di monopolio di fatto (al netto dell' autoproduzione di Alitalia), peraltro con tariffe ampiamente remunerative: + 2.537.500 euro (2001); + 2.280.341 euro (2002); + 2.128.799 euro (2003); + 1.835.355 euro (2004).

Quello relativo all' esercizio 2006 costituisce pertanto il primo bilancio della Vs. Società interamente riferibile alla sola attività di gestione aeroportuale e mostra con tutta evidenza le significative

potenzialità ancora inespresse sul fronte dei ricavi, in particolare quelli non aviation.

Come a dire che la "traversata del deserto" iniziata dal nuovo management nel 2004, per quanto lungi dall' essere conclusa, può oggi essere affrontata con rinnovato ottimismo.

Alla formazione di un margine della produzione positivo - migliorato di oltre 3,4 milioni di euro rispetto al 2005 ancorché siano venuti a mancare i corrispettivi attesi dalla subconcessione delle nuove aree commerciali (800 mq. circa) progettate in area sterile al III° livello e la cui completa realizzazione è attesa per l' autunno del 2007, nonché gli oltre 500 mila euro per effetto della riduzione decisa da Enac della misura dei corrispettivi per l' uso esclusivo di beni e infrastrutture - hanno contribuito:

1. l' entrata in vigore ad inizio d' anno, come detto, delle **Infrastrutture Centralizzate di Base dello scalo (ICB)** - i cui corrispettivi sono risultati pari a 2,7 milioni di euro - 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, la loro suddivisione o duplicazione;
2. l' avvio del nuovo piano di **gestione delle aree di sosta**, pari a 1,6 milioni di euro (+ 624 mila euro) grazie al recupero di almeno 300 stalli in precedenza occupati dai rent a car, nonché per l' avvio della realizzazione del nuovo piano di sistemazione delle aree di sosta che ha portato fin da subito all' eliminazione del grave fenomeno dell' abusivismo (pari ad almeno 250 stalli) non adeguatamente contrastato;
3. la decorrenza - dal 1° ottobre 2006 - del **nuovo contratto di subconcessione ai rent a car** che, in appena 3 mesi, ha

determinato un incremento di oltre il 16 % dei corrispettivi rispetto all' esercizio precedente (+ 200 mila euro).

Assai difficile, invece, è da apprezzare il contributo al conto economico dei **diritti di imbarco passeggeri (7,974 milioni di euro) e dei diritti aeroportuali di approdo, decollo e sosta (3,145 milioni di euro)**, il cui dato non è più omogeneo rispetto a quello del 2005 a seguito dell' entrata in vigore della L.248/05. Ed infatti, nonostante il soddisfacente incremento di traffico sullo scalo, i diritti sono passati complessivamente da 11,931 milioni di euro del 2005 a 11,120 milioni di euro del 2006 (- 825 mila euro).

Di certo, particolarmente premiante per lo scalo di Palermo è stato l' andamento del **traffico passeggeri** (4.280.915, ovvero + 11,7%) che non solo ha sovraperformato il dato medio nazionale (+ 8,7%) - cresciuto a sua volta di molto anche con riferimento alla crescita media europea (+ 5,2%) - ma è risultato soprattutto in decisa controtendenza rispetto al deludente dato del 2005 (+ 1,35%).

La performance fatta registrare dallo scalo di Palermo risulta persino migliore di quella di altri importanti scali nazionali quali Napoli (+ 11%), Venezia (+ 8,9%) e soprattutto Catania (+ 3,9%), nonché di altri strategici scali regionali quali Bologna (+ 8,2%), Cagliari (+ 5,8%) e Torino (+ 3,5%).

Inarrivabili, invece, i tassi di crescita degli aeroporti dedicati alle compagnie *low-cost*, vero traino dell' aviazione commerciale nel nostro Paese: Pisa (+ 29,2%), Bergamo (+ 20,4%) e Roma Ciampino (appena + 16,9%, ma era cresciuto di oltre il 66% nel 2005), prossimo ormai alla saturazione tanto che è già partita la corsa all' individuazione del "terzo" aeroporto di Roma.

Per quanto l' accostamento sia improprio, l' aeroporto di Palermo è riuscito a fare anche meglio di Milano Linate (+ 6,7%) e di Roma Fiumicino (+ 5,2%), quest' ultimo di certo penalizzato dalle difficoltà

del principale vettore nazionale - il trasportato Alitalia nel 2006 è cresciuto meno dell' 1% - ma anche dall' effetto di spiazzamento delle politiche commerciali *point to point* avviate dagli altri scali in grado di reggere un traffico di linea nazionale e internazionale autonomo, non necessariamente o esclusivamente *low-cost*.

I dati di traffico sullo scalo di Palermo mostrano comunque il deciso miglioramento dei coefficienti di riempimento, oltre che l' impiego di aeromobili di maggiore capacità, se è vero che a fronte di un incremento dell' 11,7% dei passeggeri si è registrato un aumento di appena il 6,7% dei movimenti, o meglio che a fronte di un incremento del 12,6% dei passeggeri del segmento linea, i movimenti degli aeromobili nello stesso segmento si sono ridotti del 13,5%, mentre il loro tonnellaggio è cresciuto dell' 8,8%.

L' attività di linea, cioè il traffico aereo accessibile al pubblico, con un orario ufficiale pubblicato e una serie sistematica di voli regolari, si conferma peraltro il segmento di riferimento dello scalo con una quota di oltre il 92% dell' intero traffico passeggeri - dovuto al sostanziale completamento della rete dei collegamenti domestici, nonché alla crescita sostenuta della componente internazionale (+ 13,04%) - per quanto significative siano le differenze da vettore a vettore:

- nel caso di **Alitalia**, ad esempio, che ha una quota di oltre il 30% del traffico sull' aeroporto di Palermo, il numero dei passeggeri trasportati è rimasto pressoché uguale a quello del 2005, mentre i movimenti si sono ridotti del 7,6%, a conferma della difficoltà che sta attraversando il vettore, ma anche del suo progressivo disimpegno su questo scalo.
- la compagnia **Meridiana**, diversamente, che ha raggiunto una quota del 17% del traffico passeggeri sullo scalo, registra un incremento del 10,8% del numero dei passeggeri trasportati, mentre il numero dei movimenti è cresciuto del 13,5%,

indicando ulteriori potenzialità di crescita soprattutto nel medio raggio;

- **AirOne**, con una quota pari al 14% del traffico passeggeri sullo scalo, è risultato il vettore di linea meno dinamico (ovviamente al netto di Alitalia), facendo segnare una crescita di appena il 2,8% dei passeggeri trasportati e del 3,9% dei movimenti;
- **Wind Jet** costituisce il vero *over performer* sullo scalo di Palermo, avendo raggiunto in brevissimo tempo una quota pari al 13% del traffico passeggeri complessivo, con un balzo di ben oltre il 45% dei passeggeri trasportati e di oltre il 35% dei movimenti, a conferma del successo dell' attuale formula *low cost*;
- la compagnia **Alpi Eagles**, infine, mostra un significativo arretramento rispetto al 2005, portando la sua quota al 5% del traffico complessivo dello scalo, con una riduzione dell' 8,3% dei passeggeri e di oltre il 5% dei movimenti.

La quota di mercato dei vettori europei *low fare/low cost* operativi sullo scalo di Palermo si è attestata nel 2006 al 13% del traffico passeggeri, in miglioramento rispetto al dato del 2005 (11%), grazie all' avvio dell' operatività di Virgin Express con destinazione Bruxelles e di Easy Jet con destinazione Milano Malpensa, essendo invece rimasti sui livelli dell' anno precedente, sia Ryanair (Londra Stansted) che HLX, oggi TuiFly.com (Colonia, Hannover, Stoccarda, Monaco e Berlino).

Significativo, inoltre, è stato il contributo di altri vettori di piccole e medie dimensioni, non necessariamente riconducibili al modello *low fare/low cost*, come MyAir.com, VolareWeb, Tunisair, Helvetic.com, Air Malta e CentralWings che insieme ad Eurofly (che opera l' unico diretto per New York da e per la Sicilia) hanno sostenuto il maggior

dinamismo della componente internazionale del traffico passeggeri (+ 15,1%).

Più in generale, per quanto non siano ancora pervenute soddisfacenti analisi del dato locale da parte degli Enti di ricerca specializzati, c'è da pensare alla positiva influenza della migliorata congiuntura economica e della stabilizzazione dei costi dei prodotti petroliferi, ma soprattutto ad un ottimo andamento dei flussi turistici verso la Sicilia, facilitati dallo sviluppo delle compagnie *low-cost* che hanno ridotto notevolmente i costi di trasporto, riposizionando la Sicilia nel sistema competitivo dell'offerta turistica, in alternativa alle mete estere più tradizionali quali Spagna, Grecia, Turchia e Medio Oriente, ma anche in alternativa – ed è questa la novità più rilevante – ad altre Regioni d'Italia. Tali effetti sono ancora più evidenti nella Sicilia orientale per la migliore qualità dell'offerta turistica, ma rendono ottimisti per i prossimi anni, grazie alla politica di incremento dei posti letto in alberghi 4 e 5 stelle avviata nella città di Palermo.

E' altresì probabile, ma non dimostrabile, che il vistoso incremento del traffico sia stato determinato anche da una diffusa riduzione del costo dei biglietti da parte anche dei vettori di linea tradizionali, che potrebbero avere approfittato di due elementi congiunturali particolarmente positivi presentatisi in contemporanea sullo scalo di Palermo nel 2006: la riduzione dei diritti aeroportuali per effetto della L.248/05 e la forte riduzione dei costi per i servizi a terra determinata dall'aspra concorrenza tra la ns. controllata GH Palermo e l'altro operatore, il Consorzio Pae-Mas.

Come detto, manca tuttavia l'evidenza empirica di quella che allo stato rimane una mera intuizione o, meglio, una speranza; di certo sarebbe veramente deludente se, un'auspicabile indagine da parte di qualche ente di ricerca, dovesse far emergere che i sacrifici imposti dal Governo ai gestori aeroportuali (riduzione dei diritti) e quelli imposti dal Legislatore agli handlers in nome della concorrenza, non avessero determinato alcun vantaggio per i passeggeri. Questo significherebbe

che, come temuto, si sia trattato in entrambi i casi solo di un regalo alle compagnie aeree.

Il **settore merci**, diversamente da quello passeggeri, ha riproposto la tradizionale limitata consistenza del traffico, manifestando un contenuto incremento del 5,11%. A tale risultato è sotteso il venire meno dell' apporto del vettore TNT, che nel 2005 aveva attivato un volo *all cargo* giornaliero, basando un proprio aeromobile sullo scalo, e contribuito ad invertire il trend negativo registrato dal comparto nell' ultimo triennio.

Purtroppo, l' esperimento avviato da TNT non ha raggiunto gli obiettivi minimi che ne giustificassero il prolungamento, stante la tiepida reazione del sistema imprenditoriale locale che non ha neppure consentito l' introduzione - già sperimentata positivamente in altri scali, come quello di Napoli - del "*road feeder service*", ovvero del volo gommato. Tale servizio, nato proprio per sviluppare il servizio merci, consiste in una tipologia di trasporto di merci movimentate per via aerea e che per un tratto del tragitto (iniziale o finale) sono trasportate su camion. Si tratta, pertanto, di un prolungamento del trasporto aereo di merci, generalmente ad elevato valore aggiunto, che consente di ridurre le distanze tra i mercati periferici e quelli internazionali e che consente all' aeroporto che offre questo servizio di accrescere il traffico merci complessivo dello scalo con ovvie ricadute positive sull' attività economica, grazie anche alla domanda degli Spedizionieri Doganali che richiedono di poter svolgere la loro attività in aeroporto.

In tal senso, il Vs. Consiglio di Amministrazione, convito delle potenzialità del servizio merci sullo scalo di Palermo, intende avviare una interlocuzione preventiva con la Camera di Commercio di Palermo, con l' Associazione degli Industriali di Palermo e con quella delle Piccole e Medie Imprese per verificare la disponibilità degli operatori a creare insieme un servizio efficiente ed economico. La stessa iniziativa verrà adottata successivamente con gli stessi enti delle province di Trapani e Agrigento. In caso di mancato riscontro,

sarà necessario rivedere la parte del Piano di Sviluppo Aeroportuale relativa all' area Cargo che, a queste condizioni, sarebbe ridondante e finirebbe con il penalizzare altri business più redditizi.

Per quanto riguarda i dati dell' esercizio in esame, in termini assoluti i volumi movimentati sono passati da 2.684.344 Kg. nel 2005 a 2.821.577 Kg. nel 2006, di cui 1.234.787 realizzati dal solo segmento *all cargo*.

Motivo di moderato ottimismo è tuttavia comportato dall' inversione di tendenza manifestata da alcuni vettori (Meridiana ed AirOne, soprattutto) con la decisione di riprendere l' attività di trasporto merci sui voli misti, che negli ultimi anni erano stati esclusivamente dedicati al solo trasporto passeggeri sull' esempio delle compagnie low-cost, ed anche dall' interesse recentemente manifestato per Palermo da nuovi operatori *all cargo*.

Il **sistema aeroportuale della Sicilia** ha mantenuto nel 2006 la sua configurazione dualista, nella quale il traffico complessivo di poco oltre 10 milioni di passeggeri si concentra nei due aeroporti di Palermo e Catania, mentre pressoché inesistente è il dato di Trapani (311 mila passeggeri, nonostante le tratte sociali), nonché delle Isole minori (Lampedusa e Pantelleria), ancora troppo dipendenti dalla stagionalità delle vacanze sole-mare.

