

## **AST AEROSERVIZI s.p.a. a socio unico**

Sede in: CONTRADA CALA FRANCESE, SNC, 92010 LAMPEDUSA E LINOSA (AG)

Codice fiscale: 04534290822

Numero REA: AG 163057

Partita IVA: 04534290822

Capitale sociale: Euro 850.000 i.v.

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI CON SOCIO UNICO

Settore attività prevalente (ATECO): 522300

Società in liquidazione: No

Società con socio unico: Si

Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento: Si

Denominazione società/ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento: AZIENDA SICILIANA TRASPORTI  
SPA

Appartenenza a un gruppo: Si

Denominazione società capogruppo: AZIENDA SICILIANA TRASPORTI SPA

Paese capogruppo: ITALIA

### **Bilancio al 31/12/2015**

Gli importi presenti sono espressi in Euro

**Stato patrimoniale**

	al 31/12/2015	al 31/12/2014
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
Parte richiamata	-	-
Parte da richiamare	-	-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	-	-
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
Valore lordo	232.601	99.749
Ammortamenti	47.661	30.523
Svalutazioni	-	-
Totale immobilizzazioni immateriali	184.940	69.226
II - Immobilizzazioni materiali		
Valore lordo	1.442.710	1.347.540
Ammortamenti	839.164	738.189
Svalutazioni	-	-
Totale immobilizzazioni materiali	603.546	609.351
III - Immobilizzazioni finanziarie		
Crediti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	2.922
esigibili oltre l'esercizio successivo	2.922	-
Totale crediti	2.922	2.922
Altre immobilizzazioni finanziarie	9.800	9.800
Totale immobilizzazioni finanziarie	12.722	12.722
Totale immobilizzazioni (B)	801.208	691.299
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
Totale rimanenze	97.534	95.593
II - Crediti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.487.171	1.231.488
esigibili oltre l'esercizio successivo	175.445	210.967
Totale crediti	1.662.616	1.442.455
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	500.000	500.000
IV - Disponibilità liquide		
Totale disponibilità liquide	515.425	521.436
Totale attivo circolante (C)	2.775.575	2.559.484
D) Ratei e risconti		
Totale ratei e risconti (D)	49.331	39.004
Totale attivo	3.626.114	3.289.787
<b>Passivo</b>		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	850.000	850.000
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	-	-
III - Riserve di rivalutazione	-	-
IV - Riserva legale	13.128	13.128
V - Riserve statutarie	-	-
VI - Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VII - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria o facoltativa	-	-
Riserva per acquisto azioni proprie	-	-
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ	-	-
Riserva azioni (quote) della società controllante	-	-
Riserva non distribuibila da rivalutazione delle partecipazioni	-	-
Versamenti in conto aumento di capitale	-	-
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	-	-
Versamenti in conto capitale	-	-
Versamenti a copertura perdite	-	-
Riserva da riduzione capitale sociale	-	-
Riserva avanzo di fusione	-	-
Riserva per utili su cambi	-	-
Varie altre riserve	119.152	153.505
Totale altre riserve	119.152	153.505
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	-	-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		
Utile (perdita) dell'esercizio	-204.367	-34.353

Copertura parziale perdita d'esercizio	-	-
Utile (perdita) residua	-204.367	-34.353
Totale patrimonio netto	777.913	982.280
B) Fondi per rischi e oneri		
Totale fondi per rischi ed oneri	52.381	79.617
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	203.823	154.463
D) Debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.542.706	2.073.427
esigibili oltre l'esercizio successivo	49.291	-
Totale debiti	2.591.997	2.073.427
E) Ratei e risconti		
Totale ratei e risconti	-	-
Totale passivo	3.626.114	3.289.787

## Conto economico

	al 31/12/2015	al 31/12/2014
Conto economico		
A) Valore della produzione:		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.863.681	1.814.033
2), 3) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti e dei lavori in corso su ordinazione		
2), 3) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti e dei lavori in corso su ordinazione	-	-
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-	-
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	-	-
altri	44.833	83
Totale altri ricavi e proventi	44.833	83
Totale valore della produzione	1.908.514	1.814.116
B) Costi della produzione:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	134.526	64.668
7) per servizi	379.161	366.884
8) per godimento di beni di terzi	7.214	17.793
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	961.402	908.134
b) oneri sociali	293.713	285.354
c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale		
c), d), e) trattamento di fine rapporto, trattamento di quiescenza, altri costi del personale	160.299	73.982
c) trattamento di fine rapporto	65.139	61.811
d) trattamento di quiescenza e simili	-	-
e) altri costi	95.160	12.171
Totale costi per il personale	1.415.414	1.267.470
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a), b), c) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali e materiali, altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
a), b), c) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali e materiali, altre svalutazioni delle immobilizzazioni	118.114	91.853
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	17.139	3.000
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	100.975	88.853
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	69.684	371
Totale ammortamenti e svalutazioni	187.798	92.224
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-1.941	-804
12) accantonamenti per rischi	-	-
13) altri accantonamenti	-	-
14) oneri diversi di gestione	32.809	6.407
Totale costi della produzione	2.154.981	1.814.642
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	-246.467	-526
C) Proventi e oneri finanziari:		
15) proventi da partecipazioni		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
altri	-	-
Totale proventi da partecipazioni	-	-
16) altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		

da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
da imprese controllanti	-	-
altri	-	-
Totale proventi finanziari da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	-	-
b), c) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni e da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
b), c) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni e da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	11.500	11.500
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	11.500	11.500
d) proventi diversi dai precedenti		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
da imprese controllanti	-	-
altri	13	9
Totale proventi diversi dai precedenti	13	9
Totale altri proventi finanziari	11.513	11.509
17) interessi e altri oneri finanziari		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
altri	40.185	24.370
Totale interessi e altri oneri finanziari	40.185	24.370
17-bis) utili e perdite su cambi	-	-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	-28.672	-12.861
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:		
18) rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
Totale rivalutazioni	-	-
19) svalutazioni:		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
Totale svalutazioni	-	-
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)	-	-
E) Proventi e oneri straordinari:		
20) proventi		
plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n 5	-	8.250
altri	115.933	14.158
Totale proventi	115.933	22.408
21) oneri		
minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n 14	-	-
imposte relative ad esercizi precedenti	-	-
altri	40.642	11.490
Totale oneri	40.642	11.490
Totale delle partite straordinarie (20 - 21)	75.291	10.918
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D + - E)	-199.848	-2.469
22) imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	4.973	30.069
imposte differite	-454	1.815
imposte anticipate	-	-
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	-	-
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	4.519	31.884
23) Utile (perdita) dell'esercizio	-204.367	-34.353

## Conti d'ordine

	al 31/12/2015	al 31/12/2014
Conti d'ordine		
Rischi assunti dall'impresa		
Fideiussioni		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale fideiussioni	-	-

Avalli		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale avalli	-	-
Altre garanzie personali		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale altre garanzie personali	-	-
Garanzie reali		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale garanzie reali	-	-
Altri rischi		
crediti ceduti	-	-
altri	-	-
Totale altri rischi	-	-
Totale rischi assunti dall'impresa	-	-
Impegni assunti dall'impresa		
Totale impegni assunti dall'impresa	-	-
Beni di terzi presso l'impresa		
merci in conto lavorazione	-	-
beni presso l'impresa a titolo di deposito o comodato	-	-
beni presso l'impresa in pegno o cauzione	-	-
altro	-	-
Totale beni di terzi presso l'impresa	-	-
Altri conti d'ordine		
Totale altri conti d'ordine	-	-
Totale conti d'ordine	-	-

## Nota integrativa al bilancio chiuso al 31/12/2015

### Nota Integrativa parte iniziale

#### **PREMESSA – CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO**

La società ha operato nel settore dei servizi aeroportuali presso l'aeroporto di Lampedusa.

Dopo l'esperienza acquisita nei decenni precedenti nei servizi di assistenza a terra, della manutenzione e pulizia in ambito aeroportuale, la società è stata aggiudicataria del bando per la gestione totale dell'aeroporto isolano. Con Decreto del Direttore Generale Enac del 16/11/2015, l'Ast Aeroservizi spa è stata immessa nell'anticipata occupazione dell'infrastruttura aeroportuale e l'iter burocratico per iniziare l'attività di gestore totale si è concluso quasi completamente nel corso del 2016.

Il progetto di bilancio chiuso al 31/12/2015 è stato redatto in forma abbreviata, ricorrendone i presupposti di cui all'art. 2435 bis c.c., e lo stesso dicasi per la presente nota integrativa, che fornisce anche le informazioni richieste dai punti 3) e 4) dell'art. 2428 cc, esonerando l'Organo amministrativo dalla presentazione della relazione sulla gestione. Per una maggiore chiarezza espositiva si è scelto di inserire in nota integrativa anche informazioni non esplicitamente richieste.

Il Bilancio, documento unitario ed organico, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

I criteri di redazione e valutazione sono conformi al dettato degli artt. 2423 e seguenti del codice civile e, in particolare ai principi della prudenza e della prospettiva di continuazione dell'attività, nonché al principio della funzione economica dell'elemento dell'attivo e del passivo considerato.

E' stato altresì seguito il postulato della competenza economica per cui l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente e attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti finanziari (incassi e pagamenti).

Si è tenuto conto, ove necessario, dei principi contabili suggeriti dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli esperti contabili.

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2015 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del periodo precedente. Inoltre, si precisa che non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui al IV comma dell'art. 2423 c.c.; che non si è proceduto a raggruppamento di voci sia nello Stato patrimoniale che nel Conto economico e che non ci sono voci dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello schema.

Lo Stato Patrimoniale e il Conto Economico sono redatti secondo gli schemi obbligatori previsti dal Codice Civile.

In ossequio alle disposizioni dell'art. 2423 ter del Codice Civile è stato indicato, per ciascuna voce dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico, l'importo della voce corrispondente dell'esercizio precedente.

I valori indicati nella presente nota integrativa, ove non espressamente evidenziato, sono esposti in unità di Euro.

## Criteri di valutazione

I criteri di valutazione utilizzati per le singole poste di bilancio sono aderenti alle disposizioni previste dall'art. 2426 del Codice Civile. In particolare i criteri adottati sono stati i seguenti:

### ◆ Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione e si riferiscono a costi aventi comprovata utilità pluriennale, esposti nell'attivo del bilancio al netto dei relativi ammortamenti.

I piani di ammortamento di tali costi sono stati predisposti tenendo conto dell'arco temporale entro cui si stima essi producano utilità.

### ◆ Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo storico di acquisizione, maggiorato dei costi accessori di diretta imputazione. I beni sono esposti nell'attivo di bilancio al netto dei relativi fondi di ammortamento.

Dette immobilizzazioni sono state raggruppate per categorie omogenee ed ammortizzate in base a coefficienti ritenuti congrui ed adeguati rispetto alla residua possibilità di utilizzazione futura dei singoli beni, in conformità alla disposizione contenuta nell'art. 2426 comma 1 n. 2. del Codice Civile.

Le singole aliquote utilizzate sono state:

CATEGORIA BENE	ALIQUOTA
Impianti	3,75%
Attrezzature	7,50%
Arredamenti	7,50%
Mobili	6,00%
Macchine d'ufficio, elettr. e PC	10%
Autoveicoli da trasporto	10%
Autovetture	12,50%

Il costo di alcuni beni il cui prezzo unitario è inferiore a € 516,46 è stato considerato interamente a carico dell'esercizio.

### ◆ **Immobilizzazioni Finanziarie**

Esse sono costituite da partecipazioni in società acquisite a scopo di investimento durevole, e come tali valutate in base al costo sostenuto per l'acquisizione. Quando necessario, in seguito al minore valore reale rispetto a quello di acquisizione, le partecipazioni sono state valutate a tale minor valore e la relativa svalutazione portata fra i costi in Conto Economico. Attualmente la partecipazione viene valorizzata al valore di mercato, in quanto si stima sensibilmente inferiore al valore nominale.

### ◆ **Rimanenze**

Sono iscritte al costo effettivo d'acquisto.

### ◆ **Crediti**

Sono iscritti secondo il loro presumibile valore di realizzo. E' stato stanziato allo scopo apposito fondo di svalutazione, la cui determinazione è stata effettuata in base a stime prudenziali sulla solvibilità dei debitori. I crediti incagliati esigibili oltre l'esercizio sono stati appositamente evidenziati nello Stato Patrimoniale. Per una più esaustiva trattazione della situazione dei crediti della società si rimanda alla lettura del punto 4 – Altre voci dell'attivo e del passivo.

### ◆ **Poste numerarie e di patrimonio netto**

Sono valutate al loro valore nominale.

### ◆ **Fondi per rischi e oneri**

Sono relativi al fondo per imposte differite e al fondo per rischi contrattuali. Per una più esaustiva trattazione si rimanda alla lettura del punto 4 – "Altre voci dell'attivo e del passivo".

### ◆ **Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

È stato calcolato secondo quanto previsto nell'art.2120 del Codice Civile.

Il fondo rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il debito corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai lavoratori subordinati nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

### ◆ **Debiti**

Sono valutati al valore nominale. In tale voce sono accolte passività certe e determinate, sia nell'importo che nella data di sopravvenienza.

### ◆ **Ratei e risconti**

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi.

Ratei e risconti sono stati determinati in base al criterio di competenza economico-temporale dei costi e dei ricavi cui si riferiscono. Sono stati calcolati in proporzione al tempo.

### ◆ **Imposte sul reddito**

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti alla data di redazione del bilancio.

Il debito previsto, tenuto conto degli anticipi versati e delle ritenute d'acconto subite a norma di legge, viene iscritto nella voce "Debiti Tributarî" nel caso risulti un debito netto e nella voce crediti tributarî nel caso risulti un credito netto.

In caso di differenze temporanee tra le valutazioni civilistiche e fiscali, viene iscritta la connessa fiscalità differita. Così come previsto dal principio contabile n. 25 emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, le imposte anticipate, nel rispetto del principio della prudenza, sono iscritte solo se sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero.

Eventuali variazioni di stima (comprese le variazioni di aliquota) vengono allocate tra le imposte a carico dell'esercizio.

Non sono effettuati accantonamenti di imposte differite a fronte di fondi o riserve tassabili in caso di distribuzione non risulti probabile.

### ◆ **Costi e ricavi**

I costi e i ricavi sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza con rilevazione dei relativi ratei e risconti. I ricavi e i proventi sono iscritti al netto dei resi, degli sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse con la vendita dei prodotti e la prestazione dei servizi.

I costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte direttamente connesse con l'acquisto dei beni o delle prestazioni.

### ◆ **Altre voci**

Tutte le altre voci del bilancio sono state valutate secondo le norme dettate dall'art. 2426 del codice civile ed in base ai corretti principi contabili.

I servizi completamente resi ed in attesa di fatturazione hanno partecipato per intero alla gestione dell'esercizio chiuso e trovano la relativa contropartita in contabilità nella voce "fatture da emettere". Anche i

beni acquistati e i servizi di terzi completamente utilizzati sono stati imputati per intero, secondo il principio di competenza, all'esercizio appena chiuso. Essi trovano la relativa contropartita nella voce "fatture da ricevere".

## **Nota Integrativa Attivo**

### **Immobilizzazioni immateriali**

#### **Movimenti delle immobilizzazioni immateriali**

#### **Rettifiche di Immobilizzazioni Immateriali di durata indeterminata**

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali sono state sistematicamente ammortizzate tenendo conto della residua possibilità di utilizzazione, come evidenziato in precedenza.

Non sussistono i presupposti per la svalutazione di alcuna delle immobilizzazioni immateriali iscritte in bilancio.

#### **Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali**

	Costi di impianto e di ampliamento	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio				
<b>Costo</b>	50.127	39.823	9.799	99.749
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>		30.523		30.523
<b>Valore di bilancio</b>	50.127	9.300	9.799	69.226
Variazioni nell'esercizio				
<b>Incrementi per acquisizioni</b>	112.653	20.200		132.853
<b>Ammortamento dell'esercizio</b>	8.139	7.040	1.960	17.139
<b>Totale variazioni</b>	104.514	13.160	-1.960	115.714
Valore di fine esercizio				
<b>Costo</b>	162.780	60.023	9.799	232.602
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	8.139	37.563	1.960	47.662
<b>Valore di bilancio</b>	154.641	22.460	7.839	184.940

Nella voce Concessioni, licenze e marchi i beni più rilevanti sono costituiti dal software Air France acquistato nel 2004 per € 20.602,00 e dal software di fatturazione e gestione aeroportuale creato da Arc Data ed impiegato dal 2013 per € 13.500,00.

Gli oneri sostenuti, principalmente per consulenze e studi, per acquisire la qualifica di gestore totale dell'aeroporto di Lampedusa sono stati inseriti tra i costi d'ampliamento in quanto offriranno la loro utilità negli anni successivi.

La voce Altre immobilizzazioni è costituita da costi aventi una utilità pluriennale.

**Immobilizzazioni materiali****Movimenti delle immobilizzazioni materiali****Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni materiali**

	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio				
<b>Costo</b>	8.792	928.530	410.218	1.347.540
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	4.027	466.473	267.689	738.189
<b>Valore di bilancio</b>	4.765	462.057	142.529	609.351
Variazioni nell'esercizio				
<b>Incrementi per acquisizioni</b>		82.639	12.532	95.171
<b>Ammortamento dell'esercizio</b>	279	68.117	32.580	100.976
<b>Totale variazioni</b>	-279	14.522	-20.048	-5.805
Valore di fine esercizio				
<b>Costo</b>	8.792	1.011.169	422.750	1.442.711
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	4.306	534.590	300.269	839.165
<b>Valore di bilancio</b>	4.486	476.579	122.481	603.546

La voce "Altri beni" è costituita dalle Macchine elettriche e computer acquistate per € 116.466,00, dagli automezzi per € 259.061,00, dalle Autovetture per € 17.484,00, da Mobili per € 23.521,00 e Arredamenti per € 6.218,00.

**Operazioni di locazione finanziaria****Informazioni sulle operazioni di locazione finanziaria**

Non sono state effettuate operazioni di locazione finanziaria.

**Immobilizzazioni finanziarie****Movimenti delle immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni, altri titoli, azioni proprie**

La partecipazione è relativa alla sottoscrizione di azioni della società Aeroporto delle Eolie (S.A.E.) SpA.

**Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni, altri titoli, azioni proprie**

	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
Valore di inizio esercizio		
<b>Costo</b>	30.897	30.897
<b>Svalutazioni</b>	21.097	21.097
<b>Valore di bilancio</b>	9.800	9.800
Valore di fine esercizio		
<b>Costo</b>	30.897	30.897
<b>Svalutazioni</b>	21.097	21.097

<b>Valore di bilancio</b>	9.800	9.800
---------------------------	-------	-------

## Partecipazioni

La partecipazione nella società Aeroporti delle Eolie (S.A.E.), di cui la Vostra società detiene n. 60 azioni, pari al 7,71% del capitale sociale, aventi un valore nominale in origine di € 30.897,00 interamente versato, è apposta in bilancio per un valore di € 9.800,00.

Le ripetute svalutazioni della partecipazione hanno avuto lo scopo di adeguare il valore al minore fra il prezzo d'acquisto e il valore di mercato.

La scarsità di informazioni possedute costringono ad effettuare una valutazione basata sui dati estrapolati dall'ultimo bilancio a disposizione e riferito all'esercizio 2009, dal quale si evince che la SAE spa non è ancora operativa, ha un patrimonio netto contabile di € 166.755 e perdite costanti comprese fra i 12-14.000,00 euro derivanti dal sostenimento di costi fissi.

Pertanto, ipotizzando una perdita costante di circa 13.000,00 per ciascuno anno del triennio 2010-2012, si potrebbe stimare un valore di liquidazione della società di € 127.755,00, il cui 7,71% sarebbe pari a € 9.850,00.

La SAE S.p.A. ha come oggetto sociale la creazione e la successiva gestione dell'Aeroporto delle Eolie, per cui, viste le potenziali sinergie con l'attività di AST Aeroservizi S.p.A., detta partecipazione è stata considerata sempre un investimento durevole ed inserita tra le immobilizzazioni finanziarie.

Si precisa che la Vostra società non ha partecipazioni che comportano responsabilità illimitate.

## Movimenti delle immobilizzazioni finanziarie: crediti

### Analisi delle variazioni e della scadenza delle immobilizzazioni finanziarie: crediti

	Valore di inizio esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Crediti immobilizzati verso altri</b>	2.922	2.922	2.922
<b>Totale crediti immobilizzati</b>	2.922	2.922	2.922

I crediti immobilizzati sono costituiti da depositi cauzionali su contratti di somministrazione.

### Crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Non esistono crediti immobilizzati relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.

## Attivo circolante

Nei seguenti prospetti vengono evidenziate le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 nelle voci dell'attivo circolante:

## Rimanenze

### Analisi delle variazioni delle rimanenze

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	95.593	1.941	97.534
<b>Totale rimanenze</b>	<b>95.593</b>	<b>1.941</b>	<b>97.534</b>

## Attivo circolante: crediti

### Variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante

#### Analisi delle variazioni e della scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante</b>	<b>1.220.160</b>	<b>171.843</b>	<b>1.392.003</b>	<b>1.235.570</b>	<b>156.433</b>
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	7.604	1.038	8.642	8.642	
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	208.518	29.332	237.850	218.838	19.012
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	6.173	17.948	24.121	24.121	
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	<b>1.442.455</b>	<b>220.161</b>	<b>1.662.616</b>	<b>1.487.171</b>	<b>175.445</b>

La voce Crediti tributari è formata per € 129.544,00 dal credito Iva utilizzabile in compensazione nel 2016, per € 19.012,00 dal credito Ires a seguito di presentazione dell'istanza di rimborso per deducibilità della quota irap imputabile al personale per gli esercizi 2007-2011, per € 25.096,00 dal credito Irap, per € 55.573,00 dal credito Ires e per la differenza da crediti da 770 e bonus DL 66/14 usato nel 2106.

I crediti verso controllanti fanno riferimento a biglietti aerei venduti alla capogruppo.

## ◆ Crediti verso clienti

La valutazione del presumibile valore di realizzo dei crediti verso clienti è stata effettuata anche sulla scorta dei pareri legali richiesti e del prevedibile andamento delle procedure di recupero.

Dopo aver esaminato individualmente i crediti si è ritenuto di procedere ad ulteriori svalutazioni al fine di adeguare i relativi fondi.

Pertanto al 31.12.2015 la situazione per categorie dei crediti incagliati residui è la seguente:

Tipologia Clienti	Valore Nominale	F.do Svalutazione
Falliti	€ 142.162,00	€142.162,00
In Amm. Controllata	€ 204.432,00	€ 110.990,00
Atri	€ 522.966,00	€ 459.975,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 869.561,00</b>	<b>€ 713.128,00</b>

Il Fondo svalutazione crediti copre complessivamente più del 82% dei crediti di dubbia esigibilità.

**Crediti iscritti nell'attivo circolante relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine**

### Crediti con obbligo di retrocessione a termine

Non esistono crediti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.

**Attivo circolante: attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

**Variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

#### Analisi delle variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

	Valore di inizio esercizio	Valore di fine esercizio
Altri titoli non immobilizzati	500.000	500.000
<b>Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>

Nei primi mesi del 2013, la società ha sottoscritto un certificato di deposito per € 500.000,00 emesso dalla Banca Popolare Sant'Angelo. L'investimento in oggetto è stato posto a garanzie delle varie aperture di credito concesse dalla banca. Le somme sono destinate ad essere utilizzate per un eventuale espansione futura dell'attività.

**Attivo circolante: disponibilità liquide**

**Variazioni delle disponibilità liquide**

#### Analisi delle variazioni delle disponibilità liquide

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	519.223	-7.497	511.726
Denaro e altri valori in cassa	2.213	1.486	3.699
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>521.436</b>	<b>-6.011</b>	<b>515.425</b>

**Ratei e risconti attivi**

**Analisi delle variazioni dei ratei e risconti attivi**

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Ratei attivi</b>	20.983	11.500	32.483
<b>Altri risconti attivi</b>	18.021	-1.173	16.848
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	39.004	10.327	49.331

I risconti attivi sono relativi ad assicurazioni ed a canoni contrattuali.

I ratei attivi sono costituiti dalla quota di interessi maturati nel 2015 sui certificati di deposito sottoscritti.

**Informazioni sulle altre voci dell'attivo****Analisi delle variazioni delle altre voci dell'attivo**

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Crediti immobilizzati</b>	2.922		2.922		2.922
<b>Rimanenze</b>	95.593	1.941	97.534		
<b>Crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	1.442.455	220.161	1.662.616	1.487.171	175.445
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>	500.000		500.000		
<b>Disponibilità liquide</b>	521.436	-6.011	515.425		
<b>Ratei e risconti attivi</b>	39.004	10.327	49.331		

**Oneri finanziari capitalizzati****Oneri finanziari patrimonializzati**

Nessuno.

**Nota Integrativa Passivo e patrimonio netto****Patrimonio netto****Variazioni nelle voci di patrimonio netto****Analisi delle variazioni nelle voci di patrimonio netto**

	Valore di inizio esercizio	Incrementi	Decrementi	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Capitale</b>	850.000				850.000
<b>Riserva legale</b>	13.128				13.128
<b>Varie altre riserve</b>	153.505		34.353		119.152
<b>Totale altre riserve</b>	153.505		34.353		119.152
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	-34.353	34.353		-204.367	-204.367
<b>Totale patrimonio netto</b>	982.280	34.353	34.353	-204.367	777.913

**Dettaglio varie altre riserve**

	Descrizione	Importo
<b>Totale</b>	Riserva Utili non distribuiti	119.152
		119.152

La voce altre riserve è costituita dalla Riserva di utili non distribuiti.

### **Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto**

#### **Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle voci di patrimonio netto**

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	per copertura perdite
<b>Capitale</b>	850.000	conferimento socio	Copertura perdite		
<b>Riserva legale</b>	13.128	Riserva di utili	Aumento Cap. Soc/Cop. perdite		
Altre riserve					
<b>Varie altre riserve</b>	119.152	Riserva di utili	Libera	119.152	34.353
<b>Totale altre riserve</b>	119.152			119.152	34.353
<b>Totale</b>	982.280			119.152	34.353
<b>Residua quota distribuibile</b>				119.152	

#### **Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve**

	Descrizione	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazioni	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi per copertura perdite
	Riserva Utili non distribuiti	119.152	Riserva di utili	Libera	119.152	34.353
<b>Totale</b>		119.152				

In data 07.05.2008, a causa delle notevoli perdite del 2007, l'Assemblea straordinaria ha abbattuto totalmente il capitale sociale. Contestualmente la stessa Assemblea ha ricostituito il CS nella misura di € 350.000,00 in azioni di valore unitario di un Euro cadauna.

Nel corso del 2010 è stato deliberato e successivamente sottoscritto e versato dal socio unico un aumento del Capitale sociale di € 500.000,00.

Gli utili realizzati nei vari esercizi, al netto del 5% destinato a Riserva legale, sono stati accantonati in apposita Riserva disponibile parzialmente usata per coprire la perdita dell'esercizio 2011.

Nel patrimonio netto non sono presenti riserve o altri fondi che in caso di distribuzione concorrono a formare il reddito imponibile della società, indipendentemente dal periodo di formazione, né riserve o altri fondi che in caso di distribuzione non concorrono a formare il reddito imponibile dei soci indipendentemente dal periodo di formazione, né riserve incorporate nel capitale sociale.

### **Fondi per rischi e oneri**

#### **Informazioni sui fondi per rischi e oneri**

##### **Analisi delle variazioni dei fondi per rischi e oneri**

	Fondi per rischi e oneri
<b>Valore di inizio esercizio</b>	79.617
Variazioni nell'esercizio	

Utilizzo nell'esercizio	454
Altre variazioni	-26.782
Totale variazioni	-27.236
Valore di fine esercizio	52.381

#### Analisi delle variazioni dei fondi per rischi e oneri

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	1.815	77.802	79.617
Variazioni nell'esercizio			
Utilizzo nell'esercizio	454		454
Altre variazioni		-26.782	-26.782
Totale variazioni	-454	-26.782	-27.236
Valore di fine esercizio	1.361	51.020	52.381

I fondi per rischi contrattuali sono costituiti da:

- € 19.020,00 per contenzione vs Air One spa;
- € 32.000,00 per vertenza lavoratori Boccadifalco.

In particolare:

#### ◆ **Contenzioso con Air One S.p.A. per servizi di handling presso Lampedusa**

Negli anni precedenti il vettore Air One spa aveva contestato parte delle fatture emesse nei loro confronti per i servizi di handling prestati presso l'aeroporto di Lampedusa.

Il contratto stipulato nel 2005 prevedeva prezzi per scaglioni di tonnellaggio, e precisamente:

- prezzo di €/tons 18,00 fino a tons 2.550;
- prezzo di €/tons 9,00 da tons 2.551 a tons 5.100;
- prezzo di €/tons 6,00 da tons 5.101 a tons 8.500;
- prezzo di €/tons 2,50 da tons 8.501 in poi.

La società Air One S.p.A. interpretava il contratto prevedendo che superando uno scaglione occorreva applicare anche a quelli precedenti il prezzo più basso dell'ultimo scaglione.

Tale interpretazione, oltre a non rispondere al dettato letterale del contratto, è evidentemente completamente priva di logica, in quanto avrebbe determinato effetti paradossali per i quali lavorando 4 volte in più si sarebbe ottenuto un ricavo assoluto inferiore alla metà: fornendo servizi di handling per tons. 8.501 si sarebbero ricavati € 21.252,50 (€ 2,5 x tons. 8.501), mentre fornendo servizi di handling per tons. 2.500 (1/4 del lavoro) il ricavo sarebbe stato di € 45.000,00 (€ 18,00 x tons. 2.500). Nonostante l'assurdità evidente, per motivi prudenziali, negli anni precedenti si era ritenuto opportuno svalutare del 25% la somma di € 126.800,00, inerente la fatturazione contestata, pari ad € 31.700,00.

Nel 2009, il Tribunale di Chieti con sentenza di I grado n. 843/09 del 17/11/2009 ha giustamente confermato l'interpretazione contrattuale data da AST Aeroservizi S.p.A. Pertanto nell'esercizio 2009 si è ritenuto possibile eliminare il fondo rischi sul credito per un importo uguale alla precedente svalutazione.

Nel 2010, la Compagnia Air One S.p.A. è ricorsa in appello. Tuttavia, dall'analisi dei contenuti del ricorso nessun nuovo elemento, sufficiente a sovvertire l'esito del I grado di giudizio è stato rilevato dal legale di fiducia che ha redatto l'opposizione al ricorso. Considerata, però la normale alea che caratterizza tutti i giudizi, e nel mantenimento di un adeguato comportamento prudenziale, si era comunque accantonato al

fondo rischi contrattuali la somma di € 19.020,00, pari al 15% del credito contestato. Negli ultimi anni non si sono verificati fatti nuovi relativi al contenzioso.

### ◆ **Contenzioso con lavoratori in servizio presso aeroporto di Boccadifalco**

In data 26/09/2013 il Tribunale di Palermo ha emesso sentenza di I grado a favore di n. 8 lavoratori in servizio presso l'aeroporto di Boccadifalco, condannando tra l'altro la società a risarcire un importo complessivo di circa € 117.564,00, pari a 12 mensilità dell'ultima retribuzione globale di fatto percepita dai ricorrenti.

Le motivazioni della sentenza giustificano la fissazione a dodici mensilità "avuto riguardo alla circostanza che i rapporti di lavoro in questione sono cessati da oltre un anno". Il giudice non ha considerato che i lavoratori appellati hanno continuato la prestazione lavorativa per ulteriori dieci mesi rispetto alla cessazione dei contratti impugnati e che sono rimasti disimpegnati per soli 180 giorni.

La nostra società è ricorsa in appello.

A fine dicembre 2015 è stato stipulato un accordo transattivo con i lavoratori interessati che prevede l'assunzione degli stessi e l'accollo di alcune spese legali per complessivi € 32.000,00. Si è quindi ridotto il fondo rischi per adeguarlo al nuovo contesto.

## ***Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato***

### ***Informazioni sul trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato***

#### **Analisi delle variazioni del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
<b>Valore di inizio esercizio</b>	154.463
Variazioni nell'esercizio	
<b>Accantonamento nell'esercizio</b>	53.195
<b>Utilizzo nell'esercizio</b>	3.835
<b>Totale variazioni</b>	49.360
<b>Valore di fine esercizio</b>	203.823

L'accantonamento TFR è stato effettuato in base all'art. 2120 c.c..

Il fondo rappresenta esclusivamente il debito verso i lavoratori che hanno optato per il mantenimento in azienda del trattamento di fine rapporto e non per il suo versamento a fondi di previdenza complementare.

## ***Debiti***

### ***Variazioni e scadenza dei debiti***

#### **Analisi delle variazioni e della scadenza dei debiti**

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
<b>Debiti verso banche</b>	436.095	-20.438	415.657	415.657		
<b>Debiti verso fornitori</b>	215.694	56.508	272.202	272.202		
<b>Debiti tributari</b>	128.906	12.704	141.610	92.319	49.291	2.739
<b>Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	339.391	13.684	353.075	353.075		
<b>Altri debiti</b>	953.341	456.112	1.409.453	1.409.453		
<b>Totale debiti</b>	2.073.427	518.570	2.591.997	2.542.706	49.291	2.739

I debiti verso banche sono relativi esclusivamente ad aperture di credito in conto corrente concessi dai vari istituti con cui si intrattengono rapporti.

I debiti tributari sono relativi a:

- € 30.502,00 per ritenute operate nella qualità di sostituti d'imposta a dicembre;

- € 111.107,00 per imposte dovute per gli esercizi precedenti e sospese a seguito dell'emergenza umanitaria che ha colpito l'isola di Lampedusa. Il governo nazionale aveva stabilito la sospensione dei versamenti tributari e previdenziali per il periodo da giugno 2011 a novembre 2012 e con successive proroghe il provvedimento è stato esteso fino al 31/12/2014. Attualmente, l'Agenzia delle Entrate ha richiesto il pagamento in 20 rate trimestrali solo su una parte per complessivi € 54.872,00.

Tra i debiti verso istituti previdenziali si segnala l'importo di € 293.290,00 relativo ai contributi sospesi per i dipendenti di Lampedusa, in attesa di rateizzazione sulla base delle istruzioni fornite da apposita circolare Inps.

Tra gli "Altri debiti" la voce più significativa è costituita dai debiti verso l'Enac per tasse aeroportuali per € 1.095.087,00.

### ***Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali***

La società non ha debiti o crediti con durata presunta superiore a 5 anni e non esistono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali, ad eccezione dell'apertura di credito in conto corrente fino a € 600.000,00 concessa da una banca locale parzialmente garantita dai certificati di deposito sottoscritti nel corso del 2013.

### ***Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine***

**Debiti con obbligo di retrocessione a termine**

Non esistono debiti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.

**Finanziamenti effettuati da soci della società**

La società non ha usufruito di alcun finanziamento a vario titolo concesso dal socio.

**Informazioni sulle altre voci del passivo****Analisi delle variazioni delle altre voci del passivo**

	Debiti
Valore di inizio esercizio	2.073.427
Variatione nell'esercizio	518.570
Valore di fine esercizio	2.591.997
Quota scadente entro l'esercizio	2.542.706
Quota scadente oltre l'esercizio	49.291
Di cui di durata residua superiore a 5 anni	2.739

**Impegni non risultanti dallo stato patrimoniale e conti ordine****Operazioni con parti correlate**

Non sono state realizzate direttamente o indirettamente operazioni che siano rilevanti e non siano state concluse a normali condizioni di mercato con parti correlate ed in particolare con i maggiori azionisti e con i membri degli organi di amministrazione e controllo.