Lo scenario è comunque destinato a mutare nei prossimi anni, a seguito dell' annunciata apertura dello scalo di Comiso che grazie all' ingresso della SAC nella società di gestione del Comune di Comiso, proprietario dell' aeroporto, potrà operare in piena sinergia con lo scalo catenese di Fontanarossa. Molto più fluida è la situazione che si registra nella Sicilia occidentale dove, nonostante la previsione nel Piano Regionale dei Trasporti di un unico polo aeroportuale, lo scalo di Trapani continua ad essere gestito in una logica di concorrenza con lo scalo di Palermo piuttosto che in termini di integrazione e sinergia, al punto tale che il mantenimento di un partecipazione da parte di Gesap

- oggi quasi figurativa - ha costituito un motivo di esasperata conflittualità piuttosto che di unitarietà di visione, così come accade per altri sistemi aeroportuali del centro-nord Italia.

Allo stesso modo, in maniera totalmente scollegata dai futuri piani di sviluppo dell' aeroporto di Palermo, pare muoversi la prospettiva della realizzazione di un aeroporto nella Valle dei Templi (Agrigento), tanto più imminente nei proclami degli enti locali quanto più sconosciuto dall' Enac e dal Ministero dei Trasporti.

Un tale approccio di certo non consente una lucida interpretazione dello scenario di sviluppo del sistema aeroportuale della Sicilia occidentale nei prossimi 5/10 anni, stante anche la mancanza di una *view* complessiva in termini di sviluppo integrato del sistema dei trasporti che coinvolga anche i collegamenti autostradali e ferroviari dell' Isola.

1.2. L'IMPATTO DELL'EVOLUZIONE NORMATIVA E REGOLAMENTARE DEL SETTORE.

La recente produzione normativa e regolamentare del settore ha impattato significativamente sulle società di gestione aeroportuale, sia per quanto attiene alla composizione dei costi e dei ricavi, sia con riferimento ai modelli organizzativi e alle connesse scelte strategiche: si pensi, ad esempio, alla c.d. Riforma Bersani sulle liberalizzazioni che, di fatto, ha reso non perseguibile una strategia di diversificazione multibusiness attraverso la costituzione di società controllate, focalizzate su singole aree di business.

L' evoluzione, o involuzione a seconda dei codici di lettura utilizzati, della vicenda legata al futuro di **Alitalia** ha continuato a creare una forte instabilità dell' intero quadro industriale del settore aereo, come peraltro dimostra la normativa c.d. dei *"requisiti di sistema"* che ha stravolto la redditività all' interno della catena del valore del settore,

modificandone profondamente gli equilibri a scapito delle società di gestione aeroportuale.

In tal senso, la norma più singolare può essere considerata quella contenuta nell' art 11-undecies della L.248/05 secondo cui lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali deve soddisfare in via prioritaria i collegamenti con gli aeroporti di interesse nazionale ed in particolare con gli Hub di Roma e Milano. Come a voler dire di buttare alle ortiche tutti gli sforzi commerciali fin qui compiuti per la creazione di collegamenti di linea stabili *point to point*, per tornare al monopolio - non rimpianto da alcuno - di Roma e Milano.

Comunque, l' impatto maggiore della L.248/05 - anche perché a regime già ad inizio dell' esercizio 2006 - è, come noto, quello relativo alla **determinazione dei diritti e di altri proventi aeroportuali**:

1. abrogazione e sostituzione del preesistente art. 10 comma 10 della legge 24 dicembre 1993, n.537, 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 DPEF: per quanto, il rimpianto di una tale norma, è stato più che altro formale, stante che non è mai stata applicata e i diritti sono rimasti immobili dal 2002, anche in termini nominali;
3. soppressione della maggiorazione notturna del 50% dei diritti di approdo e partenza già prevista nella L.324/1976 (art.11-nonies);
4. inibizione, in base alla Direttiva 96/67/CE relativa all' accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra sugli aeroporti, ad

applicare sovrapprezzi, in particolare royalties sulla fornitura del carburante, non effettivamente connesse ai costi sostenuti per l'offerta del servizio (art.11-terdecies);

5. definizione, mediante un successivo DM, delle attività di sicurezza aeroportuale relative al controllo bagagli e passeggeri da affidare ai vettori e relativa ripartizione dei corrispettivi con il gestore (art.11-duodecies).

In tal senso, 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.248/05, ridotti in misura pari alla riduzione del 75% dei canoni di concessione demaniale, e ciò fino alla data di introduzione del nuovo sistema di determinazione dei diritti aeroportuali del quale, a dire il vero, non si ha ancora notizia a quasi un anno e mezzo di distanza.

A proposito di **misura del canone di concessione demaniale**, sulla Gazzetta Ufficiale del 14 giugno 2006 è stato pubblicato il Decreto dell'Agenzia del Demanio *"Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale, per l'anno 2006"* con cui si conferma per l' anno 2006 la metodologia di determinazione dei canoni di cui al decreto interdirigenziale del 30 giugno 2003. Sfortunatamente, pochi mesi dopo, la L.296/06 del 27 dicembre 2006, meglio nota come Finanziaria 2007, all'art.1 comma 258, ha stabilito che con decreto del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell' Economia, il canone annuo dovuto dalle società di gestione aeroportuale sarà proporzionalmente incrementato in misura utile a determinare nuove entrate per l' erario pari e 3 milioni di euro nel 2007, 9,5 milioni di euro nel 2008 e 10 milioni di euro nel 2009.

La stessa Finanziaria 2007 è intervenuta poi in tema di **addizionale comunale sui diritti di imbarco**, introdotta dalla L.350/03 e pari ad 1 euro, poi incrementata con L.43/05 di un altro euro. L' art.1 comma 1328, ha introdotto un ulteriore incremento di 0,50 euro a passeggero

imbarcato *“al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendio negli aeroporti”, di modo che ad oggi tale addizionale ammonta complessivamente a 2,50 euro.*

Il medesimo comma ha altresì istituito per il 2007 un *“apposito fondo alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato”,* che concorre al medesimo fine per 30 milioni di euro annui, e che si aggiunge ai 50 centesimi in più a carico del passeggero.

Un altro costo a carico dei gestori aeroportuali - ma per fortuna solo a partire dal 2008 - è stato introdotto dal **Regolamento CE n.1107/2006** pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 26 luglio 2006, con il quale si affida al gestore aeroportuale la responsabilità - oggi di competenza del vettore aereo - di garantire l'assistenza negli aeroporti ai passeggeri con disabilità e a quelli a mobilità ridotta (PRM), fornendola direttamente o appaltandola a terzi. Il Regolamento, come detto, si applicherà per i gestori aeroportuali a partire dal 26 luglio 2008.

Particolarmente travagliata è risultata poi la questione relativa ai **diritti di security**: il D.M. 19 luglio 2006 - *“Determinazione, in via provvisoria, delle tariffe per il servizio di controllo di sicurezza sui passeggeri e sul bagaglio a mano”* - ha ulteriormente prorogato la validità del corrispettivo di 1,81 euro a passeggero in partenza, già determinato con D.M. 21 dicembre 2001. Tale corrispettivo avrà validità fino alla stipula dei Contratti di Programma tra i singoli gestori aeroportuali e l'Enac redatti sulla base dei parametri indicati nell'art.11-nonies della L.248/05, e non più come indicato nel precedente D.M. del 2005 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”.*

In tal senso, è stata fatta piazza pulita della precedente previsione secondo cui la proroga per il 2005 non avrebbe potuto avere durata superiore ad un anno dall' entrata in vigore del D.M., ossia oltre l' 8 ottobre del 2006.

Allo stesso modo, con altro D.M. 19 luglio 2006 - *"Determinazione, in via provvisoria, delle tariffe per i servizi di controllo di sicurezza sul 100% dei bagagli da stiva"* - è stata prorogata la validità del corrispettivo di 1,71 euro a passeggero in partenza, già determinato con D.M. 14 marzo 2003. Anche tale corrispettivo avrà validità fino alla stipula dei Contratti di Programma tra i singoli gestori aeroportuali e l' Enac redatti sulla base dei parametri indicati nell' art.11-nonies della L.248/05, e non più secondo quanto previsto dal precedente D.M. del luglio 2005.

Anche in questo caso, cioè, si è fatta piazza pulita della precedente previsione secondo cui la proroga per il 2005 non avrebbe potuto avere durata superiore ad un anno dall' entrata in vigore del D.M., ossia oltre l' 8 ottobre del 2006.

Tale situazione è stata aggravata, da ultimo, lo scorso 7 novembre 2006, allorché è entrato in vigore il Regolamento Comunitario n.1546/2006 del 4 ottobre 2006 recante la *"modifica del regolamento (CE) n.622/2003 della Commissione che stabilisce talune misure minime di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione"* e, conseguentemente, è stato emanato **l' emendamento n.7 alla Scheda 1 del Programma nazionale di Sicurezza**: tale nuova normativa prevede, in particolare, una nuova disciplina per il trasporto di sostanze liquide a bordo degli aeromobili e, a decorrere dal 1° giugno 2007, la presenza di un ulteriore addetto ai varchi di controllo per la sicurezza dei passeggeri e del loro bagaglio a mano.

Si tratta, in entrambi i casi, di decisioni che per quanto condivisibili per la garanzia di elevati standard di *security*, stanno incidendo pesantemente sui costi dei gestori aeroportuali. I limiti al trasporto di

liquidi a bordo - in vigore dal 6 novembre 2006 in tutti gli Aeroporti dell' Unione Europea, nonché in Norvegia, Islanda e Svizzera - continuano a costituire, in particolare, una delle cause più frequenti di rallentamento ai varchi di sicurezza, sia per carenza di informazione dai parte dei passeggeri nonostante i significativi investimenti fatti in comunicazione, sia per l' obiettiva difficoltà, in alcuni casi, di convincere i passeggeri a lasciare i prodotti non conformi alla normativa, senza che si stabilisca una sorta di sfinente contrattazione tra il passeggero e l' addetto al servizio di sicurezza.

Una tale situazione così penalizzante, ha comunque indotto l' Enac a ripensare i contenuti dei D.M. del 19 luglio 2006, prendendo atto come la situazione di stallo venutasi a determinare in materia tariffaria a seguito dell' entrata in vigore della L.248/05, obblighi l' Ente stesso ad una anticipata verifica - rispetto ai tempi di elaborazione dei contratti di programma - della validità dell' attuale assetto tariffario articolato esclusivamente in funzione dei soli controlli sulla persona del passeggero e del bagaglio stivato. In tal senso, lo scorso mese di febbraio, l' Enac ha sollecitato i gestori aeroportuali ad integrare la documentazione già trasmessa (riferita all' esercizio 2005), onde avviare una puntuale verifica della revisione dei corrispettivi di sicurezza avanzata dai singoli gestori aeroportuali.

Come anticipato dallo stesso Enac, *"da una prima analisi dei dati presentati si rileva un generale aumento delle tariffe che viceversa restano invariate o flettono su un numero limitato di scali"*, a conferma della marcata differenziazione all' interno del settore.

Nessuna novità - e questa è forse essa stessa una novità - è invece pervenuta circa la fissazione del **canone concessorio previsto dalla L.217/92 e dall' art. 8 del D.M. n. 85/99**, che le società di gestione aeroportuale sono tenute a versare all' Erario per l' affidamento del servizio di sicurezza in ambito aeroportuale e che il D.M. 13 luglio 2005 aveva fissato nella misura di 7 centesimi di euro a passeggero in partenza originante dall' aeroporto nel quale il servizio viene effettuato.

Tale misura, in vigore dal 7 ottobre 2005, avrebbe dovuto essere rideterminata entro il 31 marzo 2007 dal Ministro dei Trasporti.

Per quanto attiene alla **Revisione della Parte aeronautica del Codice della Navigazione** - introdotta con il D.Lgs.n.96/05 - in data 14 aprile 2006 è stato pubblicato il D.Lgs.n.151 recante "*Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n.96*". In particolare, le modifiche hanno riguardato:

- **I' art.704** (rilascio della concessione di gestione aeroportuale): il rilascio della concessione aeroportuale non è più subordinato alla firma del Contratto di Programma fra gestore ed Enac. Permane però l'obbligo, per il gestore, di firmare un Contratto di Programma con Enac entro sei mesi dalla fine del primo esercizio finanziario successivo all' affidamento in concessione;
- **I' art. 705** (compiti del gestore aeroportuale): è stata modificata la definizione del gestore in modo da ribadire che l' attività dello stesso avviene sotto la vigilanza ed il controllo di Enac e deve essere improntata a criteri di trasparenza e non discriminazione. Inoltre, viene specificato che il gestore deve essere certificato ai sensi del Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti di attuazione dell' Annesso XIV ICAO. Al gestore, inoltre, viene attribuito il compito di proporre all' Enac le misure sanzionatorie che la stessa Enac dovrà poi disporre a carico degli operatori privati che non adempiano alle disposizioni del Regolamento di Scalo, nonché la potestà di applicare delle misure interdittive, sempre a carico degli operatori privati inadempienti, che dovranno poi essere ratificate da Enac;
- **I' art. 802** (divieto di partenza): l'attuale formulazione prevede la possibilità per Enac, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o di Enav, di vietare la partenza degli aeromobili quando risultino violati gli obblighi relativi al pagamento di

tasse, diritti e tariffe (la precedente formulazione parlava di diritti, tasse e corrispettivi).