Per la definizione di parti correlate si rinvia al principio contabile internazionale IAS n. 24.

**Operazioni fuori bilancio**

Non sono stati stipulati accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale che prevedano rischi e benefici significativi e la cui indicazione sia necessaria per valutare la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

**Nota Integrativa Conto economico****Valore della produzione**

**Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni derivano dalle attività svolte presso lo scalo aereo di Lampedusa.

Tra le attività svolte figurano quelle di servizi a terra per gli aerei (c.d. handling) e gli altri servizi aeroportuali in genere, come biglietteria, manutenzione aeroporto e pulizia.

La ripartizione dei ricavi delle prestazioni è così riepilogabile:

**Dettagli sui ricavi delle vendite e delle prestazioni suddivisi per categoria di attività**

	Categoria di attività	Valore esercizio corrente
	Servizi di Handling	1.310.010
	Tasse PRM riscosse	30.869
	Indenn. Maneggio Denaro	78.479
	Servizi di riprotezione pax	15.727
	Pulizia pista e locali	200.808
	Manutenzione	148.827
	Bird Control	21.000
	Biglietteria	42.039
	Altri	15.922
<b>Totale</b>		<b>1.863.681</b>

**Proventi e oneri finanziari****Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti****Proventi da partecipazione**

Nessuno.

**Proventi e oneri straordinari**

Tra i proventi straordinari risultano significativi:

- l'eliminazione di un debito per biglietti emessi per conto di una compagnia aerea per € 87.173,00, in quanto si reputa che l'obbligazione legale si sia prescritta;
- lo storno di un fondo rischi di € 26.782,00 per cessazione del contenzioso contrattuale.

**Nota Integrativa Altre Informazioni****Operazioni con la controllante (AST SPA)**

- CREDITI per fatture emesse e/o da emettere per vendita biglietti € 8.642,00

- RICA VI per Agent fee su biglietti venduti € 49,00

### Contabilità separate

In considerazione delle diverse attività (Handling, pulizie, manutenzione, ecc.) svolte sia a Lampedusa che a Palermo, dall'esercizio 2010 la società si è dotata di un impianto contabile in grado di evidenziare costi e ricavi specifici per centri, individuati sulla base del tipo e del luogo di svolgimento dell'attività (es.: Handling a Lampedusa).

Il sistema, come chiesto dall'Enac, consente di determinare risultati operativi per singole attività/aree con particolare attenzione ai servizi di handling, che rimangono il core business dell'impresa.

### Fatti di rilievo avvenuti nel corso del 2015 e nei primi mesi del 2016

Di seguito vengono elencati sinteticamente i principali fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio chiuso al 31/12/2015 e nei primi mesi dell'esercizio successivo:

Emergenza umanitaria Lampedusa. Anche nel 2015, l'isola è stata meta di arrivo di profughi provenienti dalle coste africane. Oltre ai ben noti problemi di emergenza umanitaria e di tensioni sociali, il fenomeno ha determinato un deciso ridimensionamento del turismo isolano, fatto che ha avuto il suo riflesso anche nel numero di voli aerei da e verso l'isola e nei ricavi della società.

La situazione, specialmente dopo alcuni tragici naufragi avvenuti e la visita nel 2013 del Santo Padre Francesco, ha avuto una visibilità a livello mondiale.

L'inizio di operazioni militari quali "Mare Nostrum" prima e "Triton" successivamente, con l'obiettivo di intensificare il pattugliamento nel Canale di Sicilia e prestare soccorso ai naufraghi in pericolo, ha determinato il trasporto dei profughi soccorsi in mare aperto verso altre località italiane.

La situazione resta in forte evoluzione, ma nel 2016 è stato registrato un forte aumento della domanda turistica e conseguentemente dei voli estivi da e verso Lampedusa.

Contenzioso con lavoratori interinali presso Boccadifalco. Con ricorsi presentati tra il 31 gennaio ed il 14 marzo 2013, otto lavoratori somministrati hanno chiesto al Tribunale di Palermo di dichiarare i rispettivi rapporti di lavoro interinali illegittimi e considerare gli stessi quali dipendenti a tempo indeterminato ab origine della Ast Aeroservizi oltre al risarcimento del danno.

La sentenza di I grado emessa dal giudice del Lavoro in data 26/09/2013 ha accolto le ragioni dei ricorrenti condannando la società anche al pagamento di un risarcimento pari a 12 mensilità per dipendente. Il ricorso in appello è iniziato a febbraio 2014. Nel dicembre 2015 è stato stipulato con tutti i ricorrenti un accordo transattivo che prevede l'assunzione part time degli stessi con decorrenza 28/12/2015 e la loro rinuncia ad indennità pregresse.

**Cessazione servizi presso l'aeroporto di Boccadifalco.** In mancanza del rinnovo della convenzione con il Dipartimento regionale della Protezione Civile, al 30 aprile 2014 sono cessati temporaneamente i servizi erogati presso l'aeroporto di Palermo-Boccadifalco. Si è in attesa dell'approvazione della prossima legge di stabilità della Regione Siciliana che potrebbe stanziare nuovi fondi.

**Bando Enac per l'affidamento totale dei servizi aeroportuali presso l'aeroporto di Lampedusa.** Nel mese di dicembre 2013 l'ENAC ha indetto il bando pubblico per l'affidamento totale dei servizi aeroportuali per lo scalo di Lampedusa.

L'AST Aeroservizi SpA, dopo aver predisposto, non senza difficoltà, tutta la documentazione necessaria, ha partecipato alla gara di affidamento in oggetto risultando aggiudicataria.

Nel corso del 2015 si è proceduto alle attività propedeutiche, come la nomina dei responsabili per area e l'ottenimento delle necessarie certificazioni Enac.

Con Decreto del Direttore Generale Enac del 16/11/2015, l'Ast Aeroservizi spa è stata immessa nell'anticipata occupazione dell'infrastruttura aeroportuale e l'iter burocratico per iniziare l'attività di gestore totale, comprendente il passaggio di consegne tra Enac e la Vostra società, si è concluso quasi completamente nel corso del 2016.

**Trasferimento sede legale a Lampedusa.** In data 07/08/2014 con verbale dell'Assemblea straordinaria dei soci è stato previsto il trasferimento della sede legale da Via Caduti senza croce in Palermo a Contrada Cala Francese c/o l'aeroporto di Lampedusa.

La decisione è stata resa necessaria in quanto tra le condizioni previste per svolgere l'attività di gestione totale dello scalo isolano. Si è ritenuto opportuno lasciare la sede amministrativa a Palermo, in quanto funzionalmente più utile vista la vicinanza al socio, alle banche, ai fornitori, all'Enac ed ai vari enti pubblici.

## ***Compensi amministratori e sindaci***

### **Ammontare dei compensi ad amministratori e sindaci**

	Valore
<b>Compensi a amministratori</b>	10.418
<b>Compensi a sindaci</b>	38.967
<b>Totale compensi a amministratori e sindaci</b>	49.385

I compensi dell'Amministratore sono al lordo anche dei contributi previdenziali a carico ditta e quelli dei sindaci sono al lordo del contributo integrativo della Cassa Previdenziale.

## ***Categorie di azioni emesse dalla società***

**Azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni e titoli similari**

Nessuno.

**Informazioni sugli strumenti finanziari emessi dalla società****Strumenti finanziari partecipativi**

Nessuno.

**Patrimoni destinati a un affare specifico**

Nessuno.

**Finanziamenti destinati a un affare specifico**

Nessuno.

**Prospetto riepilogativo del bilancio della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento**

La società è soggetta a direzione e coordinamento di AZIENDA SICILIANA TRASPORTI spa a socio unico con sede legale in Via Caduti senza croce, 28 Palermo. Dall'ultimo bilancio approvato dell'AST spa al 31/12/2014 deriva il seguente prospetto che riporta dati espressi in unità di euro:

**Prospetto riepilogativo dello Stato Patrimoniale della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento**

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
<b>Data dell'ultimo bilancio approvato</b>	31/12/2014	31/12/2013
<b>B) Immobilizzazioni</b>	53.796.464	61.280.822
<b>C) Attivo circolante</b>	79.331.212	82.756.098
<b>D) Ratei e risconti attivi</b>	504.924	528.219
<b>Totale attivo</b>	133.632.600	144.565.139
A) Patrimonio netto		
<b>Capitale sociale</b>	2.500.000	2.500.000
<b>Riserve</b>	11.914.878	11.451.446
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	151.724	463.431
<b>Totale patrimonio netto</b>	14.566.602	14.414.877
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>	11.843.059	9.249.951
<b>C) Trattamento di fine di lavoro subordinato</b>	16.952.836	17.158.579
<b>D) Debiti</b>	84.738.348	96.933.404
<b>E) Ratei e risconti passivi</b>	5.531.755	6.808.328

<b>Totale passivo</b>	133.632.600	144.565.139
-----------------------	-------------	-------------

**Prospetto riepilogativo del Conto Economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento**

	Ultimo esercizio	Esercizio precedente
<b>Data dell'ultimo bilancio approvato</b>	31/12/2014	31/12/2013
<b>A) Valore della produzione</b>	78.230.546	78.936.498
<b>B) Costi della produzione</b>	75.178.778	75.118.925
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>	-2.069.684	-1.724.944
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>		-42.521
<b>E) Proventi e oneri straordinari</b>	131.076	-68.312
<b>Imposte sul reddito dell'esercizio</b>	961.436	1.518.365
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	151.724	463.431

***Azioni proprie e di società controllanti***

**Quote sociali proprie o di società controllanti possedute dalla società**

La società non ha quote sociali proprie o di controllanti possedute, neanche per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

**Quote sociali proprie o di controllanti acquistate e alienate dalla società**

La società non ha acquistato o venduto quote sociali proprie o di società controllanti nel corso dell'esercizio, neanche per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

**Variazioni avvenute nei cambi**

La società non ha nessuna posta in valuta estera.

**Nota Integrativa parte finale**

**Note Finali**

Con le premesse di cui sopra e precisando che il presente bilancio è stato redatto con la massima chiarezza possibile per poter rappresentare in maniera veritiera e corretta, giusto il disposto dell'articolo 2423 del

Codice Civile, la situazione patrimoniale e finanziaria della Vostra Società, nonché il risultato economico dell'esercizio, si propone di approvare il Bilancio di esercizio così come redatto e di rinviare a nuovo la perdita d'esercizio.

L'Amministratore Unico  
Dott. Giovanni Amico



## RELAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI SULLA GESTIONE 2015

Società a Socio Unico – Gruppo AST S.p.A. 



# **“AST AEROSERVIZI S.p.A.”**

Sede: Contrada CALA FRANCESE – LAMPEDUSA (AG)  
Capitale sociale: Deliberato Euro 850.000,00; interamente Sottoscritto e Versato  
C.F.: 04534290822  
Registro delle Imprese di Palermo: n. 04534290822 già 1997-148130  
R.E.A.: n. 200944

---

## **RELAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI AL BILANCIO CONSUNTIVO ESERCIZIO 2015**

---

Preg.mo Socio,

Il bilancio consuntivo al 31/12/2015, che sottoponiamo al Suo esame ed alla Sua approvazione è stato redatto nella forma abbreviata non essendo stati superati i limiti previsti dall’art. 2435 bis del Codice Civile.

Il Bilancio si compone dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e della Nota Integrativa e pone in raffronto le varie poste contabili dell’esercizio 2015 con quelle dell’anno precedente.

Si rinvia alla Nota integrativa per quanto concerne i necessari chiarimenti sui dati numerici risultanti dallo Stato Patrimoniale e dal Conto Economico;

in questa sede vogliamo relazionarvi sulla gestione della società, sia con riferimento all’esercizio testé chiuso, che sulle prospettive future.



## 1. L'Andamento della Gestione

Di seguito si riportano delle sintetiche informazioni relative alla situazione Patrimoniale ed Economica di AST Aeroservizi S.p.A. facendo rilevare e sottolineando che l'attività amministrativa di quest'Organo di Amministrazione è stata finalizzata al miglioramento delle performance sia tecnico-produttive che economiche.

<b>PATRIMONIALE (Esercizi 2014 – 2015)</b>	<b>2014</b>		<b>2015</b>	
ATTIVITA'	€	3.289.787,00	€	3.202.997,00
PASSIVITA'	€	2.307.507,00	€	2.425.083,00
PATRIMONIO NETTO	€	982.280,00	€	777.913,00
<hr/>				
RISULTATO ANTE-IMPOSTE	- €	2.469,00	- €	199.848,00
IMPOSTE	€	31.884,00	€	4.519,00
<hr/>				
RISULTATO D'ESERCIZIO	- €	<b>34.353,00</b>	- €	<b>204.367,00</b>

### **ECONOMICA – Serie Storica 2007-2015**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>COMPONENTI POSITIVI</b>									
Ricavi delle prestazioni	1.021.313	1.548.357	2.161.700	2.134.884	2.309.903	2.552.559	2.633.590	1.814.033	1.863.681
Altri componenti positivi	14.556	19.612	46.501	9.277	5.361	38.109	9.928	34.000	172.279
<b>COMPONENTI NEGATIVI</b>									
Costi della produzione	1.288.375	1.444.506	2.054.398	2.039.111	2.305.444	2.342.149	2.422.612	1.814.642	2.156.922
Altri componenti negativi	78.490	51.752	75.316	98.787	105.743	200.543	157.625	67.744	85.346
<b>Risultato d'Esercizio</b>	<b>- 330.996</b>	<b>71.711</b>	<b>78.487</b>	<b>6.262</b>	<b>- 95.923</b>	<b>42.816</b>	<b>63.281</b>	<b>- 34.353</b>	<b>- 204.367</b>

Il Capitale sociale, al 31.12.2015 pari € 850.000, è detenuto per il 100% da AST S.p.A.

La Società nel 2015 ha svolto l'attività di produzione ed erogazione di servizi aeroportuali esclusivamente presso lo scalo di Lampedusa. Nel corso del 2014, infatti, è cessata ogni attività presso l'Aeroporto di Palermo Boccadifalco. Nel novembre del 2015, con provvedimento ENAC prot. 00049/DG del 15.11.2015 AST Aeroservizi S.p.A. è stata immessa in "anticipata occupazione" nell'esercizio delle funzioni di Gestore Totale dell'Aeroporto di Lampedusa in esecuzione dell'aggiudicazione definitiva della relativa gara d'appalto ed in conformità alla certificazione d'aeroporto conseguita nel dicembre 2014.

Nel 2015 AST Aeroservizi S.p.A., in continuità con gli anni precedenti, è stata impegnata nell'erogazione di servizi di handling alle compagnie aeree, pulizia pista, pulizia aerostazione e bird-control, presso l'Aeroporto di Lampedusa e, dal mese di novembre – come sopra richiamato – ha svolto anche numerose attività inerenti le funzioni del Gestore Totale dell'aeroporto.

La gestione del 2015, in continuità con le scelte gestionali effettuate nel corso degli esercizi precedenti, ha consentito ad AST Aeroservizi S.p.A. il mantenimento di buoni risultati dal punto di vista operativo.

Risulta del tutto evidente, come la rilevante contrazione del traffico aereo avviatasi già nel corso del 2013, ma poi consolidatasi nel 2014 e mantenuta nel 2015 abbia determinato un notevole calo dei ricavi. Ciò viepiù in un momento nel quale l'azienda ha dovuto sostenere un rilevante sforzo organizzativo ed economico per realizzare quel processo di ristrutturazione aziendale, avviato già nel corso degli ultimi mesi del 2014 ai fini dell'ottenimento della "Certificazione d'Aeroporto"; impegno sostenuto ed ulteriormente sviluppato nel 2015 ed ancora oggi in fase di esecuzione.

Il rilevante calo del valore della produzione registrato nel 2015 ed il contestuale incremento dei costi sono causa del determinarsi di una rilevante perdita di esercizio, che, sebbene non compromette l'equilibrio economico e patrimoniale della società, potrebbe essere utilmente colmata con l'immissione di capitale proprio, al fine di mantenere il valore del Patrimonio Netto ad un valore superiore al milione di Euro. Livello ritenuto ottimale in termini di capacità economico-patrimoniale del Gestore Aeroportuale ai sensi della regolamentazione e delle Leggi vigenti in materia.

Già nel corso del 2014, il notevole calo del traffico aereo (già avviatosi nel corso dell'anno 2013) e la fine della commessa presso l'Aeroporto di Boccadifalco, avevano determinato risultati economici operativi in controtendenza rispetto al biennio 2012/2013.

Nel 2014, tuttavia, lo sforzo economico sostenuto per la certificazione della struttura aziendale ai fini dell'ottenimento della certificazione ha inciso per un dodicesimo essendosi concretizzate nei mesi di novembre e dicembre. Nel 2015, invece, fermo restando il calo di traffico, si è dovuto sostenere per l'intero anno il gravame della struttura organizzativa adeguata agli standard di Gestione Totale dell'Aeroporto, senza poter esercitare appieno le prerogative che determinano l'insorgenza dei relativi ricavi.

Si fa rilevare che dopo la realizzazione del Piano d'investimenti 2007-2009, con il quale si sono superate diverse problematiche tecniche a quell'epoca esistenti, nel corso del 2013 si sono resi necessari ulteriori investimenti in attrezzature e automezzi per il potenziamento delle dotazioni tecniche necessarie per la produzione ed erogazione dei servizi di handling, anche in relazione alle mutate condizioni produttive determinate dalla messa a regime della nuova aerostazione. In continuità con il 2013 e 2014, anche nel 2015 sono stati effettuati investimenti per potenziare le dotazioni tecnologiche dell'azienda, ciò soprattutto con riferimento alle nuove aree operative che AST Aeroservizi ha poi avviato nel novembre del 2015 con l'assunzione delle competenze e responsabilità di Gestore Aeroportuale. Ad oggi, si rileva la necessità di provvedere, nel medio periodo, alla sostituzione di alcune attrezzature aeroportuali che per la ormai cronica obsolescenza e per le condizioni climatiche dei luoghi, non possono più, nemmeno sottoponendole ad ulteriore manutenzione straordinaria e/o attività di ripristino, essere collaudate dai verificatori ENAC. Tutti gli investimenti realizzati negli ultimi anni sono stati finanziati mediante il ricorso a mezzi propri.