Significativa, nel corso del 2006, è stata anche la produzione di circolari da parte di Enac:

1. la **Circolare APT-20** del 16 gennaio 2006 avente ad oggetto *"Modifiche delle funzioni e del ruolo delle Direzioni Aeroportuali dell'ENAC alla luce delle nuove disposizioni legislative e regolamentari"*, ha trasferito al gestore aeroportuale diverse funzioni precedentemente di competenza del Direttore d' Aeroporto;
2. la **Circolare APT-22** del 17 marzo 2006 avente ad oggetto *"il Sistema di gestione della Sicurezza (Safety Management System - SMS) dell'aeroporto"*, ha fornito i criteri da seguire per un' efficace implementazione da parte del gestore aeroportuale del SMS, obbligatorio ai sensi del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, ai fini del mantenimento del Certificato d' aeroporto;
3. la **Circolare APT-25** del 15 dicembre 2006 descrive i criteri e le modalità messi in atto da Enac per la sorveglianza degli aeroporti certificati secondo il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti, incluse le attività previste per le modifiche della certificazione e per il rinnovo del Certificato d' aeroporto. In particolare si prevede che il certificato sia rinnovato su domanda del gestore e sulla base dei risultati positivi dell' attività di sorveglianza sviluppata dallo stesso Ente. Al rinnovo del Certificato d' aeroporto provvede la Direzione Aeroportuale di Napoli (nel nostro caso) su proposta del Team Enac di sorveglianza.

Particolarmente importante ai fini del miglioramento della qualità dei servizi offerti all' utenza, è risultata la delibera n.53/06 dell' 8

novembre 2006 con la quale il Consiglio di Amministrazione di Enac ha adottato il Regolamento che introduce il **Certificato di prestatore di servizi di assistenza a terra** con il quale l' Enac stesso, alla stregua di quanto avviene già per il gestore aeroportuale, dovrà attestare che l' impresa possiede i requisiti d' idoneità previsti dall'art. 13 del D.Lgs.18/99, atti a garantire idonei standard di qualità e sicurezza. Con detto Regolamento viene altresì introdotta la possibilità per il prestatore di subappaltare alcune tipologie di servizi di handling elencate dal Regolamento stesso. Vengono altresì introdotte delle sanzioni per l' inosservanza degli standard di qualità e delle procedure previste nel Regolamento di Scalo e nella Carta dei Servizi dell' aeroporto di riferimento.

Infine, meritano di essere citati due interventi normativi:

1. **il D.Lgs. 163/2006** - recante il *"Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"*, pubblicato nella GURI del 2 maggio 2006 ed in vigore dal successivo mese di luglio - con il quale il legislatore ha operato la riorganizzazione del corpo normativo che regola gli appalti pubblici, recependo alcuni nuovi istituti indicati nelle Direttive europee (dialogo competitivo, accordo quadro, avvalimento, responsabile del procedimento), modificandone radicalmente altri (trattativa privata, lavori in economia, incarichi senza gara, massimo ribasso, offerte anomale, appalto integrato, licitazione privata, controllo a campione, collegamenti sostanziali, ecc.) e, soprattutto, unificando i lavori ai servizi ed alle forniture, abrogando tutto il *corpus* normativo, ad eccezione di poche norme, precedentemente utilizzate;
2. **il D.Lgs. 152/2006** - recante *"Norme in materia ambientale"*, in attuazione della legge-delega 308/2004 per il riordino, il coordinamento e l' integrazione della legislazione in materia ambientale - con il quale il legislatore, abrogando quasi tutta la normativa precedente ed apportando rilevanti novità, ha

ridisciplinato le seguenti materie: procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC); la difesa del suolo e la lotta alla desertificazione, la tutela delle acque dall'inquinamento e la gestione delle risorse idriche; la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti contaminati; la tutela dell'aria e la riduzione delle emissioni in atmosfera; la tutela risarcitoria contro i danni all'ambiente.

1.3. L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

La tabella che segue presenta sinteticamente il conto economico dell'esercizio 2006, pur con la poca significatività del confronto con l'esercizio precedente per la non confrontabilità determinata dalla cessione dell'autonomo ramo d'azienda dell'handling operata a far tempo dal 9 maggio 2005, nonché per effetto della modificata misura dei diritti passeggeri e dei diritti aeroportuali.

	€ 2006	€ 2005
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 34.747.338,00	€ 37.237.655,00
COSTI OPERATIVI	€ 30.775.575,00	€ 36.866.364,00
MARGINE OPERATIVO LORDO	€ 3.971.763,00	€ 371.291,00
AMMORT IMM IMM	€ 1.664.553,00	€ 1.244.646,00
AMMORT IMM MAT	€ 1.495.801,00	€ 1.638.291,00
SVALUTAZ CREDITI COMPRESI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	€ 279.418,00	€ 390.733,00
RISULTATI OPERATIVI GESTIONE CARATTERISTICA	€ 531.991,00	-€ 2.902.379,00
PROVENTI E ONERI FINANZIARI NETTI	-€ 320.949,00	-€ 182.133,00
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE IMMOBILIZZ FINANZIARIE	€ 66.685,00	-€ 438.442,00
TOTALE SALDO PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	€ 1.307.387,00	€ 719.945,00
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	€ 1.585.114,00	-€ 2.803.009,00
IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO	-€ 707.143,00	-€ 424.683,00
UTILE PERDITE D'ESERCIZIO	€ 877.971,00	-€ 3.227.692,00

Il bilancio sottoposto alla Vs. approvazione evidenzia, come detto, il ritorno ad un valore positivo del **Risultato Operativo della gestione**

caratteristica, che passa così dal - 9% del Valore della Produzione (al netto delle Variazioni sui Lavori in corso) nel 2005, al + 1,6% 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 34,7 milioni di euro - si sia ridotto del 6,7% rispetto all'anno precedente (- 2,5 milioni di euro) per il contributo negativo (- 6 milioni di euro) delle Variazioni dei Lavori in corso (APO) passate da + 4,9 milioni di euro a - 1 milione di euro, mentre la voce Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni segna un incremento di 1,9 milioni di euro e i Ricavi propri (pari a 31,4 milioni di euro) aumentano del 5,4%.

Nella scomposizione per area di business dei **Ricavi propri** dell'esercizio (+ 1,6 milioni di euro rispetto al 2005), risulta di tutta evidenza il contributo determinante dei **Ricavi derivanti dall'uso delle infrastrutture centralizzate di base (ICB)** che si attestano a 2,736 milioni di euro, mentre al contempo è del tutto sparita la voce relativa ai Ricavi di handling, pari a 1,9 milioni di euro nel 2005.

Per il resto:

1. **diritti aeroportuali**: i ricavi aeroportuali, complessivamente pari a 11,120 milioni di euro, si sono ridotti del 7% rispetto l'anno precedente (- 825 mila euro) per l'effetto combinato dell'incremento del traffico e della riduzione dei diritti unitari in applicazione della L.248/05. In particolare:
 - i diritti di approdo, decollo e sosta, pari a 3,145 milioni di euro, sono diminuiti del 17%;
 - i diritti di imbarco passeggeri, pari a 7,974 milioni di euro, hanno fatto registrare una contrazione del 2%;

2. **sicurezza:** le attività di sicurezza – controllo passeggeri, bagaglio a mano e 100% bagaglio da stiva – hanno generato ricavi per 7,409 milioni di euro con un incremento del 10,78% rispetto al 2005, solo per effetto dell' incremento del traffico passeggeri in partenza stante l' immobilità dei corrispettivi unitari fissati *in via provvisoria* (!) nel 2003 e da allora sempre prorogati;
3. **subconcessione di spazi:** i proventi derivanti da canoni e utenze hanno generato ricavi per 7,1 milioni di euro, registrando un incremento del 2% rispetto al 2005 per il mero recupero del valore monetario di tali corrispettivi;
4. **vendita di servizi diretti:** i proventi derivanti dalle attività commerciali gestite direttamente hanno generato ricavi per 2,754 milioni di euro. In particolare, i proventi derivanti:
 - dal noleggio dei mezzi di rampa agli handlers, pari a 288 mila euro, si sono ridotti di oltre il 45% rispetto al 2005, provenendo ormai esclusivamente dai contratti annuali di noleggio sottoscritti con la controllata GH Palermo, e riferiti ai mezzi rimasti alla Società dopo la cessione dell' attività di handling;
 - dalla manutenzione automezzi, sono passati da 61 mila a 126 mila euro, per effetto del contratto annuale di assistenza tecnica sottoscritto con la controllata GH Palermo;
 - dal servizio di rifornimento carburanti per i mezzi di rampa e per quelli operativi in air-side, hanno fatto registrare un incremento di 240 mila euro;
 - dalla gestione delle aree di sosta a pagamento si sono incrementati di 570 mila euro, passando da 1,028 a

1,598 milioni di euro.

Per quanto attiene poi gli **altri ricavi e proventi**, si registra una riduzione di 400 mila euro rispetto all' esercizio precedente, determinata dal venir meno della necessità da parte della controllata GH Palermo di richiedere in distacco il personale ex handling.

I **lavori in corso su ordinazione** evidenziano un saldo negativo di circa un milione di euro, stante che le lavorazioni effettuate nell' esercizio di competenza ammontano ad appena 952 mila euro (molti interventi sono già conclusi, alcuni sono ancora in fase di progettazione ed altri sono ormai prossimi alla consegna), mentre 1,9 milioni di euro - relativi alla capitalizzazione di spese generali per lavori su ordinazione presenti fra le rimanenze finali dell' esercizio al 31.12.2005 - sono state evidenziate separatamente alla voce **Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni**.

La contrazione di 5,925 milioni di euro dei **Costi della Produzione** - passati da 40,140 a 34,215 milioni di euro - ha determinato il ritorno in terreno positivo del risultato operativo della gestione caratteristica (+ 531 mila euro).

Gli andamenti delle componenti di maggior rilievo evidenziano:

1. i **costi per servizi** sono diminuiti di poco più di 3,5 milioni di euro (da 18,6 del 2005 a 15,1 milioni di euro del 2006), sostanzialmente per effetto alla variazione negativa di 4 milioni di euro alla voce lavori per conto dello Stato pari, come detto, ad appena 952 mila euro. In diminuzione anche le prestazioni professionali, pari a circa 1,3 milioni di euro, di cui: a) 151 mila euro per consulenze tecniche specialistiche; b) 290 mila euro per consulenze tecniche amministrative; c) 306 mila euro per spese legali; d) 87 mila euro per il Comitato Esperti (un *board* di giuristi e tecnici di altissimo livello che assiste già dal 2004 la Società, il cui apporto è stato determinante per il

raggiungimento degli obiettivi connessi all' APO, anche grazie alle resistenze vittoriose che sono state registrate in tutti i ricorsi presentati contro la Società); e) le spese per la pubblicità e promozione, pari a 1,365 milioni di euro (- 164 mila euro) per il sostegno alle politiche commerciali di sviluppo dello scalo. Per il resto, incrementi modesti se non addirittura marginali sono stati registrati nelle altre voci:

- manutenzioni & canoni di assistenza per garantire l'efficienza di impianti e attrezzature, pari a 1,3 milioni di euro: + 90 mila euro sull' anno precedente a seguito dei maggiori oneri per la manutenzione delle apparecchiature controllo bagagli e dei *loading bridges*;
 - consumi diversi (acqua, energia elettrica e telefonia), pari a 2,1 milioni di euro: + 2,2%;
 - servizio di pulizia, pari a 1,6 milioni di euro: + 280 mila euro per effetto del maggior fabbisogno di ore lavorate necessitate dall' incremento del traffico passeggeri sullo scalo;
 - costi per la sicurezza e il controllo passeggeri, pari ad oltre 4 milioni di euro: + 1%;
2. i **costi per godimento di beni di terzi** si sono ridotti di 1,2 milioni di euro rispetto all' esercizio precedente, soprattutto per l' effetto della riduzione del canone demaniale a seguito dell' entrata in vigore della L.248/05, tale da compensare la corrispondente riduzione dei diritti aeroportuali. Altre riduzioni sono determinate, ad esempio, dal mancato utilizzo del sistema DCS Gaetan (- 156 mila euro) per effetto della cessione dell' handling;

3. i **costi per il personale**, pari a 13,04 rispetto a 14,254 milioni di euro, registrano una riduzione pari all' 8% (- 1,2 milioni di euro) da ricondurre soprattutto alla riduzione del numero degli addetti rispetto all' esercizio precedente (come si ricorderà, la cessione dell' handling, con il connesso passaggio di 100 addetti alla controllata GH Palermo è avvenuta il 9 maggio 2005). Di sicuro, un benefico effetto è stato determinato dalla riduzione delle ore di lavoro straordinario e dall' incremento di produttività del lavoro;
4. gli **accantonamenti per rischi**, pari a 230 mila euro, risultano decrementati di 110 mila euro (- 33%) rispetto all' anno precedente;
5. tra gli **oneri diversi di gestione**, pari a 688 mila euro (- 270 mila euro), merita attenzione la riduzione delle sopravvenienze passive per 290 mila euro (- 76%).

Da rilevare, infine, l' incremento degli **oneri finanziari**, pari a 363 mila euro (+ 126 mila), costituiti principalmente da interessi passivi verso banche (287 mila euro), praticamente raddoppiati rispetto all' esercizio precedente per il maggior utilizzo delle linee di credito accese, nonché per l' accensione di un mutuo chirografario di 1,5 milioni di euro per finanziare l' acquisto di mezzi di rampa.

La differenza tra il Valore (34.747.338 euro) e i Costi della Produzione (34.215.347 euro) ha pertanto prodotto un EBITDA, come già detto, di + 531.991 euro che, per effetto delle rettifiche delle attività finanziarie di valori (+ 66.685 euro), degli oneri finanziari (- 320.949 euro), nonché dei proventi straordinari (+ 1.307.387 euro), evidenzia un **EBIT** (Risultato prima delle Imposte) di **1.585.114 euro**.

1.4. ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Per quanto attiene l' attivo dello Stato Patrimoniale - passato da 63,8 a 70,7 milioni di euro - va segnalato il notevole incremento netto del valore delle **immobilizzazioni immateriali** che registrano un incremento di 7,1 milioni di euro, di cui:

- 1,9 milioni di euro quale capitalizzazione di spese generali relative ai lavori su ordinazione presenti fra le rimanenze finali nell' esercizio al 31.12.2005;
- 1,8 milioni di euro soggetti a contributi da parte della Regione Siciliana.

Per quanto concerne le **rimanenze finali** - pari a 22,5 milioni di euro - il valore dei lavori in corso su ordinazione diminuisce di 995 mila euro per effetto delle lavorazioni effettuate nell' esercizio di competenza e pari a 952 mila euro, al netto di 1,9 milioni di euro relative a spese capitalizzate ad incremento di immobilizzazioni immateriali.

Relativamente ai **crediti che non costituiscono Immobilizzazioni**, si registra un aumento complessivo di 820 mila euro circa, al netto dei fondi a sostegno per oltre 700 mila euro.

Detti fondi sono passati da 1,038 a 0,738 milioni di euro per effetto di un utilizzo di 477 mila euro e di nuovi accantonamenti per euro 178.418 euro: comunque, complessivamente i fondi a sostegno dei crediti risultano adeguati sia ai crediti in sofferenza, passati da 1.091.000 euro a 535 mila euro, che ai crediti verso clienti, passati da 15,2 a 14,5 milioni di euro, e riferiti principalmente all' esposizione maturata a fine anno per oltre 4 milioni di euro da parte del gruppo Alitalia, peraltro parzialmente rientrata, nonché per il credito di 1,093 milioni di euro vantato nei riguardi dell' Enac per lavori APQ.

Il passivo dello Stato Patrimoniale si incrementa di 6,9 milioni di euro rispetto al 2005, con la voce Debiti verso banche, pari a 7,8 milioni di euro, stabile rispetto al 2005 e la voce Acconti da clienti, pari a 23 milioni di euro, incrementata di 4,7 milioni rispetto al 2005 per effetto dei finanziamenti ricevuti in acconto da Enac e dalla Regione Siciliana in riferimento agli interventi inseriti nell' accordo di programma quadro.

Dall' analisi della struttura patrimoniale risulta con tutta evidenza l' impegno rivolto al miglioramento delle infrastrutture aeroportuali; infatti, come evidenzia lo schema di seguito riportato, il totale degli impieghi, al netto degli ammortamenti, si incrementa di 7 milioni di euro in relazione proprio al consistente aumento degli investimenti sia in infrastrutture interamente autofinanziate che in infrastrutture interamente finanziate dall' Accordo di Programma Quadro.

IMPIEGHI		2006	2005	% 2006/2005
Immobilizzazioni	€	29.393.722,00 €	22.283.111,00	32%
Liquidità differite	€	18.399.112,00 €	17.626.475,00	4%
Liquidità immediata	€	255.539,00 €	254.281,00	0%
Altre disponibilità	€	22.668.237,00 €	23.601.958,00	-4%
CAPITALE INVESTITO NETTO	€	70.716.610,00 €	63.765.825,00	11%
FONTI				
Capitale sociale	€	12.912.500,00 €	12.912.500,00	0%
Altre riserve di capitale	€	3.247.134,00 €	6.474.822,00	-50%
Risultato dell'esercizio	€	877.971,00 -€	3.227.692,00	-127%
Passività correnti	€	47.540.607,00 €	41.428.047,00	15%
TFR	€	5.174.203,00 €	4.949.937,00	5%
Passività consolidate	€	964.195,00 €	1.228.211,00	-21%
TOTALE FONTI	€	70.716.610,00 €	63.765.825,00	11%

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 4,7 milioni di euro.

	2006	2005
Risultato d'esercizio	€ 877.971,00	-€ 3.227.692,00
Costi non monetari	€ 3.886.778,00	€ 4.028.903,00
Ricavi non monetari		€ -
Flusso CCN gestione reddituale	€ 4.764.749,00	€ 801.211,00

Il capitale circolante netto evidenzia una variazione negativa rispetto al precedente esercizio di 4 milioni di euro. Infatti la grandezza del capitale circolante netto nel 2005 si attestava intorno ai 400 mila euro contro i - 3,8 milioni di euro del 2006.

Attività correnti	2006	2005	Variazione CCN
Disponibilità	€ 22.668.237,00	€ 23.601.958,00	-€ 933.721,00
Crediti esigibili entro l'esercizio	€ 18.047.452,00	€ 17.046.205,00	€ 1.001.247,00
Liquidità immediata	€ 255.539,00	€ 254.281,00	€ 1.258,00
Ratei e risconti attivi	€ 351.660,00	€ 399.001,00	-€ 47.341,00
	41.322.888	41.301.445	€ 21.443,00
Passività correnti			
Debiti esigibili entro l'esercizio rettificati	€ 44.422.401,00	€ 39.912.678,00	€ 4.509.723,00
Ratei e risconti passivi	€ 720.024,00	€ 970.997,00	-€ 250.973,00
	45.142.425	40.883.675	€ 4.258.750,00
Capitale circolante netto	- 3.819.537	417.770	-€ 4.237.307,00

Sul fronte dell' analisi della solidità aziendale, il **marginе 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, evidenziando la non totale copertura delle immobilizzazioni con il solo capitale proprio.

	2006	2005	variazione
Capitale proprio	17.037.605	16.159.630	877.975
Attivo Immobilizzato rettificato	27.572.459	22.283.111	5.289.348
Marginе di struttura essenziale	- 10.534.854	- 6.123.481	4.411.373

Invece, il **margin** di struttura globale, passando da + 55 mila euro a - 4,396 milioni di euro, evidenzia la sostanziale incapacità di copertura dell' attivo immobilizzato da parte del capitale proprio e delle passività consolidate.

	2006	2005	variazione
Capitale proprio	17.037.605	16.159.630	877.975
Passività consolidate	6.138.398	6.178.148 -	39.750
Attivo immobilizzato	27.572.459	22.283.111	5.289.348
Margine di struttura globale	- 4.396.456	54.667 -	4.451.123

A riequilibrare l' attivo immobilizzato, parte del quale (circa 4 milioni di euro) risulta finanziato con attività a breve, è intervenuta l' Assemblea dei Soci che il 16 dicembre 2006 ha deliberato un **aumento di capitale sociale** a pagamento da 12.912.500 euro a 15.912.332 euro, con complessivo sovrapprezzo di 2.000.081,60 euro, da eseguirsi in due *tranches*:

1. la prima tranche di aumento, pari a 1.999.888 euro, mediante emissione di n.38.720 azioni da 51,65 euro cadauna, da offrire ai Soci in proporzione alle azioni dagli stessi possedute, e facendo carico ai sottoscrittori del versamento di un sovrapprezzo, da versare integralmente al momento della sottoscrizione, di 25,83 euro per ogni azione sottoscritta, e così di un sovrapprezzo di complessivi 1.000.137,60 euro;
2. la seconda tranche di aumento, pari a 999.944 euro, mediante emissione di n.19.360 azioni da 51,65 cadauna, da offrire in opzione ai Soci che abbiano sottoscritto la prima *tranche* di aumento ed in proporzione alle azioni sottoscritte, facendo carico ai sottoscrittori di un sovrapprezzo, da versare integralmente al momento della sottoscrizione, di 51,65 euro per ogni azione sottoscritta, e così di un sovrapprezzo di complessivi 999.944 euro.

Il 18 febbraio 2007 si è conclusa la sottoscrizione della prima *tranche* dell' aumento di capitale sociale, di euro 1.999.888, oltre 1.000.137,60 euro di sovrapprezzo azioni, i cui versamenti dovranno essere completati entro il prossimo 31 luglio mentre, entro il 15 ottobre 2007, i Soci potranno procedere all' esercizio del diritto di opzione della sottoscrizione della seconda *tranche*.

In tal modo, considerato che l' aumento di capitale sociale è stato deliberato in forma unitaria e pertanto - in conformità all' articolo 2439 comma secondo c.c. - eseguito e perfezionato soltanto se alla data del 31.12.2007 risulti sottoscritto per almeno 1.999.888 euro, lo stesso può dirsi già perfezionato, per quanto le nuove azioni avranno godimento il 1° gennaio del 2008.

L' integrale sottoscrizione della prima *tranche* di aumento di capitale sociale costituisce per il Vs. Consiglio di Amministrazione e per il Management, la conferma della fiducia dei Soci nell' attuale gestione e, vieppiù, nella realizzazione dell' impegnativo piano di interventi infrastrutturali connesso alla Concessione quarantennale della gestione totale dello scalo.

1.5. RISULTATI ECONOMICI PER CENTRI DI ATTIVITÀ.

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.

Successivamente con l' atto di indirizzo del 30/12/2005 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito al DL n.211 del

17.10.2005 che ha confermato l'obbligo di adozione di un sistema di contabilità analitica che consenta l'individuazione per tutti i servizi offerti dei costi e ricavi di competenza, è stata prevista - quale scadenza per la presentazione dei risultati analitici finali - 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio.

I risultati della contabilità analitica per l'anno 2006 saranno oggetto, pertanto, di successiva elaborazione e presentazione una volta che il presente bilancio sarà da Voi approvato.

2. L'EVOLUZIONE GESTIONALE DELLA GESAP.

L'esercizio 2006, come detto in apertura della presente Relazione, ha raggiunto importanti obiettivi che vanno a consolidare gli esaltanti risultati gestionali ottenuti, su numerosi fronti, nel 2005.

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 continuare ad essere fronteggiata con rigore e fermezza.

2.1. Il Certificato d' aeroporto.

E' proseguita e si è ulteriormente consolidata, nel 2006, l'attività connessa al mantenimento della conformità dello scalo ai requisiti di *safety* imposti dal vigente Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (II Edizione del 21 ottobre 2003 e successive modifiche e integrazioni), nonché dalle disposizioni dettate dalle Circolari ENAC APT-16 "*La Certificazione dell' Aeroporto*", del 15 marzo 2004 e APT-25 "*Sorveglianza e Rinnovo del Certificato di Aeroporto*", del 15 dicembre 2006.

In tal senso, accanto all' operatività di routine - ispezione piste e piazzali, allontanamento volatili, sfalcio erba e, soprattutto, monitoraggio e verifica del corretto uso delle infrastrutture air-side da parte degli handlers - sono state intensificate le attività volte al rientro delle non conformità rilevate dal Team ENAC di Certificazione, conseguenti all' adozione in Italia della regolamentazione ICAO.

Tali attività, svolte insieme alla Direzione Aeroportuale ENAC di Palermo e a ENAV CAAV di Palermo, sotto il coordinamento del Team di Sorveglianza sulla Certificazione, hanno consentito di orientare efficacemente e finalizzare con esito positivo i lavori stessi, assicurando così il pieno superamento del nuovo *audit* che ha portato, lo scorso mese di maggio, al rinnovo triennale del Certificato d' Aeroporto, conseguito per la prima volta nel maggio 2004.

Al contempo, si è proceduto alla elaborazione della Rev.2 del "*Manuale d'Aeroporto*" - approvata dal Team di Sorveglianza sulla Certificazione il 9 maggio scorso - che ha recepito le variazioni ai dati tecnici connessi ai lavori di "manutenzione" delle infrastrutture aeroportuali, nonché l' aggiornamento di alcune procedure operative e dei Piani di Emergenza.

Nel 2006 ha inoltre preso l' avvio il "*Progetto di implementazione del Safety Management System (SMS) aeroportuale*", conformemente a quanto disposto dal documento ENAC "*Il Safety Management System - Linee Guida e Strategie*" del 26 settembre 2005 nonché, da ultimo, dalla Circolare ENAC APT-22, "*Il Sistema di Gestione della Sicurezza (SMS) dell' Aeroporto*" del 17 marzo 2006.

A tal fine, con il supporto di PriceWaterhouse&Coopers, che già nel 2004 aveva coordinato le attività del Gruppo di Lavoro interno dedicato alla redazione del Manuale d' Aeroporto, è stato elaborato il "*Progetto di implementazione del SMS aeroportuale*" - ispirato ad una politica di tolleranza zero del rischio - il cui contenuto e finalità sono stati

ufficialmente presentati, a fine anno, agli Enti aeroportuali pubblici e privati coinvolti nelle operazioni che riguardano ogni aspetto della *safety* aeroportuale.

Contemporaneamente, in conformità alle disposizioni della Circolare ENAC APT-22, è stato costituito il *Safety Committee* dell' Aeroporto di Palermo, un organismo di tipo consultivo - presieduto dal Gestore e composto dai rappresentanti delle organizzazioni pubbliche e private che operano in aeroporto - che ha la finalità di:

- assicurare la partecipazione e il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto alle problematiche inerenti la *safety*;
- analizzare e proporre soluzioni alle problematiche di *safety* riscontrate;
- coinvolgere gli operatori sui risultati e le evidenze rilevate dal *Safety Management System* dell' aeroporto;
- analizzare congiuntamente le eventuali problematiche riscontrate nelle operazioni aeroportuali e le proposte di cambiamento suggerite dai vari soggetti che prendono parte al comitato stesso.