I servizi di handling relativi ai collegamenti delle isole minori con l'Aeroporto di Palermo e Catania per garantire la continuità territoriale attraverso le cosiddette tratte onerate, nel 2015, per effetto dell'aggiudicazione della nuova gara – avvenuta nel luglio 2014 – sono stati erogati ad Alitalia SAI.

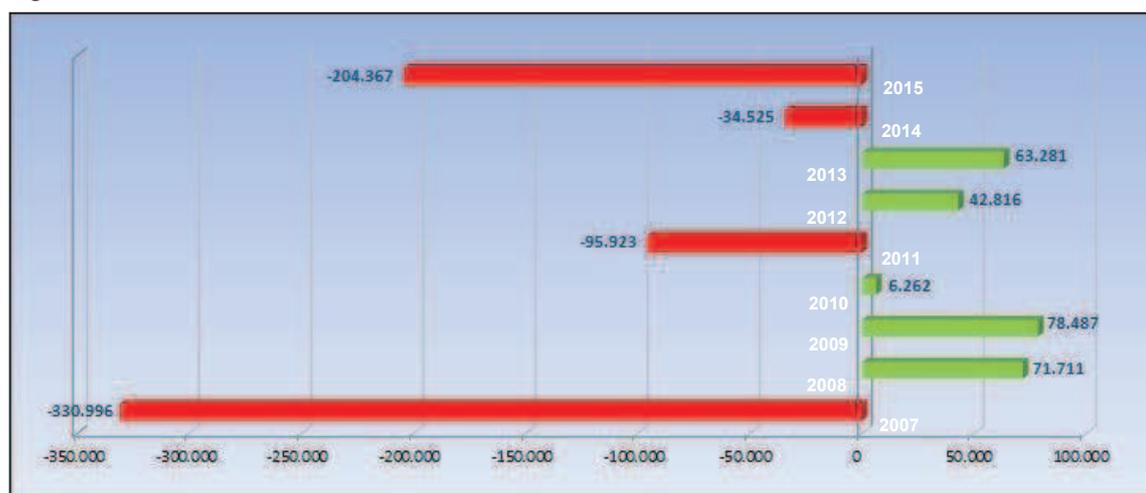
Inoltre, per la SUMMER 2015 (stagione estiva periodo 01.06.2015 – 30.09.2015) sono stati resi servizi di handling a primarie compagnie aeree che hanno programmato voli di

linea e voli charter: Alitalia SAI – Blue Panorama – Meridiana-fly – Mistral Air – Italy AirLines – Air Dolomiti – Volotea – Cosmos – Neos – Darwin Airlines ed altri piccoli vettori dell’Aviazione Generale.

### **ANDAMENTO ECONOMICO**

L’esercizio 2015, in continuità con il 2014 ed in discontinuità con i sei anni precedenti dal 2008 al 2013, nei quali – ad eccezione del 2011 – si sono sempre ottenuti risultati positivi che hanno accresciuto il patrimonio aziendale di oltre € 260.000, fa rilevare un risultato negativo per € 204.367. La rilevante dimensione della perdita d’esercizio, scaturisce dal verificarsi di due concomitanti circostanze: la prima, maggiormente determinante, riconducibile al mantenimento anche per il 2015 (- 27%) del rilevante calo del valore della produzione rispetto al livello del 2013 (- 31,12% nel 2014), la seconda riconducibile ai maggiori oneri che la Società ha sostenuto, per l’intero esercizio, nel mantenere una struttura organizzativa – a regime dal dicembre 2014 – rinnovata ed adeguata agli standard tecnici ed organizzativi previsti dai regolamenti ENAC per l’espletamento delle funzioni di Gestore Totale dell’Aeroporto di Lampedusa. Ciò, viepiù a fronte di una ancora incompleta capacità d’esercizio delle prerogative del Gestore Totale da cui – a regime – scaturiscono le relative entrate.

Figura 1 – Serie Storica Risultati netti 2007 – 2015



Il Conto Economico civilistico evidenzia un risultato netto negativo pari a - € 204.367 in continuità con il 2014 (- € 34.353) e in discontinuità con i sei anni precedenti, durante i quali, ad eccezione del 2011 (anno della grande crisi migratoria), come si può evincere dalla figura la gestione ordinaria dell'azienda, aveva fatto registrare importanti risultati positivi (€ 71.711 nel 2008, € 78.487 del 2009, € 6.262 nel 2010, € 42.816 nel 2012 e € 63.281 nel 2013).

Tale determinazione del risultato netto viene generato come su descritto dal contestuale concretizzarsi di due importanti variabili di livello macro, quali: 1. la riduzione del valore della produzione; 2. l'incremento degli oneri produttivi relativi allo sviluppo societario da Società di handling a Società di Gestione Aeroportuale.

Dallo sviluppo degli effetti di tali circostanze scaturisce la dinamica evoluzione delle principali poste di bilancio che rappresentano macro voci che hanno subito oscillazioni significative rispetto all'ultimo esercizio con risultato netto positivo e rispetto all'esercizio 2014. In particolare, si fa rilevare che:

- Il valore della produzione ha fatto rilevare un leggero incremento del 5,20% portando al 27,41% il decremento rispetto al 2013;
- Il costo di acquisto delle materie di consumo, si è incrementato del 108,03%;
- Il costo del personale ha subito un incremento pari a 11,67%;
- I costi per servizi hanno subito un incremento pari al 3,35%;
- Gli ammortamenti hanno subito un incremento del 28,59%;
- La gestione finanziaria ha subito un incremento degli oneri pari al 64,90%;
- Le imposte si sono ridotte del 85,40%.

Da quanto sopra, dunque, risulta evidente come l'esercizio 2015 si sia concluso con la rilevazione di un risultato negativo pari ad € 204.367, causato dalla contestuale doppia circostanza della rilevante riduzione dei ricavi provenienti dalla gestione operativa

dell'azienda, e dell'incremento dei costi operativi connessi con l'espletamento delle funzioni di Gestore Aeroportuale condotte dal 16.11.2015, ancora non a regime sul fronte delle entrate.

Il risultato netto negativo pari a € 204.367 trova la propria formazione già dalla gestione operativa che evidenzia un valore negativo del Margine Operativo Lordo pari a - € 70.693 (€ 468.542 nel 2013 ed € 98.019 nel 2014) con un decremento di quasi € 170.000 del MOL rispetto al dato del 2014, anno nel quale si era rilevato un rilevante abbattimento (79,08%) rispetto all'esercizio precedente. Gli elementi fondamentali che hanno determinato il risultato indicato sono riconducibili a due concomitanti elementi:

- La mancata crescita del valore della produzione che si è mantenuta leggermente al di sopra del dato 2014 (+ 5,20%) consolidando dunque la rilevante contrazione rispetto al dato 2013 (-27,53%) per un importo pari ad oltre € 720.000. Tale circostanza è determinata da diversi fattori:
  - La riduzione del traffico dei voli charter turistici rispetto al 2014 è stata pari al 38,57% e segue quella del 2013 già pari al 29,13%;
  - La riduzione del volume di traffico charter immigrati nel 2015 è stata pari al 57,14% e segue il calo del 87,05% dell'anno precedente;
  - Il limitato incremento del numero complessivo dei passeggeri pari al 3,3% (meno di n. 6.000 unità) che non consente il recupero del decremento pari a 11,84% rispetto al 2013 che ha determinato la conseguente riduzione dei ricavi relativi;
- L'incremento dei costi della produzione che hanno avuto una crescita del 18,75%, rispetto al dato 2014. Tale evento ha confermato l'aspettativa della crescita dei costi già stimata negli strumenti di programmazione e scaturita dai maggiori oneri sostenuti nel corso dell'intero esercizio per il mantenimento della struttura organizzativa con gli standard del Gestore Aeroportuale.

A determinare, dunque, il valore del risultato netto, già pregiudicato dal valore negativo del MOL, ha contribuito anche l'accresciuto valore degli ammortamenti, relativi ad un patrimonio accresciuto per effetto degli investimenti effettuati nell'ottica dallo sviluppo societario verso la nuova configurazione tecnico organizzativa agli standard ENAC di Gestore Totale. Di seguito una tabella riepilogativa degli indici di redditività conseguiti con la gestione del 2015:

INDICI DI REDDITIVITA'		
ROE netto	<i>Risultato netto/Mezzi propri medi</i>	-26,27%
ROE lordo	<i>Risultato lordo/Mezzi propri medi</i>	-25,69%
ROI	<i>Risultato operativo/(C/O medio - Passività operative medie)</i>	-37,97%
ROS	<i>Risultato operativo/ Ricavi di vendite</i>	-13,87%

Il tasso di redditività del capitale proprio (ROE) esprime, in prima approssimazione, un giudizio sull'economicità complessiva della gestione nel periodo considerato. Nel caso di AST Aeroservizi nel 2015, l'indice suindicato quantifica una redditività negativa del -26,27% (-3,5% nel 2014, 19,98% nel 2013 e 16,70% nel 2012) nel caso si prenda come riferimento il risultato prima delle imposte e di -25,69% (-0,25% nel 2014, 6,22% nel 2013 e 4,49% nel 2012) se al numeratore si indica il risultato netto.

Esaminando il tasso di redditività del capitale investito (ROI), ovvero il rendimento economico netto dell'intero capitale impiegato nell'attività gestionale, a prescindere dalla sua provenienza da fonti proprie o di terzi, risulta come, per il 2015, possa dirsi molto peggiorato rispetto al precedente esercizio (durante il quale sebbene positiva era prossima allo zero e pari a 0,64%) in quanto la percentuale di contribuzione della gestione caratteristica alla redditività totale del capitale investito risulta essere negativa e pari a -37,97% (33,61 nel 2013 e 22,90% nel 2012).

L'indice di redditività delle vendite (ROS) esprime la capacità remunerativa del flusso dei ricavi operativi dell'azienda che è espressione della relazione che si crea fra i prezzi di vendita e i costi complessivi della gestione operativa.

Tale valore nel 2015 pari a – 13,87% risulta in linea di discesa rispetto al 2014 (0,32%) ed in controtendenza con il biennio precedente (8,25% nel 2013 e 8,45% nel 2012).

In particolare, le linee d'azione della gestione, coerentemente con l'analisi delle criticità e dei punti di forza dell'azienda, sono state orientate, in continuità con l'azione manageriale degli esercizi precedenti, verso gli obiettivi strategici di seguito riportati:

1. **Gestione operativa**: Consolidamento delle attività di handling e sviluppo strutturale finalizzato alla realizzazione degli obiettivi di Piano per l'adeguamento dell'organizzazione aziendale e degli *assets* d'impresa agli standard di Gestore Aeroportuale in conformità alle Leggi ed ai Regolamenti di settore. Sviluppo dei servizi di Gestione Aeroportuale quale nuovo *core business* e diversificazione della produzione, con riferimento al Business non Aviation.
2. **Gestione del contenzioso**: Gestione delle controversie di livello giudiziale ed extragiudiziale a tutela del patrimonio aziendale.
3. **Gestione Risorse Umane**: Miglioramento organizzativo del personale dipendente, analisi e approfondimento delle problematiche connesse, gestione delle modifiche organizzative.

Gli obiettivi su indicati, sono stati perseguiti anche per l'anno 2015 mediante l'azione continua dell'Amministratore Unico, e della direzione operativa, che li ha considerati prioritari in ordine al consolidamento delle buone performance operative, economico-finanziarie e patrimoniali di AST Aeroservizi S.p.A. che, ormai, per effetto della gestione degli ultimi anni, ha realizzato condizioni economiche, finanziarie e patrimoniali adeguate alla conduzione dell'attività della Gestione Totale dell'Aeroporto di Lampedusa.

Tali obiettivi sono stati perseguiti in conformità agli standard ENAC, in adempimento degli impegni presi in sede di gara d'appalto ed in esecuzione degli obiettivi e delle strategie definite in sede di programmazione delle attività e di progettazione del servizio.

Il raggiungimento di tali prerequisiti, come risulta evidente dall'analisi delle precedenti relazioni sulla gestione e dall'analisi delle serie storiche dell'ultimo decennio, peraltro, sono stati positivamente valutati in sede di gara d'appalto dalla Commissione e, successivamente certificati in sede di Audit di certificazione d'Aeroporto dal Team ENAC.

## **1.1 Gestione operativa**

La gestione operativa dell'attività aziendale si è sviluppata nel corso dell'esercizio 2015 secondo le linee programmatiche tracciate dall'Amministratore Unico e finalizzate al consolidamento delle performance operative dell'offerta dei servizi già erogati negli anni passati quale handler e nello sviluppo di tutte le attività gestionali connesse con il ruolo di Gestore Aeroportuale acquisito dopo l'aggiudicazione definitiva per effetto del provvedimento ENAC n. 0000049/DG del 16.11.2015.

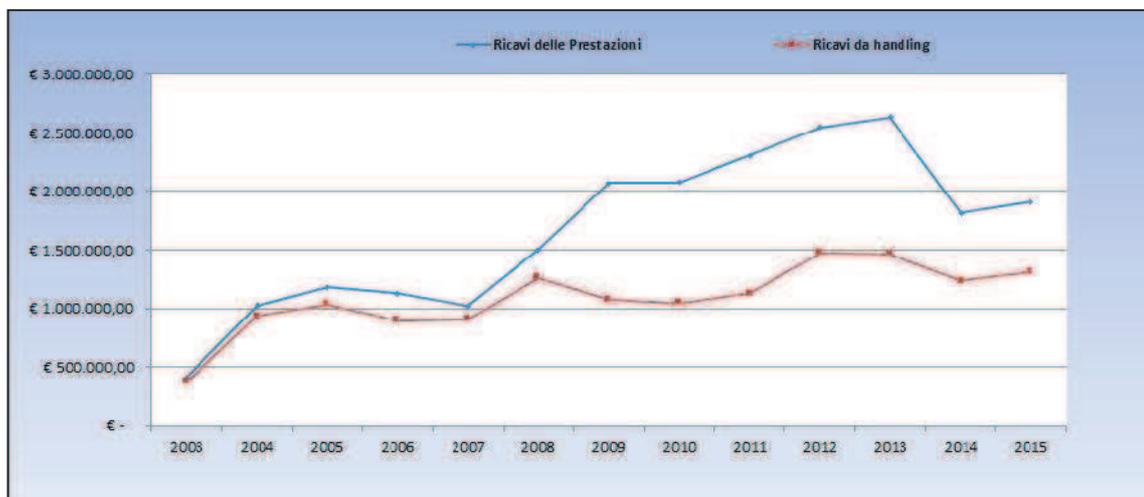
In particolare, AST Aeroservizi S.p.A. ha consolidato le performance del proprio *Core Business* (servizi di handling) ed ha, nel contempo, continuato quel percorso avviato nel 2014 che ha posto le basi per un profondo ulteriore sviluppo delle attività di servizio, ancora nel 2015 *non core*, che già dal 2016, per effetto del richiamato provvedimento ENAC, è diventata la principale attività aziendale e cioè quella della gestione dell'infrastruttura aeroportuale, in grado di migliorare le performance del *Core Business*, di incrementare il valore della produzione, ma soprattutto di garantire la continuità aziendale.

Si segnala all'attenzione del Socio, come già evidenziato, che il valore della produzione tra il 2013 ed il 2014 aveva fatto registrare un decremento di rilevante dimensione pari al 31,12%.

Tale decremento del valore della produzione è stato il più rilevante dell'ultimo decennio ed è più consistente finanche rispetto all'andamento delle attività *core* (servizi di handling) che sono variate seguendo un trend di decrescita ben più moderato (-14,82%); tale circostanza è riconducibile alla mancata prosecuzione di importanti commesse dell'area *non core* che si sono irrimediabilmente interrotte nel corso del 2014.

La gestione del 2015, presenta una leggera ripresa dell'andamento del traffico aereo che, sebbene abbia fatto rilevare un leggero incremento del valore della produzione (+ 5,20%), non è risultato tuttavia sufficiente a generare quel rilevante cambio di tendenza, necessario alla creazione di condizioni sufficienti alla realizzazione di condizioni di equilibrio economico corrente fondato sui soli servizi handling. Ciò conferma la necessità dello sviluppo strategico intrapreso nella direzione della Gestione Totale dell'Aeroporto.

Figura 2 – Serie Storica incidenza ricavi handling 2003-2015



L'analisi dei tracciati grafici della Figura 2 evidenzia come, le politiche di sviluppo e diversificazione messe in atto dall'organo di amministrazione della società già nel corso del 2007, abbiano, di fatto, svincolato l'azienda dall'andamento ondivago dei flussi del traffico aereo che in un aeroporto stagionale a vocazione turistica come quello di Lampedusa sono legati a fattori esogeni e non condizionabili dalle performance degli operatori aeroportuali o dalle politiche gestionali degli amministratori degli operatori stessi. Si noterà infatti come per tutti gli anni compresi tra il 2003 e il 2007, l'incidenza dei ricavi da handling sul valore complessivo dei ricavi sia stata elevatissima, mediamente pari al valore di 85%, mentre già dal 2008 (79%) e ancor più nel 2009 (49%), tale incidenza si sia ridotta notevolmente con il risultato economicamente rilevante per il 2009 e 2010 di non subire gli effetti del decremento dei ricavi di handling che nel 2009 si sono ridotti del 15% circa rispetto all'anno precedente, e che fino al 2011 non avevano ancora recuperato il livello raggiunto nel 2008.

Nel corso del 2012, poi, in esecuzione di una politica tariffaria avviata nel 2011, per far fronte alla programmata riduzione dei voli di continuità territoriale (in numero e dimensione degli AM) che avrebbe determinato una ulteriore riduzione dei volumi di fatturato relativo all'attività di handling, è stata avviata l'istanza di approvazione delle tariffe. L'iter ha avuto inizio nel 2011 ma le lungaggini burocratiche e la continua richiesta di documenti e informazioni da parte della *Direzione Affari Economiche e Tariffe* della

sede centrale dell'ENAC, da un lato, e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'altro ha determinato la conclusione del procedimento solo nel corso del 2013.