Nel dettaglio dell' attività svolta, va segnalata in particolare:

1. la realizzazione del *risk assessment*, volto all' identificazione dei "*safety risks*" relativi all' air-side dell' aeroporto, alla valutazione della relativa probabilità di accadimento e dell' eventuale impatto sulla *safety*, nonché all' elaborazione delle conseguenti raccomandazioni finalizzate alla mitigazione dei rischi identificati;
2. il completamento del *Reporting System* dell' aeroporto, per il quale è stato acquistato il sistema informativo SDS-IFSC (*Safety*

Database System sviluppato dall' *Italian Flight Safety Committee*), già adottato da Enac ai fini della gestione congiunta del *reporting* relativo all' intero settore aeronautico nazionale. A tale proposito, la Società ha pure aderito al Gruppo di Lavoro costituito dall' IFSC – al quale partecipano, tra gli altri, anche esponenti del *Joint Research Centre* della Commissione Europea, di Enac e di Enav, nonché delle compagnie aeree - ai fini dell' implementazione e del costante miglioramento del sistema SDS.

2.2. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Nel corso del 2006 è proseguita l' attività di analisi e programmazione riferita all' adeguamento ed allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali secondo il **Masterplan** che approvato dal Consiglio di Amministrazione all' inizio dell' anno, rappresenta il quadro generale del programma di interventi per lo sviluppo aeroportuale rapportato agli strumenti esistenti (PSA e Piano quarantennale) e agli scenari di traffico, e chiamato pertanto a definire il nuovo assetto planivolumetrico generale del complesso aeroportuale, i rapporti con il territorio, nonché le ipotesi di espansione del sedime aeroportuale e i nuovi servizi.

Il momento più qualificante del 2006 è stato rappresentato dal Documento Strategico Preliminare predisposto dalla Regione Siciliana, all' interno del quale è stata rappresentata l' evoluzione dei principali aggregati economici, sociali ed ambientali della Sicilia, confermando purtroppo come il gap infrastrutturale sia rimasto sostanzialmente invariato negli ultimi anni, anche se tale staticità risulta oggi avere importanti variazioni per effetto di numerosi e significativi investimenti in corso di realizzazione soprattutto sulle diverse modalità di trasporto.

La Società, in coerenza con tale Documento e con il nuovo obiettivo comunitario di accessibilità alla rete dei trasporti per migliorare la

competitività ed incentivare l' attrattività della Sicilia, nonché in continuità alla programmazione 2000-2006, ha predisposto - nell' ottobre 2006 - un primo documento denominato **"Quadro sintetico degli interventi strutturali nel periodo 2007-2013"**, che prevede un piano di investimenti di 150 milioni di euro e definisce le priorità degli interventi, in una visione complessiva che tiene conto di tutto il processo di trasformazione dell' aeroporto, evitando incongruenze sul piano tecnico e ottimizzando economicamente tutti gli investimenti.

L' attenzione del Vs. Consiglio di Amministrazione si è focalizzata in particolare sul terminal passeggeri che nonostante gli importanti interventi realizzati con l' APQ 2000-2006, continua ad evidenziare forti carenze delle aree, non più in grado di rispondere alle esigenze dell' utenza, sempre crescente sia sul piano quantitativo che qualitativo.

I fattori di maggiore criticità del terminal possono essere dunque così sintetizzati:

- insufficienza delle superfici delle zone del terminal in area non sterile (ante controlli di sicurezza);
- criticità del sistema BHS (riconsegna bagagli) nei periodi di picco;
- insufficienza delle aree e dei banchi dedicati all' accettazione (check in);
- insufficienza di superfici da destinare ad attività commerciale;
- insufficienza dei sistemi impiantistici a servizio delle aree non oggetto di recente ristrutturazione;
- insufficienza delle reti e delle centrali impiantistiche;

- obsolescenza generale delle zone non ristrutturate;
- insufficienza e della viabilità di curb arrivi e partenze.

In tal senso, la limitata estensione delle aree a disposizione, fortemente aggravata da una notevole irrazionalità distributiva, l' obsolescenza dei sistemi di allestimento ed ancor più del sistema impiantistico, stanno mettendo a dura prova l' impegno di GESAP per fornire livelli di servizio adeguati agli standard richiesti o perlomeno, accettabili, ad un' utenza peraltro caratterizzata da un' elevata stagionalità.

Gli interventi ai quali si è data pertanto priorità sono costituiti:

- dalla realizzazione di aree opportunamente attrezzate da dedicare alle funzioni commerciali che, oltre a rispondere ad una precisa esigenza di servizio, costituiscono sempre più una irrinunciabile fonte di ricavi per la gestione aeroportuale;
- dalla realizzazione di una terza sala check-in al primo livello, in modo da decongestionare le aree attuali;
- dall' ampliamento della hall arrivi.

2.3. L'Accordo di Programma Quadro 2000-2006.

Nel 2006 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' Enac, l' Enav 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 che, come noto, ha coinvolto e sta coinvolgendo 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% è divenuto obbligatorio dal mese di gennaio 2003; dall'adeguamento delle centrali tecnologiche e delle infrastrutture air-side, alla bonifica delle fasce di 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.

L'attività del 2006, 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 peraltro costantemente monitorata dalla *Cabina di Regia* istituita ad hoc dal Vs. Consiglio di Amministrazione:

- sono stati avviati i lavori relativi alla bonifica delle strips delle piste e alla nuova viabilità di accesso all'aeroporto; alla data di approvazione del presente bilancio, tali lavori sono in corso di completamento;
- è stata ultimata la progettazione dell'intervento relativo alla realizzazione dell'edificio servizi e ad oggi sono in corso di definizione le procedure per il relativo appalto di lavori;
- è stato espletato l'appalto integrato relativo all'intervento per la realizzazione delle Reti Idriche e fognarie – Impianto di trattamento e smaltimento acque nere e reflue – adeguamento centrali tecnologiche, ed è ad oggi in fase di contrattualizzazione la Società che provvederà ad elaborare il Progetto Esecutivo e ad eseguire i relativi lavori;

- è stata ultimata la progettazione dell' intervento relativo all' ampliamento del piazzale aeromobili ed è ad oggi in fase di contrattualizzazione la Società che eseguirà i relativi lavori.

Inoltre, sono state avviate le relative procedure per il collaudo degli interventi già ultimati quali quelli relativi alle opere civili, ai pontili telescopici e alla sala restituzione bagagli del macro intervento "Nuovi pontili di imbarco e sbarco passeggeri e relative opere di adeguamento dell'aerostazione", oltre che di quelli relativi agli "Impianti di controllo per la sicurezza dei bagagli da stiva - Completamento forniture e Completamento infrastrutture".

Ad oggi, a seguito dei controlli di 1° livello ENAC (comprese le anticipazioni erogate) e dei pagamenti effettuati a valere sugli Ordini di Accreditamento emessi dalla Regione Siciliana, sono state reintegrate alla GESAP spese per un ammontare complessivo di 24.193.206,45 euro. Inoltre, sono state avanzate da Gesap richieste di rendicontazione per 1,5 milioni di euro che presumibilmente verranno reintegrati entro la fine del primo semestre del 2007.

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

Nel corso del 2006 sono state portate significativamente avanti le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell' *air-side* previste nei piani Art.17 2003/2005 e 2005/2006, a fronte di un programma di investimenti rispettivamente di 12,7 milioni di euro e di 3,8 milioni di euro, peraltro costantemente monitorate dalla *Cabina di Regia* appositamente istituita nel 2004 dal Vs. Consiglio di Amministrazione:

1. sono state appaltati e avviati i lavori di gran parte degli interventi di manutenzione straordinaria del periodo **2003/2005**, quali:

- adeguamento della galleria sottoservizi (lavori conclusi alla data di firma del presente bilancio);
 - rimozione amianto;
 - rifacimento e risanamento delle lastre in calcestruzzo delle testate piste e del piazzale;
 - impianto di controllo accessi biometrico;
 - costruzione magazzini di stoccaggio;
 - impianto di sorveglianza perimetrale;
 - ripresa ed ammodernamento stradella di servizio perimetrale (lavori peraltro conclusi alla data di approvazione del presente bilancio).
2. sono stati completati i lavori degli interventi di manutenzione straordinaria del periodo **2005/2006**, quali:
- realizzazione punto ricovero cani poliziotto;
 - adeguamento segnaletica orizzontale luminosa dei raccordi Alfa ed Eco;
 - allestimento nuova Area Stand-By;
 - pavimentazione giunti e viabilità 2° livello;
3. sono state ultimate le progettazioni e avviati i relativi iter procedurali per la pubblicazione dei Bandi di Gara dei rimanenti interventi di manutenzione straordinaria previsti nei precedenti piani e su richiesta dell' ENAC ribaltati sul Piano degli interventi Art.17 relativo all' **annualità 2007**:

- ripresa ed adeguamento sistema smaltimento acque piovane;
- variante condotta idrica;
- consolidamento costone roccioso;
- bretelle veloci (1° stralcio).

Inoltre, sono stati completati tutti gli acquisti ed i servizi previsti nei piani 2003/2005 e 2005/2006 quali: attrezzature e servizi per *bird control*, segnaletica orizzontale e verticale, scorta intangibile; sono stati inoltre ultimati i lavori per i rilievi topografici dell' intero sedime aeroportuale.

A dicembre 2006 - stante il ritardo nella sottoscrizione dei decreti interministeriali della Concessione Totale - è stato presentato il piano di investimenti per l' annualità 2007 con un impegno complessivo pari a 12,7 milioni di euro; alla data di approvazione del presente bilancio è già stata presentata ed è in corso di approvazione da parte di ENAC, una proposta di rimodulazione del suddetto piano che con il trascinarsi degli interventi dell' annualità 2005-2006 prevede un impegno complessivo per interventi pari a 16,3 milioni di euro.

2.5. La Maintenance.

Nell' anno 2006 il Servizio Manutenzione Impianti e Sistemi ha concentrato la propria attività oltre che sui compiti specifici della funzione, quelli cioè del mantenimento in efficienza degli impianti e sistemi e della conduzione degli stessi, anche su attività legate all' evoluzione dello scalo e all' adeguamento alle esigenze operative.

I primi mesi dell' anno hanno impegnato il Servizio negli interventi relativi all' avviamento in esercizio della nuova area arrivi che, se pur limitata fisicamente ad una parte del terminal, sotto l' aspetto impiantistico ha coinvolto tutto il sistema dell' aerostazione. A tale riguardo, i servizi a rete, quali quelli elettrico, di climatizzazione, telefonico, dati, informazione al pubblico, antincendio, e i servizi puntuali, quali quelli di sollevamento verticale, antintrusione e allarme, pur se previsti in fase progettuale, sono stati definiti e configurati solamente a seguito della definizione delle modalità di gestione della nuova area.

La necessità di interfacciare i nuovi sistemi con i vecchi ha costituito l' aspetto più impegnativo dell' intervento di avviamento in esercizio dell' area, in quanto l' applicazione di tecnologie nuove, su basi di vecchia concezione, ha richiesto la necessità di intervenire su tutto il sistema impiantistico.

L' attività di ammodernamento ha coinvolto, oltre l' aspetto tecnologico del sistema impiantistico, anche l' architettura dello stesso sistema, in relazione alla nuova funzione che la Società di Gestione ha assunto all' interno dello scalo e alla rapida evoluzione dell' operatività dello scalo stesso.

I principi della progettazione integrata, impianti/edificio /manutenzione, hanno trovato negli interventi di ristrutturazione avviati una concreta applicazione, che ha portato a modificare il sistema di reti impiantistiche ad anello aperto in sistemi impiantistici di rete di tipo puntuali, attestati sempre ai nodi di potenza dell' impianto esistente.

La rapida espansione del sistema impiantistico e degli spazi fisici non si è potuta supportare in tempi brevi con una concreta attività di potenziamento dei nodi di potenza e pertanto è stata avviata un' attività di razionalizzazione delle risorse energetiche disponibili e di recupero delle potenzialità energetiche sottoutilizzate. In tale logica

sono stati recuperati i vecchi sistemi impiantistici sui quali è iniziata l'attività di adeguamento, che impegnerà la Società per circa due anni, dove, oltre l'aspetto dell'adeguamento alle vigenti disposizioni normative, è stata attenzionata anche la razionalizzazione dei bilanci energetici, tanto da portare ad ipotizzare, nel breve periodo, un ulteriore miglioramento rispetto ai valori standard di legge.

Nel corso dell'anno l'attività di *maintenance* degli impianti, in passato limitata agli edifici e ai piazzali del lato terra e di sosta aeromobili, si è estesa sempre più a quasi tutto il sedime aeroportuale, sia per le attività svolta sui sistemi lineari, quali l'impianto perimetrale antintrusione, l'impianto di videosorveglianza, gli impianti della galleria di sottoservizi, l'impianto di sollevamento delle acque reflue depurate al depuratore del comune di Cinisi, sia per l'attività svolta sui sistemi quali le centrali di monitoraggio del rumore e gli apparati ripetitori del sistema di comunicazione radio.

In particolare, è stata avviata la progettazione dell'impianto per l'alimentazione in continuità delle torri faro del piazzale aeromobili, il progetto per il potenziamento della centrale di autoproduzione di energia elettrica, il progetto per la razionalizzazione dell'impianto di aria primaria dell'aerostazione, ed è stata avviata la verifica delle scelte esecutive dei progetti di ampliamento e sviluppo dei quali a breve inizieranno i lavori.

2.6. Il Regolamento di Scalo.

Nel 2006, la Società ha altresì completato la redazione del Regolamento di Scalo, già previsto nei decreti di riforma del Codice della Navigazione (D.Lgs 96/05 e 151/06) e segnatamente disciplinato nei contenuti dalla Circolare ENAC APT-19, nel quale sono confluite tutte le norme comportamentali e procedure operative, nonché le prescrizioni per il corretto e regolare utilizzo delle risorse, delle strutture e degli impianti aeroportuali.

Sulla scorta del mutato assetto di ruoli e competenze dei soggetti aeroportuali e, specificamente, del gestore aeroportuale, il documento, presentato nel settembre 2006 al parere del Comitato Utenti e dei prestatori di assistenza a terra, è il primo strumento cogente di coordinamento e controllo sugli operatori privati, nei confronti dei quali il gestore può procedere – in caso di violazioni – con misure correttive e provvedimenti interdittivi per l' immediato ripristino delle condizioni di sicurezza dello scalo.

Il testo definitivo, a seguito delle modifiche apportate dal gruppo di lavoro costituito da Gesap e da Enac sulla base delle osservazioni pervenute dal Comitato Utenti e dagli handlers, è entrato in vigore il 23 aprile 2007 con la adozione in apposita ordinanza emanata dalla Direzione Aeroportuale il 4 aprile 2007.

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

In tema di tutela e protezione dei dati personali, la Società, nel marzo 2006 e cioè nel rispetto della scadenza prevista dall' ultima legge di proroga (n.51/2006) e in conformità al disciplinare tecnico allegato al D.Lgs n.196/2003, ha completato la redazione del Documento Programmatico sulla Sicurezza (DPS) 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.

Il Titolare del Trattamento, individuato dal Consiglio di Amministrazione nella figura dell' Amministratore delegato, ha opportunamente nominato quali "Responsabili del trattamento" i Responsabili delle Direzioni aziendali, ciascuno per il settore di competenza.

Allo stato, a seguito delle variazioni apportate dal Management in diversi settori aziendali con la riallocazione di alcuni Responsabili e dipendenti ad altre funzioni, è in corso l'aggiornamento annuale del DPS, sia per gli aspetti procedurali legati alla gestione dei dati, sia per quel che attiene la ridefinizione dei Responsabili e degli incaricati del trattamento.

2.8. Verifica dell'Ispettorato Generale di Finanza - Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica.

Si ricorderà che 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 (IGF) - Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica, che ha riguardato ogni aspetto societario ed ha avuto accesso ad ogni atto aziendale, compresi i Libri sociali relativi alle adunanze dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione.

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.

Ugualmente, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota del 30 maggio 2007, ha comunicato la conclusione positiva della propria trattazione, ad esito della verifica effettuata sulla corretta esecuzione degli obblighi assunti dalla Società.

3. ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI E DEL PERSONALE.

3.1. L'organizzazione dei servizi.

Nel corso dell' esercizio 2006 è continuata la riorganizzazione aziendale, avviata nel 2005 con l' approvazione del nuovo funzionigramma aziendale da parte del Vs. Consiglio di Amministrazione, tesa soprattutto a recepire ulteriori indicazioni pervenute dal Team ENAC di Sorveglianza sulla Certificazione dell' Aeroporto di Palermo.

3.2. L'organizzazione del personale.

La forza lavoro a tempo indeterminato, rilevata al 31 dicembre 2006, risulta di 296 unità (292,54 FTE), rispetto alle 299 (298,60 FTE) dell' anno precedente. Invariata risulta invece la consistenza del personale con contratto a tempo determinato, pari a 12 unità, di cui 10 impiegati con profili tecnico-amministrativi professionalmente significativi.

Complessivamente il numero di addetti FTE al 31 dicembre 2006, risulta pari a 304,54 unità, rispetto ai 310,60 dell' anno precedente.

Nel corso dell' anno sono venuti a cessare 11 rapporti di lavoro, di cui 2 a tempo determinato e 9 a tempo indeterminato: 5 per dimissioni volontarie subordinate (v. dopo), 2 per raggiunti limiti di età, uno transitato nella controllata GH Palermo SpA e uno licenziato.

Al contempo si è proceduto alla riassunzione a tempo indeterminato di un impiegato transitato nel 2005 nella controllata GH Palermo SpA, nonché all' assunzione a tempo indeterminato part-time per 2 anni di 4 operai ed un impiegato, avendo la Società accettato la proposta di dimissioni volontarie anticipate da parte di 5 addetti subordinate all'

assunzione dei figli. Si è trattato di un' operazione a carattere straordinario accolta favorevolmente dal Vs. Consiglio di Amministrazione che, preso atto del lentissimo programma di fuoriuscita del personale per raggiunti limiti di età, ha inteso cogliere l' opportunità di assicurare alla Società un turn-over con risorse umane giovani (e quindi con una maggiore produttività, soprattutto nella categoria operai) e dal costo nettamente inferiore.

In dettaglio la consistenza dell' organico al 31 dicembre 2006 risulta come appresso:

Dirigenti	2 (di cui 1 a tempo determinato)
Quadri	4 (di cui 1 a tempo determinato)
Impiegati	166 (di cui 10 a tempo determinato)
Operai	136
Totale	308 (di cui 12 a tempo determinato)

Al 31 dicembre 2006, le unità di personale con rapporto part-time sono 10, di cui 6 impiegati e 4 operai, mentre al 31 dicembre 2005 erano appena 2 impiegati.

La situazione alla data di approvazione del presente progetto di bilancio risulta sostanzialmente analoga a quella sopra illustrata, stante che l' organico nei primi mesi dell' anno si è ridotto per avvenute dimissioni di un Quadro direttivo con contratto a tempo determinato.

Come anticipato, la gestione delle risorse umane è stato ispirato alla efficiente riallocazione del personale ex handling esuberato ad esito della cessione dell' autonomo ramo d' azienda nel maggio 2005, nonché al contenimento dei costi, i cui effetti possono essere così sintetizzati:

- riduzione del 73% del lavoro straordinario;
- incremento del 28% delle ferie godute.

Continua invece ad essere deludente il dato relativo alle assenze per malattie - pari a quasi 5 mila giornate nel 2006 ovvero pari al costo di 23 addetti - in marginale riduzione (8%) sull' esercizio precedente e comunque concentrato nell' area *operations* e nei giorni prefestivi e festivi. E' comunque utile sottolineare che laddove si siano verificati i presupposti, la Società ha proceduto al licenziamento del dipendente: al momento, la fattispecie ha riguardato due addetti.

3.3 La Formazione.

Nel corso del 2006 l' attività formativa è stata prevalentemente rivolta agli operai del servizio manutenzioni che, essendo costituito in gran parte dal personale ex handling, aveva necessità di essere riqualificato per poter essere utilmente reimpiegato.

A tale riguardo, 47 operai dei servizi tecnico-manutentivi sono stati avviati al *Corso per l' esecuzione dei lavori elettrici sottotensione in bt e fuori tensione e lavori in prossimità in at e bt*, e solo 3 di essi non hanno conseguito l' idoneità.

Per il resto, sono stati curati i corsi al personale impiegatizio ed operaio del servizio merci, rivolti agli aspetti della sicurezza aeroportuale, nonché a quelli di crescita professionale:

- corso IATA DGR base, cat 8/7, rivolto a sette operai;
- corso IATA DGR base, cat. 6 rivolto a sette impiegati

4. Il sistema di qualità aziendale.

Come noto, nel luglio 2004, a seguito della prevista estensione del campo di applicazione, GESAP ha conseguito la Certificazione di

Qualità ISO 9001/2000 (Vision), per le attività svolte in veste di Gestore aeroportuale, e comprendenti, in quella fase, anche le attività garantite come principale *handler* dello scalo.

A seguito della cessione, nel 2005, dell' autonomo ramo di azienda dell' handling alla propria controllata GH Palermo SpA, è risultato necessario ripercorrere l' iter per il conseguimento della certificazione di qualità correlata al rimodulato campo di applicazione in funzione del nuovo assetto aziendale e delle attività esplicate.

Scorporato, dunque, ogni riferimento alle attività di *handling*, il campo di applicazione è stato 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; gestioni delle subconcessioni*".

L' operazione ha comportato la rielaborazione e riedizione del **Manuale di Qualità** e la riscrittura delle procedure gestionali ed operative richiedendo un apposito *audit* da parte della Società di Certificazione.

A seguito dell' esito positivo di tale "*audit straordinario*", effettuato nel settembre 2005, è stata rilasciata da TUV Italia una certificazione con un nuovo campo di applicazione, confermata con l' ulteriore "*audit di sorveglianza*" del 6 e 7 marzo 2006, effettuato a garanzia della corretta conduzione delle azioni di monitoraggio, misurazione, analisi e miglioramento continuo dei processi aziendali oggetto di certificazione.

Successivamente, in data 23 novembre 2006, in vista della scadenza naturale della certificazione originaria ISO 9001/2000 di validità triennale (rilasciata per le attività di *handling* nel dicembre del 2003), l' Ente Certificatore, dopo le previste verifiche di "ciclo completo", ha rinnovato per i successivi tre anni la certificazione di qualità riconoscendo all' Organizzazione una gestione del sistema particolarmente efficace.

In tale ambito, particolare rilevanza assumono le attività di **Customer Satisfaction** finalizzate al rilevamento del livello di soddisfazione della clientela ed all' analisi dei dati e delle informazioni raccolte, sia qualitative che quantitative, che consentono l' acquisizione di una conoscenza sempre più approfondita delle reali esigenze e della qualità percepita dal passeggero e di adottare di conseguenza le più opportune azioni correttive e di miglioramento.

Le analisi svolte in tale campo seguono due linee logiche fondamentali riferibili:

- la prima, all' analisi dei reclami e dei suggerimenti dei passeggeri, gestiti e trattati in sede di *Customer Service*, che opportunamente analizzati ed elaborati sono periodicamente portati alla attenzione dei competenti enti aziendali;
- la seconda, allo studio delle risultanze delle indagini, svolte periodicamente, per la rilevazione dei livelli di soddisfazione degli utenti dell' aeroporto e del loro profilo.

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.

Proprio la redazione della Carta dei Servizi Aeroportuali, di cui sono stati curati lo sviluppo, la redazione e la pubblicazione dell' edizione 2007, appena approvata da Enac, rappresenta un momento particolarmente qualificante per l' orientamento e la verifica delle attività delle aree aziendali preposte alla fornitura dei servizi alla clientela, con corredo di tutte le iniziative (predisposizione del *timetable* aeroportuale, disponibilità di punti di informazione,

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

Lo stato dell' arte aziendale in materia di Qualità, per quanto realizzato nel corso del 2006, 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;
- verifiche TUV per sorveglianza semestrale e conferma del Certificato per il SGQ ed *audit* per emissione del nuovo Certificato;
- attività di mantenimento e miglioramento del SGQ ISO 9001-2000;
- gestione attività di *Customer Service*;
- elaborazione e pubblicazione della Carta dei Servizi 2006;
- realizzazione delle attività per la Carta dei Servizi 2007.

Di contro la prefigurazione dei futuri impegni, oltre alle azioni finalizzate al mantenimento della certificazione conseguita, concerne l' attuazione dei seguenti passi:

- impostazione e sviluppo del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14000;
- certificazione ambientale SGA GESAP (ISO 14000);
- certificazione ISO 18001 SMS GESAP (in linea con la Circolare ENAC 28.10.2003).

5. I Sistemi Informativi.

Nel corso del 2006 sono state avviate numerose attività volte a sviluppare, qualificare e consolidare, sia sotto l'aspetto tecnologico che funzionale, le infrastrutture e i sistemi applicativi esistenti nello scalo.

Le profonde trasformazioni strutturali che stanno modificando giorno dopo giorno il volto dell'aerostazione, il potenziamento di alcuni servizi e la dilatazione degli spazi a questi dedicati hanno a loro volta determinato interventi anche dal punto di vista informatico.

Ridimensionati e rimodulati strutturalmente e funzionalmente, servizi quali il nuovo Stand-by a 12 postazioni (8 di *front-office* e 4 di *back-office*) o anche il magazzino centralizzato *Lost&Found* hanno sensibilmente migliorato la qualità dei servizi offerti al passeggero:

1. integrato nel sistema Cute, mediante l'applicativo Crews di RESA, e collegato quindi a tutti i DCS, il nuovo **Stand-by** oltre che per la lista d'attesa, permette agli handlers di decongestionare le code ai check-in, "dirottando" su questa struttura tutti coloro che hanno un biglietto elettronico e viaggiano col solo bagaglio a mano;
2. novità rispetto al passato è il **magazzino centralizzato LL&FF**, all'interno del quale confluiscono i bagagli smarriti di tutti gli handlers presenti nello scalo, o meglio di tutti i vettori operativi sullo scalo. Per automatizzare e quindi velocizzare la procedura di stoccaggio e riconsegna dei bagagli è stato acquistato un software per l'acquisizione dei dati mediante lettura ottica delle etichette bagaglio con il quale, non solo è possibile avere la situazione del magazzino LL&FF costantemente aggiornata, ma semplifica anche il reperimento dei bagagli mediante DB.

Fra gli interventi iniziati nel 2005, ma completati nel 2006, va menzionato il nuovo **Sito WEB** in italiano e in inglese, per l' informativa al pubblico, ma anche il completamento dell' installazione del nuovo **sistema di scalo AOSNICE** che va incontro alle esigenze delle varie aree di scalo, di "gestione della programmazione voli", "giornale di scalo", "statistiche", "fatturazione", nonché "gestione operativa delle risorse di scalo".