Il DM n. 96 del 14.03.2013, pubblicato sul sito del M.I.T. prima e nella Gazzetta ufficiale n. 78 poi, ha stabilito che: "...il corrispettivo handling da applicare presso lo scalo di Lampedusa, per lo svolgimento dei servizi finalizzati a fornire assistenza a terra all'utenza aeroportuale è pari ad € 22,84/tonnellata".

Il perseguimento di tale obiettivo, oltre ad aver permesso di recuperare il volume di fatturato per la stagione 2013, avrebbe potuto garantire, in costanza dei volumi di traffico, la giusta remunerazione dei fattori produttivi permettendo il conseguimento di buone performance operative, gestionali ed economico-finanziarie.

Il calo del traffico registrato nel 2014, invece ha evidenziato la necessità di riproporre la revisione delle tariffe ad ENAC e MIT al fine di rideterminare un nuovo e adeguato regime tariffario dei servizi handling nell'Aeroporto di Lampedusa rispetto alle mutate condizioni produttive aeroportuali. In ragione di ciò, nel corso del 2016 si è avviata la procedura per il ricalcolo delle tariffe ed il rinnovo delle stesse come previsto dalla legge, anche in relazione all'avviamento della procedura di definizione di tutte le altre tipologie di tariffe aeroportuali che dovranno essere rideterminate in esecuzione della procedura di approvazione delegata all'ART. Si è Di seguito le statistiche sull'andamento del numero dei voli e del traffico passeggeri degli ultimi nove anni.

Figura 3 – Serie Storica numero dei voli annui (2007 – 2015)



Con riferimento al limitato incremento dei Voli tra il 2014 ed il 2015, si fa rilevare che a fronte della limitata intensificazione del traffico aereo (+ 6,2% dei voli), si è rilevata una analoga limitata crescita del numero dei passeggeri (+ 3,3%).

Nel corso del 2015, infatti, si sono effettuati 12 movimenti charter per il trasferimento di immigrati, tutti voli effettuati con AAMM di medie dimensioni (ton. 70 circa). Nel 2014, invece, sono stati effettuati 28 movimenti e nel 2013 156 movimenti.

Per i charter turistici, si sono registrati nel 2015 172 nel 2013 si sono registrati 460 movimenti, a fronte dei 280 effettuati nel 2014, con una riduzione di 108 movimenti pari al 38,57% che segue la riduzione già molto elevata registrata tra il 2014 ed il 2013 pari al 39,13%.

La riduzione rilevata tra il 2013 (616 movimenti) ed il 2014 (308 movimenti) effettuati con AAMM medi fa registrare una contrazione di 308 movimenti complessivamente pari al 50%, con una corrispondente contrazione del fatturato pari a circa € 300.000. Tale riduzione si ripropone in analoghi termini nel 2015 che fa rilevare una riduzione complessiva rispetto al 2014 pari a 124 movimenti con una riduzione pari al 40,26%.

Risulta, invece, incrementato il traffico dei voli di linea che dai 2.936 movimenti del 2014, si sono attestati ai 3.065 del 2015, con un incremento di 129 movimenti pari al 4,39%.

L'incremento rilevato per i voli di linea, tuttavia, non soltanto non compensa dal punto di vista numerico il calo registrato nelle due categorie di voli charter di cui sopra, ma viepiù, per le caratteristiche dimensionali degli AAMM utilizzati per tali collegamenti – prevalentemente serviti con aeromobili di piccole dimensioni tipo ATR 72 – ha un effetto insufficiente sul recupero del relativo fatturato.

Altrettanto importante è risultato essere il decremento del flusso di passeggeri rispetto al 2013, che ha determinato un decremento del fatturato relativo ai ricavi per PRM, indennità maneggio danaro e agent-fee, solo in limitata parte recuperato con l'incremento marginale del flusso passeggeri del 2015. Di seguito si riporta la rappresentazione grafica della serie storica dei flussi.

Figura 4 – Serie Storica flusso di passeggeri annui (2007 – 2015)



## 1.2 Gestione del Contenzioso

Con riferimento alle attività esperite per la gestione del contenzioso, si evidenziano due ambiti specifici per i quali, comunque, è stata data ampia e tempestiva comunicazione.

- Il contenzioso in essere promosso dal personale somministrato presso l'Aeroporto di Palermo Boccadifalco, così come ampiamente e dettagliatamente descritto nella relazione sulla gestione 2013, poi ripresa nella relazione del 2014, ha avuto uno sviluppo differente rispetto alle aspettative.

Ed invero, l'orientamento giurisprudenziale formatosi per i giudizi relativi ad AST Aeroservizi S.p.A., in controtendenza rispetto all'orientamento utilizzato per analogo contenzioso della capogruppo, ha determinato in primo grado l'accettazione delle pretese dei ricorrenti e la condanna alle spese.

Tale orientamento fonda la propria motivazione giuridica sulla sostanziale inapplicabilità ad AST Aeroservizi S.p.A. del divieto di assunzioni ricadente in capo ad AST S.p.A. Tale divieto, peraltro, come desumibile dalla determinazione dei Giudici non risulta applicabile neppure nella circostanza di una commessa pubblica *in house* (come quella della gestione dell'aeroporto di Boccadifalco) essendo prevalente la natura giuridica privatistica di AST Aeroservizi S.p.A.

Tale decisione dei Giudici ha determinato la necessità di rivedere la strategia di gestione della problematica, in relazione agli effetti che l'orientamento via via consolidatosi andava determinando. In tal senso, peraltro, si fa rilevare che le assicurazioni informali acquisite in merito alla riattivazione dei servizi presso l'Aeroporto di Palermo Boccadifalco, non sono state supportate da atti amministrativi concreti da parte della Regione Siciliana e, ad oggi, appaiono difficilmente realizzabili.

In tale contesto, tuttavia, la riconsiderazione della modalità di gestione della problematica connessa con il contenzioso generatosi dopo la chiusura del cantiere relativo ai servizi erogati presso l'Aeroporto di Palermo Boccadifalco, ha trovato una possibile opportunità di superamento nella gestione dello sviluppo organizzativo che dovrà realizzarsi in merito all'attivazione degli standard di gestione dell'Aeroporto di Lampedusa che presuppone l'adeguamento dell'organico agli standard previsti dai regolamenti ENAC e dal progetto di gestione presentato in sede di gara per l'affidamento della Gestione Totale dell'Aeroporto di Lampedusa. A tal proposito, si fa rilevare che fin dal nascere del contenzioso, sia i lavoratori che i rispettivi legali si sono mostrati disponibili a definire la questione in termini transattivi mediante la valutazione della possibilità del reinserimento in servizio. Proprio in tal senso si è sviluppata l'azione amministrativa del 2015 in merito al superamento della problematica in questione.

- Il contenzioso amministrativo promosso da Nautilus Aviation S.p.A. avverso l'aggiudicazione definitiva della gara di Gestione Totale dell'Aeroporto di Lampedusa, è proseguito anche nel 2015. Si segnala, come già a conoscenza del Socio Unico che è parte del Giudizio stesso, che il TAR ha rigettato l'istanza di sospensiva in sede di udienza preliminare. Di seguito si relaziona nel merito:
  - con ricorso al TAR Lazio Roma notificato in data 28/10/2014 e ricorsi per motivi aggiunti notificati il 23/12/2014 e il 23/2/2015, la Nautilus S.p.A. impugnava il provvedimento di n.000026/DG ENAC del 18/9/2014, di aggiudicazione ad AST Aeroservizi S.p.A. della procedura concorsuale ad evidenza pubblica per l'affidamento della concessione di gestione totale dell'aeroporto di Lampedusa;

- con Sentenza n. 02111/2015, depositata il 7/9/2015 e passata in giudicato il 6/12/2015, il TAR Palermo, dinnanzi al quale il giudizio era stato riassunto a seguito di declaratoria di incompetenza del TAR Roma, rigettava il ricorso della Nautilus S.p.A., iscritto al NRG 644/2015, dichiarando la carenza di interesse ad agire della ricorrente;
- in data 22/1/2016 la Nautilus Aviation S.p.A. notificava un nuovo ricorso con istanza cautelare iscritto al NRG 279/2016 TAR Palermo, impugnando nota ENAC prot. 0124464 del 25/11/2015 (comunicazione a Nautilus S.p.A. del subentro, con decorrenza 16/11/2015, di Ast Aeroservizi S.p.A. nel rapporto di concessione, in sostituzione di ENAC), nonché nota ENAC prot.00049/DG del 16/11/2015 (autorizzazione di AST Aeroservizi S.p.A. all'occupazione e all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime dell'aeroporto di Lampedusa), e, quali atti presupposti, l'art.10 del disciplinare della gara indetta con pubblicazione del bando in GU 5° Serie Speciale Contratti Pubblici n.2 dell'8/1/2014 e l'atto di aggiudicazione definitiva della gara del 18/9/2014;
- con ordinanza 26/2/2016 il TAR Palermo rigettava l'istanza cautelare della Nautilus <<...giacché i provvedimenti impugnati non travolgono né altrimenti vulnerano la posizione della società ricorrente, tutelata "sino al momento dell'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Lampedusa" .....da disporsi con successivo decreto interministeriale>> mentre non è stata ancora fissata l'udienza di merito;
- da ultimo, in data 29/9/2016 la Nautilus Aviation S.p.A. ha notificato un terzo ricorso, iscritto al NRG 2358/2016 TAR Palermo, impugnando l'avviso di avvio di indagine di mercato per il successivo affidamento in subconcessione dell'impianto di deposito e rifornimento di carburante avio e gasolio ubicato all'interno del perimetro dell'air side sul sedime dell'Aeroporto di Lampedusa, pubblicato da AST Aeroservizi S.p.A. in data 01/09/2016.
- La ricorrente non ha chiesto la sospensione cautelare del provvedimento e ad oggi non risulta fissata l'udienza di merito.

Conclusivamente, quindi, sono ancora pendenti dinnanzi al TAR Palermo:

- A. il ricorso N.279/2016, in cui AST Aeroservizi S.p.A. riveste la qualità di "controinteressata", già costituita, e che, essendo stato proposto con il rito ordinario, verrà verosimilmente definito in tempi non brevi, probabilmente con una pronuncia di carenza di interesse "originaria", in quanto il provvedimento di anticipata occupazione non lede la posizione di Nautilus, e/o "sopravvenuta", per effetto dell'attesa conclusione della procedura di affidamento e del conseguente superamento della fase di anticipata occupazione;
- B. il ricorso N.2358/2016, in cui AST Aeroservizi S.p.A. riveste la posizione processuale di resistente, già costituita, e che, essendo stato proposto nelle forme del rito appalti, dovrebbe definirsi entro l'inizio del 2017.

### **1.3 Gestione Risorse Umane**

Particolare importanza è stata data, nelle precedenti relazioni degli amministratori alla presentazione delle problematiche relative alla gestione delle risorse umane.

In tal senso si è dato conto di tutti gli approfondimenti che l'AD pro-tempore ha condotto e delle relative attività istruttorie di verifica della fattibilità tecnico-organizzativa e della sostenibilità economica, anche con riferimento agli indirizzi *corporate* dettati dal Socio.

Dal punto di vista organizzativo, in relazione alle particolari caratteristiche di stagionalità dello scalo, è stato ritenuto congruo ed indispensabile all'esperienza di tutte le attività relative ai soli servizi di handling, anche il numero di lavoratori in servizio, come previsto dall'organigramma comunicato all'ENAC per l'ottenimento dell'attestazione d'idoneità n. 80. Ed in particolare:

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> n. 4 Capiscalo di Servizio;                      | <input type="checkbox"/> n. 1 Addetto di segreteria;        |
| <input type="checkbox"/> n. 1 Responsabile Amministrazione e Contabilità; | <input type="checkbox"/> n. 6 Addetti di Scalo;             |
| <input type="checkbox"/> n. 2 Addetti responsabili di Cassa;              | <input type="checkbox"/> n. 3 Capisquadra di Rampa;         |
| <input type="checkbox"/> n. 1 Addetto di protocollo;                      | <input type="checkbox"/> n. 4 Parcheggiatori e Trattoristi; |
|   | <input type="checkbox"/> n. 8 Operai di Rampa;              |

Il personale in servizio, già impegnato da diversi anni, risulta essere, sotto il profilo delle competenze e dei requisiti di professionalità, adeguato agli standard previsti da ENAC per il rilascio della certificazione d'idoneità, nonché, dal punto di vista numerico, rispondente alle specifiche contrattuali vigenti in atto con l'Ente committente, Gestore dell'Aeroporto di Lampedusa ed Ente di controllo: ENAC.

In questa sede, si segnala che, nel corso del 2015, l'AU ha dato seguito agli indirizzi del Socio, nel rispetto delle norme e nel perseguimento degli interessi societari per il superamento delle problematiche già ampiamente e dettagliatamente descritte nelle Relazioni sulla Gestione degli esercizi precedenti, conseguendo gli obiettivi di miglioramento dell'assetto organizzativo e minimizzazione dei costi della produzione.

Si ribadisce di seguito l'indirizzo generale diramato per le proprie partecipate da AST S.p.A., che in ottemperanza *"...alle indicazioni fornite dall'Assessore Regionale all'Economia, nell'ambito del riordino delle Società a totale e maggioritaria partecipazione della Regione Siciliana, tramite il D.A. n. 2333 del 23.11.2011..."*, ha dato agli Organi di Amministrazione delle proprie controllate, un preciso indirizzo gestionale con il quale ha invitato questi ultimi a *"... porre in essere ogni azione utile alla risoluzione di eventuali contenziosi"*, nel cui rispetto, ferme restando le ulteriori necessarie valutazioni di merito e di opportunità che competono l'autonomia decisionale della governance, l'AU si è attenuto.

Nel corso del 2015, infine, l'AU ha proseguito con lo sviluppo di tutte le azioni, avviate nel 2014 e consequenziali alla definizione degli impegni presi con ENAC per la definizione del nuovo assetto organizzativo necessario all'avviamento delle attività di Gestione Totale in concessione ventennale dell'aeroporto di Lampedusa, che proprio in considerazione di tale assetto organizzativo è stato certificato dal Team ENAC in data 24 dicembre 2014.

Con riferimento al metodo, si informa il Socio che l'AU, per le finalità di cui al piano di sviluppo strategico relativo all'affidamento definitivo della gestione totale dell'aeroporto di Lampedusa, ha effettuato ogni atto amministrativo, a tal uopo finalizzato, nel rispetto degli indirizzi dallo stesso Socio Unico rassegnati in sede di Assemblea dei Soci tenutasi in data 7 novembre 2014.

Nell'espletamento degli atti gestionali connessi con la realizzazione degli obiettivi del Piano Industriale, nei limiti delle previsioni di Piano, in coerenza con le caratteristiche personali e professionali dei lavoratori interessati e nell'ottica del superamento del contenzioso di cui al paragrafo 1.2, l'AU nel corso del 2015 ha provveduto all'inserimento di personale già precedentemente operante presso l'Aeroporto di Palermo Boccadifalco a seguito di sentenze di primo grado del Tribunale di Palermo e per effetto della definizione di accordi transattivi con controparte. Tale politica gestionale ha consentito l'eliminazione di rischi connessi con l'insorgenza di passività potenziali scaturenti da soccombenze in giudizio ed Di seguito si riporta sinteticamente il futuro assetto organizzativo di AST Aeroservizi S.p.A. così come definito in sede di certificazione ed approvato dal Team ENAC.

## PROGETTO DI DOTAZIONE ORGANICA

In adempimento a quanto richiesto espressamente al punto 7.1.2 del disciplinare di gara con riferimento alla Relazione A) che qui interessa, di seguito si riporta schema di dotazione organica di AST AEROSERVIZI S.p.A. dopo l'affidamento della concessione di gestione totale dell'Aeroporto di Lampedusa.

La dotazione Organica sotto specificata comprende anche il personale già attualmente impegnato con la stessa nella gestione di tutti i servizi aeroportuali ad oggi assegnati ad AST AEROSERVIZI presso lo scalo aeroportuale di Lampedusa.

Risulta evidente che l'ipotesi di estendere anche alla Gestione Totale le attività espletate da AST AEROSERVIZI, consente il migliore utilizzo di risorse già disponibili a supporto delle nuove risorse necessarie per completare la dotazione organica con quelle figure tecniche essenziali per la Gestione ed oggi non presenti in organico.

In particolare, AST AEROSERVIZI oggi dispone, per la gestione delle attività affidate presso lo scalo di Lampedusa del seguente organico, che, ad eccezione del dirigente è tutto inquadrato con contratto part-time:

- n. 01 Dirigente – Direttore Operazioni;
- n. 04 liv. 2/A – Capi Scalo

- n. 01 liv. 2/A – Capo Ufficio Amministrazione e controllo
- n. 04 liv. 4 – Addetti di Scalo
- n. 02 liv. 4 – Addetti Amministrazione e segreteria
- n. 04 liv. 4 – Capi Squadra di Rampa
- n. 04 liv. 6 – Addetti di Scalo
- n. 17 liv. 6 – Operai e Addetti all'accettazione

Il Progetto di adeguamento della dotazione organica agli standard che si sono resi necessari per l'ottenimento della certificazione ENAC ai fini della Gestione Totale, prevede l'immissione in organico di figure professionali indispensabili all'espletamento delle funzioni d'Istituto.

Tale Progetto è stato predisposto in accoglimento delle ipotesi tracciate dallo stesso Ente appaltante in riferimento alla definizione dei costi del personale, ma considerate le performance di cui alla Relazione D) esistono i margini per poter, ove necessari, inserire ulteriori figure professionali anche mediante contratti in outsourcing in accoglimento di eventuali ulteriori richieste di ENAC all'atto delle verifiche per il rilascio del certificato stesso.