Relativamente a quest' ultimo è stato predisposto anche l' interfacciamento con il FIDS aeroportuale mediante *link* arco in modo da avere, fra i due sistemi, uno scambio di dati bidirezionale.

È proseguita la progressiva sostituzione dei monitor di vecchia generazione con unità di nuova generazione a tecnologia innovativa (monitor LCD-TFT), sul sistema **FIDS** Solari NET 2000 che consente l' informazione al pubblico a mezzo tabelloni, display e monitor; informativa che è stata estesa anche ai check-in attraverso la sostituzione del sistema STE (monitor WIDE Screen con sistema a logo fisso), con monitor TFT che consentono inoltre attraverso il **Thin Client** di Solari, acquisito allo scopo, la gestione della visualizzazione delle informazioni sui TFT in tre differenti layout, ma anche una maggiore affidabilità rispetto alla precedente soluzione.

Per meglio regolare l' assegnazione delle postazioni check-in *common* - cioè le postazioni non in uso esclusivo da parte degli handlers - è stato adottato un software per la gestione delle postazioni client del Crews che consente di verificare e monitorare gli **accessi al Sistema Cute Aeroportuale** per quanto riguarda i tempi di occupazione dei banchi, autorizzando solamente gli utenti abilitati dall' Ente Aeroportuale di Gestione (per gruppi o individualmente), in base a criteri stabiliti dai contratti stipulati con le varie società di handling operanti sull' Aeroporto ed in base alla programmazione stabilita, ma anche di fornire statistiche sull' utilizzo dei banchi *check-in* e dei *gates* di imbarco secondo vari criteri di filtro o raggruppamento.

6. I Servizi di Sicurezza aeroportuale.

Anche per il 2006 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 Società esterna in possesso dei requisiti tecnico professionali previsti dal D.M. 23 febbraio 2000.

In ottemperanza alle normative in materia, nel corso del 2006 le attività di controllo hanno registrato un ulteriore 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.

In particolare, nel corso del secondo semestre, la Società ha provveduto a sostituire tutti gli apparati dedicati al controllo passeggeri e bagagli a mano, alcuni dei quali al termine del ciclo, o comunque obsoleti, acquistando le apparecchiature tecnologicamente più avanzate per lo *screening* dei passeggeri e dei bagagli al seguito, tutte conformi alle prescrizioni di legge ed alle caratteristiche tecniche certificate dal Comitato Esperti di Enac (DM 85/99 e segg.).

Con l' emanazione del Regolamento CE 1546/06, introdotto subito dopo gli sventati attacchi terroristici in Inghilterra del settembre 2006, la Comunità Europea ha disciplinato nuove modalità di controllo per i passeggeri in partenza, vietando il trasporto di liquidi, gel, fluidi e sostanze di analoga consistenza se non in modesta quantità.

A confermare il costante impegno della Società alle problematiche di *security*, vale rilevare che, anche in questa circostanza, la Società, dopo essersi confrontata con tutti gli operatori istituzionali in sede di CSA (Comitato di Sicurezza Aeroportuale), ha garantito l' immediata attuazione di una serie di iniziative di coordinamento del personale e

di informazione ed ha provveduto a fornire ai passeggeri i sacchetti trasparenti per il trasporto dei liquidi nelle quantità consentite, riuscendo a contenere al minimo i disagi per l'utenza.

Sulla scorta dell'esperienza degli anni precedenti, si è inoltre proceduto alla ottimizzazione dell'apertura dei filtri di sicurezza in funzione dei flussi passeggeri in transito nelle varie fasce orarie secondo lo schedulato dei voli, con particolare attenzione ai periodi di picco (ponti, festivi e stagione estiva).

Quanto agli aspetti impiantistici, nel 2006 è stata completata l'installazione del nuovo sistema di accesso con lettori biometrici, per la diversificazione della politica di accesso alle diverse aree aeroportuali, come anche previsto dall'introduzione della Scheda n° 9 PNS (aree sterili ed aree critiche), che entrerà in funzione entro il prossimo mese di giugno unitamente al nuovo sistema di tesseramento aeroportuale, la cui gestione è transitata dall'Enac al gestore aeroportuale.

Il 2006 ha visto anche l'implementazione del sistema di videosorveglianza lungo la recinzione perimetrale e nei siti aeroportuali "sensibili", come individuati in sede di Comitato di Sicurezza secondo le prescrizioni del PNS.

7. Il contenzioso.

La Società nel presente bilancio ha adeguato, alla luce anche dell'assenza di novità rispetto la esigibilità dei crediti, i fondi rischi a sostegno verso la Società Inglese MD AIRLINES (102.578,14 euro) ed AIR INDUSTRIA S.P.A. (decreto ingiuntivo emesso nel 2004).

In particolare a sostegno del credito MD AIRLINES si è accantonata un'ulteriore somma pari a 32.578,14 euro, mentre a sostegno del credito AIR INDUSTRIA S.P.A. si sono accantonati 48.053,99 euro.

7.1. Crediti maturati nel 2006

Gesap ha maturato nei confronti della compagnia aerea Club Air un credito pari a 75.570,78 euro, per il recupero del quale sono in corso azioni legali. Nel presente bilancio è stata accantonata, a scopo precauzionale, la somma di 37.785,39 euro, pari al 50% del credito.

7.2. Clienti dichiarati falliti nel 2006

Nel corso del 2006 sono state dichiarate fallite le compagnie Axis Partners e Yes Air; il cui credito complessivamente ammonta a 10.676,00 euro.

La Società nel presente bilancio ha provveduto a svalutare l'intero credito e di promuovere le opportune azioni legali volte al recupero del credito.

7.3. Altre pendenze legali

GIUDIZI PROMOSSI CONTRO ALCUNE SOCIETÀ DI AUTONOLEGGIO

Cinque dei sei giudizi pendenti presso il Tribunale di Palermo tra Gesap ed alcune Società di autonoleggio (Hertz Italiana S.p.A., Autoservizi Maggiore S.p.A., Avis Autonoleggio S.p.A., Sicily by car S.p.A. ed Europcar Italia S.p.A.), aventi ad oggetto la determinazione del canone spettante a Gesap per il periodo 1991/1995, si sono conclusi con rispettive sentenze tutte depositate nel 2006, con le quali il Tribunale di Palermo ha condannato le Società di autonoleggio, ciascuna per quote differenti, al pagamento nei confronti della Società del canone giudizialmente quantificato - per lo più in misura inferiore a quanto preventivato nel bilancio 2005 - oltre al 50% delle spese di giustizia.

La Società ha pertanto proceduto a rettificare le poste in bilancio utilizzando gli accantonamenti in precedenza costituiti pari ad euro 249.866,05.

NADA PUBBLICITÀ S.P.A.

Il giudizio promosso dalla Società per ottenere dalla Nada (Società che ha gestito il servizio di pubblicità nell' ambito aeroportuale dal 1985 al 1997) il canone relativo alla utilizzazione degli impianti, senza titolo, negli anni '97 e '98, oltre al risarcimento dei danni per atti di concorrenza sleale, è giunto alla fase conclusiva.

Giusta valutazioni del legale di parte, il Consiglio di Amministrazione di Gesap, nella seduta del 27 luglio 2006, ha deliberato di procedere in via transattiva al bonario componimento della causa. L' atto di transazione è in via di definizione; con lo stesso è stato convenuto che Gesap corrisponderà alla Nada la somma pari a 119.470,49, euro importo previsto nei bilanci precedenti. Conseguentemente si è provveduto a stralciare i residui crediti verso la Nada per 87.157,26 euro, utilizzando accantonamenti costituiti nei bilanci precedenti.

GIUDIZI PER CREDITI NEI CONFRONTI DI TERZI

Nel marzo del 1996 a Gesap sono state notificate - ad istanza del Ministero dei Trasporti - tre distinte ordinanze-ingiunzioni per utenze comuni relative ad aree subconcesse dalla Società di gestione. La Gesap ha proposto opposizione alle stesse. Con sentenze passate in giudicato nel 2004, il Tribunale di Palermo ha accolto le opposizioni proposte dalla Società, dichiarando illegittime le ingiunzioni fiscali emesse dal Ministero dei Trasporti nel 1996.

Connessi ai superiori giudizi, è il giudizio promosso dalla Società per il recupero dei crediti per rivalsa di utenze comuni nei confronti della

Par e della Esso Petroli che, per quanto evidenziato, non è stato riconosciuto.

Pertanto, nel presente bilancio, si è proceduto ad eliminare il credito di 139.416,53 euro, utilizzando l' accantonamento costituito nei bilanci precedenti.

8. Le società partecipate.

8.1 Airgest Spa.

La gestione della partecipazione nella società di gestione dello scalo di Trapani, è proseguita secondo le direttive di prudenza da Voi pervenute in più occasioni e, da ultimo, in sede di approvazione del bilancio 2005.

In tal senso, come anticipatoVi, il Vs. Consiglio di Amministrazione ha deliberato di non aderire all' aumento di capitale sociale a 3.308.250 euro deliberato il 29 ottobre 2005, avendo anche dovuto tenere in debito conto le continue richieste di chiarimenti provenienti da Enac in ordine al mantenimento di tale partecipazione e al possibile impatto della stessa sull' equilibrio economico-finanziario di GESAP.

Comunque, come Vi è altrettanto noto, il deliberato aumento di capitale sociale è andato deserto, lasciando la misura del capitale sociale di AIRGEST a 917.480 euro, successivamente abbattuto per perdite, ex art.2446 c.c., a 424.952,42 euro.

A coerenza di quanto operato fino a quel momento, il Vs. Consiglio di Amministrazione ha deliberato di non aderire neanche all' aumento di capitale sociale scindibile, fino a 3,1 milioni di euro, deliberato il 31 marzo 2006, questa volta sottoscritto dagli altri Soci, di modo che la propria partecipazione si è ridotta al 3,939%, per un valore nominale di poco superiore ai 122 mila euro.

Nel corso del 2006, inoltre, è stato rinnovato il Consiglio di Amministrazione a seguito di revoca degli amministratori della Società, confermando le tesi di *mala gestio* che GESAP ha avanzato con il ricorso ex art.2409 c.c. per la nomina di un Amministratore giudiziario.

Va dato atto al nuovo Consiglio di AIRGEST di avere modificato profondamente e fin da subito le modalità di gestione della Società, al punto che il Consiglio di Amministrazione dell' Enac ha revocato la propria precedente deliberazione del 2005 con la quale veniva revocata la gestione dello scalo di Trapani ad AIRGEST.

In tal senso, il Vs. Consiglio di Amministrazione ha deciso di sottoscrivere il nuovo aumento di capitale sociale inscindibile a 4.651.173,48 euro, deliberato il 1° marzo del 2007, con un esborso di poco superiore ai 60 mila euro, confidando sulle buone prospettive di integrazione tra i due scali, fortemente sostenute dagli attuali rappresentanti dei Soci pubblici e dall' Assessore Regionale ai Trasporti.

8.2 GH Palermo Spa/rapporti con la controllata.

Il 2006 costituisce il primo intero esercizio di attività della controllata GH Palermo SpA, la cui attività - come noto - è stata avviata nel maggio del 2005 a seguito della cessione dell' autonomo ramo d' azienda dell' handling.

I risultati della gestione sono più che soddisfacenti solo che si faccia riferimento al progetto di bilancio al 31.12.2006 approvato dal Consiglio di Amministrazione e che prevede un disavanzo dopo le imposte di 533 mila euro, ma soprattutto al budget 2007 approvato il 31 maggio scorso e che prevede un saldo positivo dopo le imposte di 172 mila euro.

Infatti, se l' esercizio 2006 ha potuto beneficiare per circa 200 mila euro della revisione operata da Enac dei costi per l' uso di aree, beni e infrastrutture in uso esclusivo, il bilancio del 2007 potrà esporre per lo stesso motivo minori costi, cifrati allo stato in oltre 400 mila euro.

Ma il vero punto di svolta nel 2007 è costituito dalla sottoscrizione di un importante contratto triennale con la compagnia aerea Wind Jet, a partire dal prossimo 1° luglio, che, come detto, con una quota pari al 13% del traffico passeggeri complessivo sullo scalo di Palermo, si è dimostrato il *player* più dinamico nel 2006, con un balzo di ben oltre il 45% dei passeggeri trasportati e di oltre il 35% dei movimenti.

Tale contratto porta la ns. controllata ad essere il primo *handler* sullo scalo e, soprattutto, modifica significativamente la struttura del conto economico, di guisa tale che il budget 2007 determina un MOL di 575 mila euro, un EBITDA di 960 mila euro e un risultato dopo le imposte di + 172 mila euro.

Tale aggiornamento del budget consente alla controllata di recuperare una redditività tale da neutralizzare, se non del tutto, almeno in parte, il *re-pricing* di alcuni contratti, a seguito dell' entrata in vigore sullo scalo, dal 1° gennaio 2006, delle Infrastrutture Centralizzate di Base che il gestore aeroportuale fattura direttamente ai vettori e che questi ultimi cercano di recuperare, almeno in parte, a spese dei prestatori di servizi a terra.

A tale riguardo, si può affermare con soddisfazione che ha avuto pieno successo la scelta strategica operata dal Vs. Consiglio di Amministrazione nella primavera del 2005, costituendo una società autonoma che con l' imprescindibile supporto del socio di minoranza GESAC Handling, ha recuperato efficienza e redditività, ancorché in un contesto di esasperata concorrenza: basti pensare che GH Palermo gestisce oggi un traffico passeggeri pari a quello gestito dall' autonoma Business Unit nel 2004, ma con la metà del personale (!).

In tal senso, straordinario è stato il lavoro compiuto dal Management della controllata, ma ancor più lo è stato lo sforzo del Personale transitato, che ha dimostrato carattere e professionalità, raggiungendo incrementi di produttività impensabili solo due anni addietro.

La soddisfazione è ancora maggiore guardando alla *performance* qualitativa della nostra controllata che garantisce su questo scalo la miglior qualità dei servizi alle compagnie e ai passeggeri, come certificato dalla locale Direzione Aeroportuale di Enac che, diversamente, ha sollecitato gli altri *handlers* a migliorare le proprie performance che, in alcuni casi, non soddisfano neppure i parametri minimi previsti della Carta dei Servizi dell' Aeroporto.

Per il resto, i rapporti con la controllata si limitano all' esecuzione di contratti di noleggio mezzi di rampa e assistenza alla manutenzione, nonché alla gestione della Sala Vip di GESAP e al servizio di prima accoglienza per i passeggeri a ridotta mobilità (PRM), offerto gratuitamente a tutte le compagnie aeree operanti sullo scalo.

9. I primi mesi del 2007 ed evoluzione prevedibile della gestione.

I primi mesi del corrente esercizio sono stati caratterizzati da eventi particolarmente significativi quali:

1. l' integrale sottoscrizione, come detto, della prima *tranche* dell' aumento di capitale sociale deliberato il 16 dicembre 2006;
2. le significative modifiche statutarie apportate dall' Assemblea straordinaria del 5 febbraio 2007 e, in particolare, l' art.15 che ha ridotto da sette a cinque il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione;
3. la riconferma, per quanto a ranghi ridotti conformemente alla citata modifica statutaria, del Consiglio di Amministrazione, per

il triennio 2007/2009 e fino all' approvazione del bilancio al 31/12/2009;

4. la sottoscrizione da parte del Ministro dei Trasporti del Decreto Interministeriale per la Concessione quarantennale della Gestione Totale dello scalo.

Dal punto di vista dei risultati economici, l' esercizio 2007 si sta rivelando particolarmente deludente, sia sul fronte dei ricavi aviation, stante il perdurante mancato adeguamento tariffario che, alla luce della attuale normativa, potrà venire solo con la firma del Contratto di Programma, sia sul fronte dei ricavi non aviation - ad eccezione delle *revenues* attese dalla gestione delle aree di sosta e dai contratti di subconcessione della pubblicità e dei rent a car - per la mancata realizzazione delle nuove aree commerciali (prevista ormai per fine anno) con annesso rinvio dell' individuazione del nuovo gestore del *retail* e del Food&Beverage. Come pure, il passaggio al nuovo modello di gestione dei carrelli portabagagli, molto più efficiente e di gran lunga meno oneroso, previsto, anche in questo caso, per la fine dell' anno.

Tale scenario non potrà che indurre la Società ad un controllo ancora più stringente dei costi, per quanto non è realmente pensabile un corrispondente ed altrettanto veloce adeguamento dei costi, soprattutto del personale.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, il dato dei primi mesi dell' anno sembra confermare la prosecuzione del trend positivo del 2006, mentre particolarmente attese sono le performance delle nuove destinazioni, soprattutto internazionali.

Di certo, a livello nazionale, continuerà a tenere banco l' esito atteso della gara che deciderà del futuro di Alitalia.

Ad oggi, la competizione sembra vedere favorita l' altra compagnia aerea italiana, AirOne: una simile eventualità porterà necessariamente

ad una razionalizzazione degli operativi delle due compagnie e, soprattutto, una profonda rivisitazione dell'attuale sistema bipolare di Fiumicino e Malpensa

Interessante, nel panorama nazionale, anche l'acquisizione di Eurofly da parte di Meridiana, che potrebbe portare ad un ulteriore sviluppo del traffico a lungo raggio, preferibilmente intercontinentale, che vedrebbe l'aeroporto di Palermo quale unico interlocutore della Sicilia grazie alle infrastrutture di volo di cui disponiamo.

In tal senso, la Società sta proseguendo la strategia - condivisa con gli altri aeroporti regionali - mirata ad un'offerta sempre più ampia di collegamenti internazionali e nazionali *point to point*, in termini di destinazioni e frequenza dei voli, con un occhio di riguardo allo sviluppo delle compagnie *low cost* che tuttavia, come noto, comporta l'offerta di contributi di marketing per lo *start-up* delle nuove rotte.

A questi vettori, infatti, è inevitabilmente affidato il compito di garantire sostenuti tassi di crescita del traffico passeggeri grazie al fenomeno, non più nuovo, del prezzo stracciato che, come dicono i sociologi, ha creato una nuova categoria di viaggiatori, denominati compulsivi in quanto attirati più dall'opportunità di viaggiare a basso costo che da un reale interesse per la destinazione da raggiungere.

Tale fenomeno, ulteriormente esasperato dall'offerta di migliaia di biglietti aerei gratuiti (Ryanair), troverà un freno solo nei limiti infrastrutturali degli scali e, soprattutto, nei limiti ambientali (eccessivo inquinamento acustico ed atmosferico) come nel caso di Ciampino.

Un'altra opzione strategica ancora non percorsa da Gesap è quella dell'individuazione di un vettore quale partner strategico dell'aeroporto di Palermo, con cui sviluppare relazioni finalizzate ad un aumento e consolidamento del traffico nel medio-lungo periodo. A questo obiettivo, il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Management

stanno dedicando particolare attenzione, tanto da confidare di trovare un' adeguata risposta entro il corrente esercizio.

In generale, il Vs. Consiglio di Amministrazione e il Management si stanno muovendo nella direzione di:

1. **migliorare i servizi di accoglienza interni all' aerostazione**, come la qualità e la confortevolezza delle sale di imbarco, la capacità di offrire informazioni attraverso una segnaletica efficace e punti di assistenza al passeggero, la varietà dell' offerta commerciale e della ristorazione;
2. **tenere elevata la sicurezza dello scalo**, sia come *security* che come *safety*, attraverso continui investimenti che garantiscano i migliori standard sia in termini di attrezzature che di risorse umane;
3. **promuovere lo scalo presso le Compagnie Aeree**, sia in termini di contributi di marketing allo start-up delle nuove rotte, sia in termini di integrazione con gli Enti istituzionali preposti alla promozione del turismo in Sicilia;
4. **ampliare l'offerta**, sia in termini di sviluppo dei collegamenti aerei mediante l' introduzione di nuove destinazioni e nuovi vettori, sia in termini di intensificazione dei collegamenti già esistenti;
5. **controllare costantemente i costi** per il loro contenimento, attraverso l' avvio del sistema di controllo di gestione;
6. **ampliare l' ambito di operatività verso aree di business sinergiche** il cui contributo non è soltanto economico ma anche di contributo all' innalzamento della qualità dei servizi offerti, quali: parcheggi, ristorazione, aree commerciali, hotel

aeroportuale, locali ed hangar per le compagnie aeree e per gli altri operatori della filiera del trasporto aereo;

7. **rendere maggiormente flessibile il personale**, al fine di realizzare compiutamente il percorso di razionalizzazione e ottimizzazione già avviato.

Come già detto in altra parte di questa relazione, un grave vincolo allo sviluppo in grande stile dello scalo di Palermo che, in tal senso, può proporsi come il principale punto di riferimento commerciale e di intrattenimento anche per le zone limitrofe, è determinato dalla modesta qualità dei collegamenti, intesa come necessità di un miglior collegamento autostradale e ferroviario con Palermo e con Trapani, nonché della soluzione dell'annoso problema dell'attraversamento viario della Città di Palermo.

A tale riguardo, riteniamo che Voi Soci, in particolare i rappresentanti di enti locali e territoriali, possiate intestarVi la costituzione di un Tavolo di lavoro che coinvolga al massimo livello tutte le istituzioni della Regione, al fine di individuare un percorso di medio-lungo termine, in assenza del quale si renderà necessario avviare la progettazione del nuovo aeroporto di Palermo in una localizzazione meno sacrificata dell'attuale.

10. AZIONI PROPRIE, SEDI SECONDARIE

10.1 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.

10.2 Sedi secondarie

La Società non ha sedi secondarie.

11. CONCLUSIONI

A chiusura della presente relazione il Consiglio di Amministrazione propone a Voi Signori Azionisti di approvare il bilancio chiuso al 31.12.06 e di destinare a riserva straordinaria la parte dell' utile netto di gestione, eccedente la quota destinata obbligatoriamente a riserva ordinaria.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Avv. Rosario Calì

Vice Presidente Dr. Roberto Helg

Amministratore delegato Dr. Giacomo Terranova

Consigliere D.ssa Sofia Paternostro

Consigliere Avv. Leonardo Palazzolo

Il Direttore Generale e Accountable Manager

Dr. Carmelo Scelta

**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*

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SULL'ATTIVITÀ DI VIGILANZA
EX ART. 2429 Cod.Civ. AL BILANCIO CHIUSO AL 31.12.2006**

Signori Azionisti,

il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla Vostra approvazione nei termini statuari 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 4 giugno 2007, con rinuncia parziale del termine imposto dall'art. 2429 c.c. concessa dallo stesso organo collegiale.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2006 il Collegio sindacale, come noto nominato nella attuale composizione con delibera assembleare del 20/7/2006, ha 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 a n. 2 assemblee degli azionisti e a n. 19 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 nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società. Pertanto, si può 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 recente modello organizzativo e delle nuove implementazioni con l'individuazione delle diverse aree di responsabilità, necessita, come già altre volte evidenziato dal Collegio sindacale, l'attivazione di una specifica area di "*internal auditing*", ancora in fase di studio;
- 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 2006 può così rappresentarsi:

STATO PATRIMONIALE	(unità di euro)
ATTIVO	
Immobilizzazioni	29.393.722
Attivo circolante	40.971.228
Ratei e risconti attivi	351.660
TOTALE ATTIVO	70.716.610
PASSIVO	
Patrimonio netto	17.037.605
Fondi per rischi ed oneri	708.360
Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	5.174.203
Debiti	47.076.418
Ratei e risconti passivi	720.024
TOTALE A PAREGGIO	70.716.610
CONTI D'ORDINE	93.356.771
CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	34.747.338
Costi della produzione	-34.215.347
Proventi ed oneri finanziari	-320.949

Rettifica di valori di attività finanziarie	66.685
Proventi ed oneri straordinari	1.307.387
Risultato prima delle imposte	1.585.114
Imposte sul reddito	-707.143
Utile (perdita) dell'esercizio	877.971

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 2006, 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:

- ❖ il risultato economico dell'esercizio 2006, sebbene influenzato da poste di carattere straordinario, evidenzia lo sforzo compiuto dal management in ordine ad una efficace politica di contenimento dei costi e ad una costante attenzione alla gestione dei crediti e dei ricavi non aviation;

- ❖ all'interno di un quadro normativo di settore in continua evoluzione e che incide, anche pesantemente, sui bilanci presenti e futuri delle società di gestione aeroportuale, appare necessario imprimere un maggiore impulso all'attuazione degli strumenti di programmazione finanziaria connessi agli obiettivi di natura economico patrimoniali, tenuto anche conto che la società, in coerenza al *Documento Strategico* preliminare predisposto dalla Regione Sicilia ed al *Masterplan* sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, ha redatto nell'Ottobre 2006 un primo documento denominato "*Quadro sintetico degli interventi strutturali nel periodo 2007-2013*" che prevede un piano di investimenti pari a 150 milioni di euro. Su tale fronte assume particolare rilievo positivo l'operazione di aumento di capitale sociale di cinque milioni di euro deliberato nel dicembre 2006 e per il quale ad oggi risulta già stata integralmente sottoscritta la prima tranche di € 1.999.888 oltre € 1.000.138 di sovrapprezzo azioni. L'apporto di mezzi propri, sebbene parzialmente, concorrerà all'adeguamento dell'equilibrio finanziario rispetto agli investimenti in corso.

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 31.12.2006, così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione, dichiarandosi altresì d'accordo sulla formulata proposta di destinazione dell'utile di € 877.971.

Cinisi – Punta Raisi (PA), 14/6/2007

IL COLLEGIO SINDACALE

Presidente Dr. Domenico Montalto

Dr. Ruggero Avellone

Dr. Daniele Santoro

Dr. Roberto Polizzi

Rag. Antonino Maraventano

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

**GES.A.P. SOCIETÀ' DI GESTIONE DELL'AEROPORTO DI
PALERMO SPA**

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2006

**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

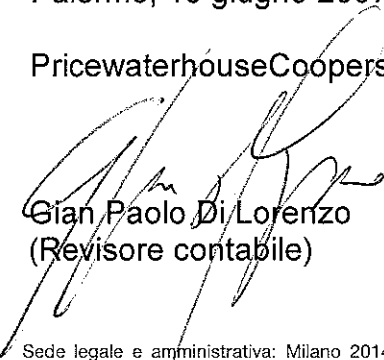
- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della GES.A.P. Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA chiuso al 31 dicembre 2006. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della GES.A.P. Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 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 13 giugno 2006.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della GES.A.P. Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo SpA al 31 dicembre 2006 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.

Palermo, 13 giugno 2007

PricewaterhouseCoopers SpA


Gian Paolo Di Lorenzo
(Revisore contabile)