La realizzazione delle ipotesi di cui sopra, comporta anche l'inserimento in dotazione organica delle risorse sotto elencate, i cui costi sono stati dettagliatamente previsti nella Relazione D) di cui alla documentazione di gara:

- n. 01 Direttore Generale – Accountable Manager
- n. 01 unità 1/S – Ufficio Amministrazione e Acquisti
- n. 01 unità 1/S – PH Manutenzione Infrastrutture e Sistemi
- n. 01 unità 1/S – PH Movimento e Terminal
- n. 01 unità 1/S – Safety Management System e Quality
- n. 02 liv. 2 – Addetti ai PH Terminal e Movimento
- n. 02 liv. 3 – Addetto Amministrazione e controllo
- n. 01 liv. 3 – Addetto Safety Management System e Quality
- n. 04 liv. 4 – Addetti ai PH Terminal e Movimento

Nel corso del 2015 si è parzialmente provveduto alla copertura delle posizioni di cui alla pianta organica, ciò anche mediante la definizione delle procedure transattive di accordo bonario sopra descritte.

Risulta a tutt'oggi non del tutto definito il processo di completamento della copertura delle posizioni in organico definite nel Piano Industriale, con particolare riferimento alle posizioni amministrative per le quali si intende avviare una specifica procedura di selezione.

#### **1.4 Gestione Qualità**

La circolare ENAC APT/02A individua quale requisito per l'ottenimento dell'attestazione di idoneità allo svolgimento dei servizi di assistenza a terra, l'implementazione di standard organizzativi e di produzione, conformi ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2000, così come revisionata nella sua successiva versione UNI EN ISO 9001:2008.

A tal fine, l'AU e Quality Manager Dott. Giovanni Amico, ha predisposto, illo tempore, il Manuale di Gestione della qualità mutuandone la struttura dal Manuale della capogruppo AST S.p.A.

La fase di implementazione è stata avviata a partire dal 04.01.2010, ed è stata completata nel corso dello stesso anno. Il sistema di Gestione della Qualità è stato, dunque, certificato nel corso del 2010. Per quanto attiene gli esiti di tale verifica si richiama per intero quanto riportato in occasione dell'approvazione del Bilancio 2010 nella "Relazione degli Amministratori sulla Gestione" al paragrafo "Gestione della Qualità".

I punti di forza evidenziati nel corso degli audit condotti dal team Certiquality sono:

- La consapevolezza della direzione sull'importanza che riveste il sistema gestionale implementato e la conseguente spinta verso il personale dipendente;
- L'attenzione al cliente;
- La corretta gestione dei reclami.
- L'impegno e la presenza della direzione aziendale nella funzione d'indirizzo nell'applicazione del Sistema di Gestione aziendale per la Qualità;
- L'impegno delle risorse coinvolte nell'attività;

Il Sistema di Gestione della Qualità aziendale, tuttavia ha la necessità di essere adeguato al nuovo standard della norma ed esteso alle attività condotte per la Gestione Totale dell'Aeroporto per le quali sono state redatti sia i manuali che le procedure che saranno sottoposte alla procedura di certificazione nei prossimi mesi.

Il rinnovo della certificazione del Sistema di Gestione della Qualità con l'estensione a tutte le attività di Gestione Aeroportuale rappresenta un importante obiettivo sia in termini di superamento dei requisiti richiesti dalla circolare ENAC citata che in considerazione del beneficio che apporta in termini di standard organizzativi e immagine aziendale.

L'evoluzione cui tenderà la gestione della qualità e che rappresenta l'obiettivo strategico di tale area della gestione è rappresentata dall'implementazione del SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATA e del SAFETY MANAGEMENT SYSTEM.

Di seguito una breve descrizione delle modalità operative e degli obiettivi connessi.

## GESTIONE INTEGRATA QUALITÀ, AMBIENTE, SICUREZZA E IGIENE DEL LAVORO

Il Gestore aeroportuale garantisce a tutti i livelli dell'organizzazione l'adeguatezza dei processi di progettazione, realizzazione, mantenimento delle infrastrutture aeroportuali, nonché di gestione e garanzia dell'agibilità aeroportuale, del coordinamento di scalo e di tutte le altre attività connesse alle operazioni aeroportuali anche attraverso l'attuazione dei seguenti Sistemi di Gestione Certificati:

- sistema di gestione aziendale conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001, si procederà alla implementazione delle procedure e della documentazione di sistema per le attività oggi non ancora certificate, con l'obiettivo di ottenerne la certificazione;
- sistema di gestione ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001, si procederà alla implementazione delle procedure e della documentazione di sistema per le attività oggi non ancora certificate, con l'obiettivo di ottenerne la certificazione;

- sistema di Gestione della Sicurezza secondo la norma OHSAS 18001, si procederà alla implementazione delle procedure e della documentazione di sistema per le attività oggi non ancora certificate, con l'obiettivo di ottenerne la certificazione;

AST AEROSERVIZI S.p.A. n.q. di Gestore si impegna alla tutela dell'ambiente e della sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle attività di propria competenza attraverso l'applicazione dei principi di politica integrata qualità, ambiente e sicurezza che di seguito sinteticamente si espongono:

AST AEROSERVIZI nell'espletamento delle funzioni e responsabilità di Gestore dell'Aeroporto di Lampedusa si uniformerà al principio della sostenibilità e pertanto all'integrazione tra soddisfacimento della domanda di qualità del servizio offerto, tutela dell'ambiente e della sicurezza, sviluppo dell'occupazione.

Nel ruolo di Gestore aeroportuale, la Società considera altresì obiettivi prioritari la riduzione dei consumi energetici e il ricorso a fonti rinnovabili. L'attuazione di tali obiettivi è responsabilità dell'intera linea gerarchica ed organizzativa. La Direzione è consapevole che la leadership, l'impegno ed il coinvolgimento del vertice sono elementi essenziali per lo sviluppo e il miglioramento del Sistema e stabilisce politiche e obiettivi strategici di qualità, ambiente e salute e sicurezza sul lavoro, coerenti con la missione aziendale.

A tale scopo la Direzione Generale di AST AEROSERVIZI assicurerà il mantenimento di un Sistema integrato di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza basato sul rispetto dei seguenti principi:

- soddisfare l'esigenza di mobilità del territorio lavorando in una prospettiva di sviluppo;
- perseguire il soddisfacimento delle esigenze del cliente e di tutti i soggetti interessati;
- migliorare l'efficienza interna e realizzare la strategia dell'organizzazione mediante una appropriata strutturazione delle attività per processi, evidenziando e tenendo sotto controllo i compiti e le responsabilità sia nei rapporti interni sia nell'interfaccia con i clienti;

- fissare e mantenere attivi processi di innovazione e miglioramento continuo, per essere in grado di rispondere rapidamente ed efficacemente al mutevole contesto di mercato;
- valutare, prevenire e ridurre al minimo l’impatto ambientale e i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, in particolare rispetto agli infortuni e alle malattie professionali;
- operare assicurando la conformità alla legislazione, alle normative ed altri requisiti applicabili;
- rivolgere particolare attenzione alle attività di controllo, monitoraggio, misurazione e analisi, promuovendo un sistema di reporting in modo da ottimizzare costantemente le prestazioni ed intervenire puntualmente sui fattori di criticità;
- promuovere un sistema di risposta alle emergenze che consenta interventi rapidi ed efficaci, basati sulla professionalità delle figure aziendali preposte e sul coordinamento con le altre Aziende/Società operanti in aeroporto, nonché con gli Enti aeroportuali e territoriali istituzionalmente preposti;
- svolgere attività di coordinamento e vigilanza volte ad incentivare comportamenti corretti da parte dei sub concessionari, fornitori e imprese che lavorano per conto dell’organizzazione in linea con la politica di Ast Aeroservizi;
- contribuire alla lotta al cambiamento climatico, riducendo le proprie emissioni di CO<sub>2</sub>, migliorando in modo continuo l’efficienza energetica e utilizzando fonti alternative e rinnovabili.
- Assicurare che in sede di sviluppo di nuove infrastrutture/impianti, siano adottati requisiti tali da garantire la riduzione del fabbisogno energetico;
- rendere disponibile alle parti interessate la nostra politica, incentivandone la diffusione ed attuazione tramite attività di divulgazione, informazione e formazione.

Tali principi sono alla base della politica di AST AEROSERVIZI e deve costituire un punto di riferimento per stabilire e riesaminare periodicamente obiettivi e traguardi, riepilogati all’interno di specifici programmi a cui si fa rinvio.

Compito di tutti i dipendenti è il mantenimento di alti standard di qualità del servizio e dei parametri di tutela dell'ambiente e della salute e sicurezza sul lavoro e, pertanto, ad essi si demanda un impegno costante finalizzato alla prevenzione e tempestiva correzione di ogni deviazione da norme e standard aziendali, nazionali ed internazionali.

## SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Il sistema di gestione della sicurezza del gestore e la politica per la gestione della sicurezza operativa saranno dettagliatamente illustrate all'interno del documento "Manuale SMS" che AST AEROSERVIZI si impegna a redigere ad esito della gara qualora dovesse ottenere la concessione ventennale per la gestione dell'Aeroporto di Lampedusa.

Al fine di garantire l'applicazione dei contenuti della politica di sicurezza operativa, AST AEROSERVIZI n.q. di Gestore, istituirà una propria organizzazione interna che sarà specificato nel dettaglio all'interno del Manuale SMS.

Si riserva successivamente di fornire il nominativo del responsabile di tale servizio, al quale vengono attribuiti i seguenti compiti e responsabilità:

- l'implementazione, lo sviluppo e la verifica dell'efficacia del sistema SMS;
- la promozione di strumenti di Hazard Identification, Risk Assessment e di Risk Management;
- la diffusione delle raccomandazioni scaturite dall'elaborazione dei report, dalle statistiche dedicate e dall'investigazione di accident, incident, ecc.;
- la formazione continua del personale sulla gestione della sicurezza;
- la gestione ed il controllo della documentazione inerente il sistema SMS;
- la gestione del sistema di audit ;
- la gestione del reporting system;
- il coordinamento con gli altri soggetti e/o Enti aeroportuali sugli aspetti inerenti la safety
- l'analisi delle procedure di emergenza in coordinamento con gli Enti preposti;
- la gestione del Safety Board.

La nomina del Safety Manager sarà soggetta ad approvazione da parte del Team di Sorveglianza della Certificazione ENAC.

Ogni azione finalizzata alla mitigazione dei rischi identificati e valutati attraverso il Safety Management System circa il rispetto dei requisiti di sicurezza operativa sarà intrapresa in coordinamento e sinergia con la locale DA.

## 2. Analisi dei risultati economici, patrimoniali e finanziari

L'esercizio 2015, in discontinuità con il biennio 2012-2013 e con il triennio 2008-2009-2010, fa rilevare un risultato netto negativo. Ciò è il risultato del combinarsi di una serie di fatti rilevanti già ampiamente descritti al punto 1.2 della presente relazione. Di seguito Conto Economico e Stato Patrimoniale del 2015.

CONTO ECONOMICO CIVILISTICO	2015
<b>A) Valore della produzione</b>	<b>€ 1.908.514</b>
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 1.863.681
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati, finiti	€ 0
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	€ 0
4) incrementi alle immobilizzazioni per lavori interni	€ 0
5) altri ricavi e proventi	€ 44.833
<b>B) Costi della produzione</b>	<b>€ 2.154.981</b>
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€ 134.526
7) per servizi	€ 379.162
8) per godimento di beni di terzi	€ 7.214
9) per il personale	€ 1.415.413
a) salari e stipendi	€ 961.402
b) oneri sociali	€ 293.713
c) trattamento di fine rapporto	€ 65.130
d) trattamento di quiescenza e simili	€ 0
e) altri costi	€ 95.168
10) ammortamenti e svalutazioni	€ 187.798
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	€ 17.139
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	€ 100.975
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	€ 0
d) svalutazioni dei crediti commerciali nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	€ 69.684
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€ 1.941
12) accantonamenti per rischi	€ 0
13) altri accantonamenti	€ 0
14) oneri diversi di gestione	€ 32.809
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>-€ 246.467</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>	<b>-€ 20.672</b>
15) proventi da partecipazioni	€ 0
16) altri proventi finanziari	€ 11.513
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	€ 0
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	€ 0
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 11.500
d) proventi diversi dai precedenti	€ 13
17) interessi ed altri oneri finanziari	€ 40.105
17 bis) utili e perdite su cambi	€ 0
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	<b>€ 0</b>
18) rivalutazioni	€ 0
a) di partecipazioni	€ 0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 0
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0
19) svalutazioni	€ 0
a) di partecipazioni	€ 0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	€ 0
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	€ 0
<b>F) Proventi e oneri straordinari</b>	<b>€ 75.291</b>
20) proventi	€ 115.977
21) oneri	€ 40.686
<b>Risultato prima delle imposte (A - B + C + D + E)</b>	<b>-€ 199.848</b>
22) imposte sul reddito dell'esercizio, correnti differite e anticipate	€ 4.519
<b>23) utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>-€ 204.367</b>

Il Conto Economico civilistico su riportato evidenzia una perdita pari a € 204.367, maggiore della perdita del 2014 (€ 34.353). Tale andamento risulta essere in controtendenza rispetto al risultato netto positivo degli esercizi 2012 e 2013 e del triennio 2008, 2009 e 2010 ed è generata dal .... rappresenta una inversione di tendenza delle performance economiche aziendali.

I valori del Conto Economico sono stati di seguito opportunamente riclassificati e riportati nella tabella seguente al fine di poter fornire al Socio utili informazioni in merito alle caratteristiche di formazione del reddito d'esercizio.

<b>CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO</b>	
	<i>Importo in unità di €</i>
Ricavi delle vendite	€ 1.863.681
Produzione interna	€ 0
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE OPERATIVA</b>	<b>€ 1.863.681</b>
Costi esterni operativi	€ 518.961
Valore aggiunto	€ 1.344.720
Costi del personale	€ 1.415.413
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>-€ 70.693</b>
Ammortamenti e accantonamenti	€ 187.798
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>-€ 258.491</b>
Risultato dell'area accessoria	€ 12.024
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	€ 11.513
<b>EBIT NORMALIZZATO</b>	<b>-€ 234.954</b>
Risultato dell'area straordinaria	€ 75.291
<b>EBIT INTEGRALE</b>	<b>-€ 159.663</b>
Oneri finanziari	€ 40.185
<b>RISULTATO LORDO</b>	<b>-€ 199.848</b>
Imposte sul reddito	€ 4.519
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>-€ 204.367</b>

Da quanto sopra, dunque, risulta evidente come l'esercizio 2015 si sia concluso con la rilevazione di un risultato negativo, che scaturisce già dalla negativa entità del Margine Operativo Lordo pari a - € 70.693 (€ 468.542 nel 2013 ed € 98.022 nel 2014).

L'analisi esposta sul risultato d'esercizio e sugli aggregati statistici indicati, conferma comunque, l'esattezza delle valutazioni riportate nelle relazioni precedenti in occasione dell'approvazione dei Bilanci, circa lo scenario di sviluppo delle attività di AST Aeroservizi S.p.A. anche in riferimento alla necessità di diversificare l'offerta aziendale al fine di scollare l'andamento dei risultati economici aziendali dall'andamento ondivago e congiunturale dei volumi di traffico dell'aeroporto di Lampedusa. In tale direzione è orientata l'attività di diversificazione operativa che ha determinato la scelta di partecipare alla gara europea per la Gestione Totale dell'Aeroporto di Lampedusa.

A termine dell'analisi del risultato economico raggiunto nell'esercizio 2015, di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli indici di redditività, già sopra indicati.

INDICI DI REDDITIVITA'		
ROE netto	<i>Risultato netto/Mezzi propri medi</i>	-26,27%
ROE lordo	<i>Risultato lordo/Mezzi propri medi</i>	-25,69%
ROI	<i>Risultato operativo/(C/O medio - Passività operative medie)</i>	-37,97%
ROS	<i>Risultato operativo/ Ricavi di vendite</i>	-13,87%

Il tasso di redditività del capitale proprio (ROE) esprime, in prima approssimazione, un giudizio sull'economicità complessiva della gestione nel periodo considerato che per l'esercizio 2015 può ritenersi del tutto insoddisfacente poiché l'indice suindicato individua una redditività negativa anche nel caso in cui si prenda come riferimento il risultato dopo le imposte.

Esaminando il tasso di redditività del capitale investito (ROI), ovvero il rendimento economico netto dell'intero capitale impiegato nell'attività gestionale, a prescindere dalla sua provenienza da fonti proprie o di terzi, l'indice risulta negativo, rilevando che la percentuale di contribuzione della gestione caratteristica alla redditività totale del capitale investito risulta essere negativa e pari a - 37,97% (32,24% nel 2013 e 22,90% nel 2012). L'indice di redditività delle vendite (ROS) esprime la capacità remunerativa del flusso dei ricavi operativi dell'azienda che è espressione della relazione che si crea fra i prezzi di vendita e i costi complessivi della gestione operativa. Tale indice per il 2015 ha fatto rilevare un valore negativo, in controtendenza rispetto alle migliori performance del 2013 (8,25%) e del 2012 e peggiore anche dei valori del 2011 e 2014, prossimi allo zero.

Ciò evidenzia appieno la necessità di procedere al riadeguamento tariffario mediante l'esperimento della apposita procedura prevista da ENAC e MIT al fine di conseguire il superamento delle difficoltà patite in analogia a quanto avvenuto nel corso dell'esercizio 2011 e 2014 quando il traffico ha registrato una inaspettata e repentina contrazione, a fronte di una rigidità verso il basso dei relativi costi di produzione.

Al fine, inoltre di darvi maggiori e più approfondite informazioni sulla struttura patrimoniale dell'azienda abbiamo riportato di seguito due riclassificazioni dello Stato Patrimoniale.

<b>STATO PATRIMONIALE FUNZIONALE</b>			
<b>Attivo</b>	<i>Importo in unità di €</i>	<b>Passivo</b>	<i>Importo in unità di €</i>
CAPITALE INVESTITO OPERATIVO	€ 3.105.719	MEZZI PROPRI	€ 777.913
		PASSIVITA' DI FINANZIAMENTO	€ 415.857
IMPIEGHI EXTRA-OPERATIVI	€ 512.722		
		PASSIVITA' OPERATIVE	€ 2.424.871
CAPITALE INVESTITO (CI)	€ 3.618.441	CAPITALE DI FINANZIAMENTO	€ 3.618.441

La riclassificazione dello Stato Patrimoniale con il metodo funzionale, con riferimento alla provenienza delle fonti e degli impieghi ci permette di rilevare che:

gli impieghi dell'azienda sono operativi per una percentuale pari a 84,41%, in leggero incremento rispetto al 2013 (82,48%), mentre solo per una percentuale pari al 15,59% possono classificarsi come extraoperativi.

Le fonti finanziarie sono così distribuite:

- I. Mezzi propri 21,50% (29,86% nel 2014, 34,73% nel 2013 e 38,83% nel 2012);
- II. Passività di finanziamento 11,49% (13,26% nel 2014, 5,81% nel 2013 e 3,42% nel 2012);
- III. Passività operative 67,01% (56,89% nel 2014, 59,46% nel 2013, 61,14% nel 2012 e 65,02% nel 2011).

Ciò, fa rilevare come nonostante mediante l'azione amministrativa si stia cercando di provvedere al tendenziale equilibrio nella composizione delle passività riducendo prioritariamente i debiti verso fornitori e altri debiti verso ENAC mediante il ricorso alla leva finanziaria, tale obiettivo risulta di difficile conseguimento se non mediante l'immissione di mezzi propri da parte del Socio.

La riclassificazione dello Stato Patrimoniale con il metodo finanziario, invece, consente di distinguere le attività in funzione del relativo ciclo di reintegro finanziario e le passività in funzione della loro esigibilità: oltre l'esercizio (consolidate) entro l'esercizio (correnti).

<b>STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO</b>			
<b>Attivo</b>	<i>Importo in unità di €</i>	<b>Passivo</b>	<i>Importo in unità di €</i>
<b>ATTIVO FISSO</b>	€ 976.653	<b>MEZZI PROPRI</b>	€ 777.913
Immobilizzazioni immateriali	€ 184.940	Capitale sociale	€ 850.000
Immobilizzazioni materiali	€ 603.546	Riserve	€ 132.280
Immobilizzazioni finanziarie	€ 188.167	Risultato netto	-€ 204.367
		<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>	€ 308.296
<b>ATTIVO CIRCOLANTE (AC)</b>	€ 2.641.788		
Magazzino	€ 114.382		
Liquidità differite	€ 2.011.981	<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	€ 2.532.232
Liquidità immediate	€ 515.425		
<b>CAPITALE INVESTITO (CI)</b>	€ 3.618.441	<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO</b>	€ 3.618.441

Le attività sono ripartite tra attivo fisso pari al 26,99% (33,19% nel 2014, 26,27% nel 2013, 21,83% nel 2012 e 17,00% nel 2011) e attivo circolante 73,01% (66,81% nel 2014, 73,73% nel 2013, 78,17% nel 2012 e 83,00% nel 2011). Il trend denota un tendenziale consolidamento dell'equilibrio patrimoniale degli ultimi anni. A fronte di tale composizione dell'attivo, si rileva come le passività di AST Aeroservizi S.p.A. siano prevalentemente passività correnti che incidono per una quota pari al 70,00% (65,45% nel 2015, 60,85% nel 2013, 58,95% nel 2012 e 64,66% nel 2011) sul capitale di finanziamento. Il 21,50% (29,86% nel 2014, 34,73% nel 2013, 37,74% nel 2012 e 33,76% nel 2011) è rappresentato dai mezzi propri, il restante 8,50% (4,70% nel 2014) sono passività consolidate.

Di seguito si riporta l'analisi per indici della struttura dei finanziamenti:

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		
Quoziente di indebitamento complessivo	$(Pmi + Pc) / \text{Mezzi Propri}$	3,65
Quoziente di indebitamento finanziario	$\text{Passività di finanziamento} / \text{Mezzi Propri}$	0,53

Dall'analisi per indici sulla struttura dei finanziamenti si rileva che il quoziente di indebitamento complessivo è pari a 3,65 in incremento rispetto al dato del 2014 (2,35) e del 2013 (1,88) che risultava in linea con il dato del 2012, 2011 e 2010. Si evidenzia dunque un tendenziale indebolimento della situazione di solidità finanziaria, dovuta all'incremento degli investimenti realizzati dalla Società non finanziati da capitale proprio.

Il quoziente di indebitamento finanziario, risulta pari a 0,53 (0,44 al 31.12.2014) in ragione della limitata dimensione del ricorso all'utilizzo della disponibilità relativa agli affidamenti concessi dal sistema bancario.

Sono stati, inoltre, calcolati quali indicatori di finanziamento delle immobilizzazioni, il margine primario di struttura e il margine secondario di struttura.

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		
Margine primario di struttura	$\text{Mezzi propri} - \text{Attivo fisso}$	€ 198.741
Quoziente primario di struttura	$\text{Mezzi propri} / \text{Attivo fisso}$	0,80
Margine secondario di struttura	$(\text{Mezzi propri} + \text{Passività consolidate}) - \text{Attivo fisso}$	€ 109.556
Quoziente secondario di struttura	$(\text{Mezzi propri} + \text{Passività consolidate}) / \text{Attivo fisso}$	1,11

Il margine primario di struttura, nel 2015, come nell'esercizio precedente, denota un maggior valore dell'attivo fisso rispetto ai mezzi propri. L'attività del 2014, proseguita nel 2015, infatti, in vista dell'avviamento delle attività di Gestione Totale dell'Aeroporto di Lampedusa è stata caratterizzata da un incremento del valore degli investimenti che ha determinato nel 2015 un incremento dell'Attivo Fisso di circa € 75.000 che segue quello di oltre € 300.000 del 2014 il cui fabbisogno è stato coperto con il ricorso a risorse di credito a breve. Il margine di struttura secondario, invece, è ancora positivo in linea con l'esercizio precedente.

In ultimo, abbiamo approfondito l'analisi attraverso gli indicatori di solvibilità.

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		
Margine di disponibilità	<i>Attivo circolante - Passività correnti</i>	€ 109.556
Quoziente di disponibilità	<i>Attivo circolante / Passività correnti</i>	1,04
Margine di tesoreria	<i>(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti</i>	-€ 4.826
Quoziente di tesoreria	<i>(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti</i>	1,00

I valori dei Margini e Quozienti della superiore tabella, in ipotesi di equilibrio finanziario dovrebbero avere valori rispettivamente positivi e maggiori all'unità, pertanto, dall'analisi degli indicatori di solvibilità quantificati, emerge come il Margine di disponibilità esponga il mantenimento del buon andamento del ciclo finanziario aziendale. Il Margine di tesoreria, invece evidenzia una minimale sofferenza per la quale, tuttavia, l'amministrazione ha già nel corso del 2016 attuato le necessarie azioni correttive.

### **3. Prospettive di sviluppo industriale e Continuità Aziendale**

Con riferimento alle prospettive di sviluppo industriale, e nell'ambito dell'analisi degli obblighi di adempimento alla L.R. 6/2009 e L.R.11/2010, cui è sottoposto il Socio Unico AST S.p.A. e con riferimento a ciò che interessa AST Aeroservizi S.p.A., si rileva la cessazione delle condizioni di sostenibilità della Procedura di fusione per incorporazione in AST S.p.A.

A tal proposito, si richiama quanto già ampiamente e chiaramente riportato nelle comunicazioni con il Socio Unico AST S.p.A. in merito alla necessità di attivarsi per ottemperare agli obblighi di cui alle sopra richiamate norme regionali, mediante procedura di dismissione della partecipazione facendo ricorso a procedure di evidenza pubblica, ciò in linea strategica con gli indirizzi in tal senso definiti dalla Regione Siciliana. (Cfr. Verbale Assemblea dei Soci del 08 settembre 2014 – Comunicazioni infragruppo in atti).

Con riferimento alle prospettive di sviluppo industriale ed alla continuità aziendale, nell'evidenziare che ad esito delle operazioni di gara per la gestione totale dell'Aeroporto di Lampedusa, AST Aeroservizi S.p.A. è stata individuata quale aggiudicataria definitiva della gara pubblica bandita da ENAC per l'affidamento della Concessione ventennale per la GESTIONE TOTALE dell'Aeroporto di Lampedusa, si dichiara che attualmente non vi sono fatti gestionali, endogeni e/o esogeni, da cui rilevare elementi di rischio rispetto alla sussistenza delle condizioni di continuità aziendale o che comunque compromettano lo sviluppo industriale dell'azienda.

Di seguito, si riporta una sintetica ma esaustiva presentazione delle attività svolte dall'Amministratore Unico per rendicontare al Socio le azioni amministrative e gestionali poste in essere per lo sviluppo industriale di AST Aeroservizi S.p.A.

- ***Partecipazione alla gara pubblica bandita da ENAC per l'affidamento della Concessione ventennale per la GESTIONE TOTALE dell'Aeroporto di Lampedusa.***

L'aeroporto di Lampedusa, ad esito della Gara per l'affidamento della Gestione totale, è stato affidato alla gestione di AST Aeroservizi S.p.A. per la durata di venti anni a far data dal giorno di pubblicazione del decreto di assegnazione, ancora ad oggi in itinere.

A seguito di tale decretazione, AST AEROSERVIZI S.p.A. otterrà, dunque, lo status di concessionaria per la gestione totale dello scalo, inteso quale complesso di beni, attività e servizi organizzati ai fini della messa a disposizione degli utenti, dei passeggeri e delle merci delle infrastrutture aeroportuali.

Nel corso dell'esercizio di cui al presente Bilancio, con provvedimento ENAC prot. 000049/DG del 16.11.2015 è stata autorizzata all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime dell'Aeroporto di Lampedusa.

 <p style="text-align: center;">ENAC Protocollo del 16/11/2015 000049/DG</p> <p style="text-align: right;">Il Direttore Generale</p>	
<b>Visto</b>	il Decreto Legislativo 27 luglio 1997 n. 250, istitutivo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile;
<b>Visti</b>	gli artt. 687 e 704 del Codice della Navigazione, così come riformati dal Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 e dal Decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151;
<b>Tenuto conto</b>	della disposizione n. 000026/DG del 18/09/2014 con la quale, all'esito della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento in concessione della gestione totale ventennale dell'aeroporto di Lampedusa, è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dell'affidamento in parola alla soc. AST Aeroservizi S.p.A.;
<b>Considerato</b>	che la società AST Aeroservizi S.p.A., nelle more della formale acquisizione a titolo concessorio del demanio aeronautico dell'aeroporto di Lampedusa, ha acquisito, in data 23 dicembre 2014, la certificazione di aeroporto;
<b>Preso atto</b>	della convenzione di gestione totale sottoscritta in data 11 febbraio 2015, prot. n. 0015121/DG del 11/02/2015, tra ENAC e AST Aeroservizi S.p.A.;
<b>Tenuto conto</b>	dell'assenso espresso dal Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti con nota n. 0022427 del 10 giugno 2015, sulla possibilità di immettere anticipatamente nel possesso del bene demaniale aeroportuale la società AST Aeroservizi S.p.A., nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale dell'affidamento della gestione totale ventennale;
<b>Preso atto</b>	del positivo esito della relazione elaborata dalla competente Direzione dell'Ente nota n. 119351/ENAC/PROT del 12 novembre 2015 relativa ad una ulteriore verifica circa la sussistenza, in capo alla società in argomento, dei requisiti di sostenibilità economico-finanziaria necessari ad un corretto avvio dell'attività gestionale;
<b>Considerati</b>	gli interessi pubblici preminenti, tesi da un lato ad assicurare la continuità dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico e dall'altro a realizzare compiutamente la separazione, prevista dalla normativa vigente di derivazione europea, tra autorità di regolazione e controllo e soggetto gestore responsabile della conduzione in sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale;
<b>Tenuto conto</b>	della opportunità, in considerazione del lasso di tempo trascorso dall'emanazione del su citato provvedimento di aggiudicazione definitiva, di avviare una ulteriore verifica per l'acquisizione di una
<hr/>	
<p>Viale Castro Pretorio, 118 00185 Roma centr. +39 06 44556-1 c.f. 97150180584 DG</p>	<p>tel. +39 06 44596300 fax +39 06 44596301 segreteria.eg@enac.gov.it protocollo@pec.enac.gov.it www.enac.gov.it</p>

nuova certificazione antimafia ai sensi di quanto previsto dalla vigente normativa e che nelle more di tale nuovo accertamento non sono pregiudicati gli effetti del presente provvedimento se non in caso di esito negativo del riscontro che perverrà dalla competente Prefettura.

#### DECRETA

##### ART. 1

1. In attesa dell'adozione del decreto interministeriale, sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e dal Ministro dell'Economia e Finanze per la gestione totale ventennale dell'aeroporto di Lampedusa, la società AST Aeroservizi S.p.A. è autorizzata all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime dell'aeroporto di Lampedusa, da intendersi come detenzione temporanea per l'esecuzione degli interventi volti a garantire il mantenimento dei requisiti di certificazione dell'aeroporto secondo quanto definito da ENAC;
2. La società AST Aeroservizi S.p.A., corrisponderà un canone di concessione determinato ai sensi e con le modalità di cui al Decreto dell'Agenzia del Demanio del 30 giugno 2003, emanato dall'Agenzia del Demanio di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
3. La società AST Aeroservizi S.p.A. in via provvisoria, nelle more dell'emanazione del predetto decreto interministeriale, è autorizzata ad applicare i diritti aeroportuali ai sensi del vigente quadro normativo di riferimento.

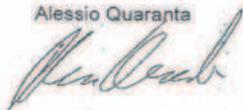
##### ART. 2

1. I rapporti tra ENAC e AST Aeroservizi S.p.A. sono regolati dalla convenzione sottoscritta l'11 febbraio 2015, prot. n.0015121/DG del 11/02/2015.

##### ART. 3

1. Il presente provvedimento è comunque sottoposto a condizione risolutiva dell'eventuale esito negativo dell'accertamento dei requisiti avviato dall'amministrazione, con specifico riferimento alla acquisizione della certificazione antimafia ai sensi dell'art. 91 d.lgs. 159/2011 s.m.i.

Alessio Quaranta



Rientra nelle finalità della società ogni iniziativa opportuna a sviluppare il traffico aereo dello scalo di Lampedusa, assicurando contemporaneamente il continuo adeguamento delle strutture e degli impianti aeroportuali, nonché la gestione dell'impresa aeroportuale, garantendo l'ottimizzazione delle risorse ed altresì, la qualità dei servizi erogati.

Compete, inoltre, alla concessionaria della gestione totale la definizione e l'attuazione delle strategie e delle politiche commerciali più opportune, anche in relazione al bacino di traffico servito.

In specie, faranno capo ad AST AEROSERVIZI S.p.A. eventuali necessari impegni di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale che dovessero presentarsi, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e degli impianti esistenti (ad eccezione – in quanto di competenza di ENAV S.p.A. – degli impianti di assistenza agli aeromobili: i c.d. apparati AVL e le radio assistenze).

Sono, inoltre, esclusi dal novero dei compiti attribuiti al gestore totale:

- i servizi di controllo del traffico aereo, delle informazioni aeronautiche, il servizio meteo, la gestione degli AVL e delle radio assistenze, che sono di competenza ENAV S.p.A.;
- il servizio antincendio, affidato ai Vigili del Fuoco sulla base di quanto previsto dalla Legge;
- le attività di controllo mirate alla sicurezza fisica degli utenti, affidate ai CC di Lampedusa;
- le attività di controllo passeggeri in entrata e uscita affidate alla Polizia di Frontiera Aerea con delega alla Stazione CC di Lampedusa;
- le attività di controllo doganale, affidate alla Agenzia delle Dogane congiuntamente alla Guardia di Finanza a richiesta per eventuali voli extra Schenghen ;
- le attività di sanità aerea svolte dalla CRI

Compete, invece, precipuamente alla Società di gestione aeroportuale il compito di garantire, in ossequio alle disposizioni di cui al D.Lgs. n. 18/99, il coordinamento delle attività di handling. Che già, come noto, AST AEROSERVIZI S.p.A. gestisce da circa quindici anni presso lo stesso scalo in uno ad altri servizi la cui gestione si è succeduta per vari periodi nel corso degli anni passati. In particolare:

- Pulizia pista;
- Manutenzione, conduzione e gestione delle infrastrutture aeroportuali;
- Allontanamento volatili e lotta al randagismo;
- Servizi di pulizia dell'Aerostazione;
- Servizio di gestione dell'APRON;

AST AEROSERVIZI S.p.A. in virtù del nuovo ruolo assunto ad esito della procedura di gara, dovrà subentrare in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi già facenti capo ad ENAC compresi i rapporti con terzi concessionari, nel rispetto di tutto quanto previsto e dettagliatamente riportato nella convenzione per l'affidamento della concessione per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, nell'aeroporto di Lampedusa, che è stata già sottoscritta dall'AU "Rappresentante legale - Accountable Manager" per AST Aeroservizi e dal Direttore Generale di ENAC in data 11 febbraio 2015.

Al fine di presentare nel migliore dei modi le strategie che AST AEROSERVIZI si propone di attivare nell'intento di sviluppare i flussi e le performance dell'Aeroporto di Lampedusa, si è ritenuto utile inquadrare il ruolo dell'infrastruttura nel territorio anche in relazione alla classificazione che allo stesso scalo è stata attribuita dall'ENAC in sede di redazione del Piano Nazionale degli Aeroporti.

## IL QUADRO NAZIONALE

Nel 2011, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 149 milioni di passeggeri; nonostante la congiuntura economica, il traffico aereo, dopo la flessione del 2009, è tornato a crescere in Italia a ritmi sostenuti. Con il 7% di incremento dei flussi rispetto al 2009, ed il 6,5% rispetto al 2010, l'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico Paese, tra i principali mercati europei, che ha recuperato i livelli di traffico passeggeri pre-crisi.

La crescita del traffico aereo è riconosciuta in tutta Europa quale elemento fondamentale per lo sviluppo economico, e si potrà realizzare solo se:

- la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e potenziamenti, comunque laddove compatibile con le condizioni ambientali;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con gli altri modi di trasporto.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti evidenzia le opportunità per il Paese di raccogliere la sfida dello sviluppo evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le soluzioni possibili, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali. Per ognuno dei temi esplorati, regolamenti e decisioni UE, caratterizzazioni del trasporto aereo nazionale e del trasporto merci, intermodalità, territorio, ambiente, il Piano fornisce, a fronte del relativo scenario, la visione e le strategie da adottare.

Il Piano si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali (Non interessa LMP);
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese (Non interessa LMP);
- salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali (Non interessa LMP);
- limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;
- realizzazione dei soli aeroporti di Viterbo nel Lazio, per accogliere il traffico che sarà delocalizzato da Ciampino, e a Grazzanise, in Campania, per sostenere gli sviluppi che non saranno compatibili con Napoli Capodichino (Non interessa LMP);
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate opportune

forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti (Non interessa LMP);

- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.

Il Piano Nazionale individua, sulla base delle analisi svolte, la rete degli aeroporti di interesse nazionale, come nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, ai sensi del Codice della Navigazione, che dovranno rispondere alla domanda di traffico entro il prossimo ventennio. Gli aeroporti di interesse regionale o locale, invece, appartenenti al demanio aeronautico, non identificati nella rete di interesse nazionale, sono suscettibili di trasferimento agli Enti locali ai sensi del D.Lgs. 85/2010, con esclusione di quelli che saranno destinati a funzioni o ruoli di specifica valenza e pertanto sottoposti ad un governo nazionale.

Nella rete nazionale, dunque, il Piano, individua:

- gli scali principali, che rispondono oggi alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e saranno in grado di garantire nel tempo tale funzione. Tali aeroporti sono caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale;
- gli scali di servizio base, che per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico con estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto. Tali aeroporti sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point; gli stessi scali assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete. L'Aeroporto di Lampedusa rientra proprio in questa categoria.

In particolare il Piano classifica gli Aeroporti Italiani in Aeroporti Principali (24) e Aeroporti di Servizio (18).

AEROPORTI PRINCIPALI	
1	Alghero
2	Bari
3	Bergamo
4	Bologna
5	Brindisi
6	Cagliari
7	Catania
8	Firenze
9	Genova
10	Lamezia Terme
11	Milano Linate
12	Milano Malpensa
13	Napoli Capodichino
14	Olbia
15	Palermo
16	Pisa
17	Roma Ciampino
18	Roma Fiumicino
19	Torino
20	Trapani
21	Treviso
22	Trieste
23	Venezia
24	Verona

AEROPORTI DI SERVIZIO	
1	Ancona
2	Aosta
3	Brescia
4	Bolzano
5	Comiso
6	Crotone
7	Cuneo
8	Foggia
9	Forlì
10	Lampedusa
11	Pantelleria
12	Parma
13	Perugia
14	Pescara
15	Reggio Calabria
16	Rimini
17	Salerno
18	Taranto

## IL QUADRO REGIONALE

L'assetto della rete definito dal Piano restituisce un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale alla scala di macroarea, articolato da Nord a Sud, nel quale con riferimento al sistema aeroportuale della Sicilia, Catania-Comiso e Palermo-Trapani costituiscono i due poli aeroportuali Siciliani, in cui:

- Catania rappresenta lo scalo strategico orientale, con Comiso come scalo cargo e riserva di capacità nel medio/lungo periodo;

- Palermo lo scalo strategico della Sicilia occidentale, con Trapani come scalo primario di supporto, con alta caratterizzazione verso il traffico low cost;
- Integrano la rete gli scali di Lampedusa e Pantelleria, che garantiscono i collegamenti delle isole.

Di seguito si riportano alcuni dati che seppur non direttamente attinenti lo scalo di Lampedusa rappresentano informazioni importanti rispetto alle potenzialità di sviluppo dello scalo che risultano connesse all'andamento regionale e nazionale della crescita del traffico aereo.

Gli aeroporti della Sicilia hanno registrato nel 2011 un traffico con più di 13 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente a Catania (6,7 Mil.) e Palermo (4,9 Mil). Tra il 2000 e il 2011 si è registrato complessivamente per l'isola un aumento costante di traffico. Ma la crescita più rilevante, in termini percentuali, si è registrata a Trapani, con il 57% di incremento dal 2000, grazie al traffico low cost.

Complessivamente circa il 80% del traffico operato dagli aeroporti della Sicilia risulta di carattere nazionale, con destinazioni prevalenti Roma Fiumicino e Milano Linate, ed il 47% del traffico totale è operato da vettori low cost.

Il traffico cargo negli aeroporti della Sicilia nel 2011 risulta del tutto marginale, con poco più di 11.000 tonnellate annue trasportate tra Catania e Palermo, in costante diminuzione dal 2000.

L'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono attualmente fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia; gli indici sfavorevoli dello stato dell'economia e del turismo si riflettono sul traffico aereo internazionale, attualmente molto modesto (circa 20% sul totale) e sul traffico charter (6% sul totale).

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico ed alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale.

Anche per il sistema aeroportuale siciliano la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. L'aeroporto di Palermo è l'unico nell'isola ad avere una connessione ferroviaria con la città, ma essendo molto carente l'intera rete ferroviaria siciliana, si riscontra un utilizzo limitato da parte degli utenti aeroportuale, anche per le basse frequenze.

Nello scenario attuale, la posizione centrale della Sicilia rispetto all'area Mediterranea, potrebbe rappresentare una grande potenzialità in termini strategici per collocare la Regione come piattaforma intermodale nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo. In tal senso per gli scali aeroportuali siciliani si aprirebbero interessanti prospettive di sviluppo di nuove correnti di traffico da e verso i paesi del nord Africa e più in generale della zona sud dell'area mediterranea.

#### POSIZIONAMENTO E RUOLO DELL'AEROPORTO LMP

Lampedusa è un aeroporto civile aperto al traffico commerciale, classificato Aeroporto di Servizio, direttamente gestito da ENAC, che ha il principale ruolo di collegare un territorio isolato, che ha nel trasporto marittimo l'unica possibilità di collegamento al territorio nazionale.

L'aeroporto ha usufruito fin dal 2004 del regime di oneri di servizio pubblico che permettono alla popolazione di essere collegata ogni giorno dell'anno con il sistema nazionale.

I collegamenti principali sono quelli con gli aeroporti di Palermo e Catania. Durante la stagione estiva il traffico aumenta notevolmente con collegamenti con le principali città italiane. Il traffico 2013, il più intenso da sempre si è attestato a quota 203.000 passeggeri, con circa 3830 movimenti.

L'aeroporto si trova sull'isola di Lampedusa che con una superficie di 20,2 kmq, è la sesta per estensione delle isole siciliane a circa 200 Km dalla costa siciliana.

Lo scalo è situato nelle immediate vicinanze del centro abitato, da cui è accessibile attraverso la viabilità urbana. Dal resto dell'isola l'accesso in aeroporto avviene attraverso la viabilità principale, con attraversamento obbligato del centro urbano.

I limiti allo sviluppo dello scalo sono costituiti oltre che dai vincoli di carattere ambientale e paesaggistico, dalla particolare ubicazione, che vede l'aeroporto circondato su tre lati dal mare e per il resto dal centro abitato.

Piccole aree per sviluppi land side sono presenti tra lo scalo e le prime abitazioni di Lampedusa.

## IL KNOW-HOW ED IL RUOLO DI AST AEROSERVIZI

AST AEROSERVIZI inizia ad operare presso lo scalo di Lampedusa come prestatore dei servizi di Handling nel 2000, quando i passeggeri in transito raggiungevano appena 120.000.

Al fine di fornire un contributo ed un nuovo impulso allo sviluppo del territorio con l'obiettivo di aumentare i passeggeri in transito dello scalo aeroportuale, AST AEROSERVIZI già dal 2001 si è attivata con azioni e iniziative di concertazione con gli stakeholders del territorio promuovendo incontri e riunioni tra gli operatori turistici dell'isola e le compagnie aeree, in modo da integrare delle sinergie comuni per incentivare sia il numero dei voli che i passeggeri in arrivo sull'isola.

Sin da quando AST AEROSERVIZI ha iniziato ad operare presso lo scalo di Lampedusa, ha ritenuto proprio compito primario quello di promuovere lo sviluppo dell'aeroporto in armonia con le esigenze del territorio Lampedusano, favorendo la destagionalizzazione e la crescita del traffico passeggeri, attraverso iniziative atte a sostenere lo sviluppo turistico, economico e sociale dell'isola di Lampedusa.

Di seguito si riportano alcune delle più importanti esperienze messe in atto da AST AEROSERVIZI che, talvolta, proprio per le peculiarità dello scalo nel quale opera si è trovata a dover supplire vacanze altrui, mettendo tuttavia a frutto tali esperienze che, nell'ottica dell'eventuale affidamento della Gestione Totale rappresenterebbero un elemento di forza:

- I. A titolo esemplificativo e non esaustivo, si segnala che nel 2004, a seguito di cancellazione dei voli del vettore Air One che effettuava, illo tempore, il collegamento PMO/LMP/PMO – PMO/PNL/PMO, prima che si potesse usufruire del regime di oneri di servizio pubblico che permettono oggi alla popolazione isolana il collegamento giornaliero con gli aeroporti di Palermo e Catania, AST AEROSERVIZI ha organizzato a proprio rischio voli di linea, garantendo la continuità sia su LMP che su PNL;
- II. Nel periodo invernale l'isola di Lampedusa rimane spesso isolata per assenza del collegamento marittimo a causa delle avverse condizioni meteo marine; in tali circostanze, AST AEROSERVIZI si è reiteratamente prodigata nell'organizzazione di voli cargo, per trasportare quintali di pesche fresco e altra merce;
- III. AST AEROSERVIZI organizza in coordinamento con gli enti di protezione civile responsabili i voli in emergenza per il trasferimento di ammalati gravi in pericolo di vita, tale attività viene effettuata in sinergia con gli uffici della Prefettura di Agrigento, col Dipartimento Nazionale della Protezione Civile Nazionale e con gli Uffici della Presidenza del Consiglio;
- IV. Ultimo in ordine di tempo, AST AEROSERVIZI ha definito e sottoscritto un accordo con il vettore spagnolo VOLOTEA; tale accordo, grazie ad una politica di incentivazione tariffaria promossa da AST AEROSERVIZI per incentivare il traffico applicando una scontistica sulle tariffe di handling in base al numero delle toccate in bassa stagione, consente la destagionalizzazione dei flussi in arrivo nell'isola;

Tali iniziative, realizzate da AST AEROSERVIZI fin dal 2007 hanno già portato dei risultati positivi, come si può facilmente verificare dall'analisi dei dati di traffico, che col passare del tempo hanno consolidato un incremento che ha fatto rilevare alla fine del 2013 un dato di circa 203.000 passeggeri in transito. Ciò è anche frutto del lavoro sinergico messo in atto da AST AEROSERVIZI che è riuscita con la propria azione di relationship a creare delle relazioni commerciali tra le compagnie aeree, e gli operatori turistici che operano sull'isola.

Convinti che la strada intrapresa ha dato risultati positivi, Con la gestione totale dello scalo la scrivente intende potenziare tale attività per aumentare i livelli d'integrazione dell'aeroporto con il territorio promuovendo progetti che abbiano ricadute in termini di sviluppo culturale, imprenditoriale e sociale, sfruttando tra l'altro le potenzialità della nuova aerostazione, che è dotata di una sala conferenze già attrezzata di tutto, utile e funzionale al potenziamento di tali attività commerciali.

AST AEROSERVIZI, individuato ad esito della gara per l'affidamento della Gestione Totale dell'Aeroporto di Lampedusa quale Gestore concessionario dello scalo per 20 anni, sta già provvedendo ad attivare le azioni necessarie per il potenziamento del settore della Business Aviation, dando ulteriore impulso a questo business che può avere ampi margini di crescita, in quanto prima della consegna della nuova aerostazione e del relativo nuovo Piazzale sosta aeromobili adiacente, tale settore, anche se molto richiesto, non si era potuto sviluppare a causa della mancanza di parcheggi.

Il settore della Business Aviation potrebbe essere utilmente potenziato, utilizzando gli spazi lasciati liberi presso la vecchia aerostazione, con l'uso del vecchio piazzale sosta aeromobili.

Come già riportato in Relazione A., AST AEROSERVIZI si doterà, a tal fine di una specifica funzione in organico.

Compito della funzione sarà quello di assicurare la promozione dell'aeroporto di Lampedusa, lo sviluppo del traffico aereo e l'ottimizzazione dei revenues aviation della Società, sensibilizzando e stringendo relazioni con le compagnie aeree, con i tour operator e con altri soggetti della filiera, al fine di conseguire i target concordati con la Direzione Generale.

In particolare si intende promuovere e partecipare alle iniziative di marketing del territorio per quanto di competenza aeroportuale, al fine di sviluppare il traffico aereo.

Le attività demandate alla funzione aziendale indicata e le rispettive aree di responsabilità sono le seguenti:

- Elaborare studi e ricerche di mercato, analizzando i dati di trend di traffico, sia locali che internazionali e le tendenze di mercato contigui, al fine di garantire lo sviluppo del traffico sullo scalo, secondo tre livelli (nuovi vettori e nuove destinazioni, frequenze di volo, potenziali passeggeri) e realizzare gli obiettivi di fatturato e redditività;
- Progettare e realizzare report su dati statistici e tecnici dell'aeroporto e confrontarli con dati di aeroporti concorrenti al fine di ottenere informazioni e dati di supporto utili nella fase di negoziazione e vendita dei servizi offerti ai clienti.
- Identificare potenziali vettori e creare studi ad hoc contenenti informazioni rilevanti per le scelte dei clienti, in modo da generare interesse verso lo scalo di Bologna e definire ipotesi di fornitura di servizi "personalizzati" rispetto alle esigenze dei clienti.
- Elaborare, gestire ed aggiornare, le linee guida del Consiglio di Amministrazione, la "Policy di Sviluppo Traffico".
- Organizzare e gestire incontri con potenziali vettori, sia programmando incontri appositamente dedicati, sia attraverso la partecipazione alle principali fiere di settore, in modo da sviluppare rapporti finalizzati al conseguimento dei target di traffico;
- Predisporre le condizioni che portino alla conclusione di accordi commerciali con le compagnie aeree, attraverso la negoziazione di servizi offerti, la definizione di adeguate condizioni economiche e di opportuni piani di co-marketing, al fine di garantire i livelli di fatturato e redditività previsti dai budget aziendali.
- Garantire la gestione dei contratti stipulati con i clienti, attraverso l'organizzazione delle attività della funzione, verificando che vengano mantenuti costanti rapporti con i rappresentanti della compagnia aerea, con il personale operativo dell'aeroporto, con le altre Direzioni aziendali coinvolte ed, in particolare con la Direzione Amministrazione e Finanza per ciò che concerne gli aspetti di fatturazione di servizi.
- Gestire in maniera continuativa il rapporto con il vettore cliente dell'aeroporto in modo da fornire un costante supporto alle iniziative di promozione commerciale e di marketing del cliente e garantire continuità nei rapporti commerciali.
- Avviare il processo di budget aziendale mediante l'elaborazione, la redazione e l'aggiornamento dei dati afferenti l'attività aviation prevista: sia in termini di volumi di

traffico, che relativamente ai costi ad essi direttamente correlati, in applicazione alla policy aziendale.

- Promuovere e partecipare alle iniziative di marketing del territorio, per quanto di competenza aeroportuale, al fine di promuovere il traffico incoming.
- Provvedere ad un'efficace gestione delle risorse umane coordinate, al fine di garantire adeguati livelli di motivazione e di sviluppo professionale dei collaboratori.

## LE POLITICHE E LE AZIONI PER LO SVILUPPO

AST AEROSERVIZI, ai fini di mantenimento e sviluppo dei livelli di traffico dell'aeroporto di Lampedusa intende attivarsi mediante la promozione di contestuali azioni di MARKETING TERRITORIALE e di MARKETING PROATTIVO verso le Compagnie aeree.

In particolare mediante le azioni di Marketing Territoriale intende promuovere lo sviluppo dell'offerta turistica del Territorio attraverso:

- Coordinamento di iniziative di sviluppo della capacità ricettiva con il coinvolgimento di player privati;
- Azioni mirate a sviluppare l'attrattività turistica del territorio e a creare i presupposti per rafforzare il brand "Lampedusa" nei circuiti nazionali e internazionali di viaggi e manifestazioni;
- Azioni di marketing e promozione:
  - Coinvolgimento referenti istituzionali nella promozione e comunicazione delle iniziative e offerte definite;
  - Partecipazione tecnica ad eventi ad elevato ritorno di immagine per il Territorio

Mediante le azioni di Marketing Territoriale intende promuovere lo sviluppo dell'aeroporto attraverso:

- Consolidamento dei Vettori già presenti attraverso la definizione di un piano congiunto di sviuppo del network esistente;
- Sviluppo nuove opportunità basate su incentivi per start-up nuove destinazioni;

- Iniziative ad-hoc su destinazioni particolarmente attrattive da individuare attraverso adeguate attività di studio e analisi di mercato e da sviluppare attraverso specifiche iniziative di co-marketing

Nello specifico le azioni che AST AEROSERVIZI intende da sviluppare sono di seguito elencate:

- Politica Commerciale per incentivare il traffico
- Incontri one-to-one con Vettori potenzialmente interessanti per lo sviluppo del traffico dell'aeroporto.
- Potenziamento degli strumenti di supporto (Data base traffico nuove destinazioni potenziali, dato Origine e destinazione, ecc);
- Individuazione di mercati esteri su cui investire in termini di promozione e work-shop;
- Aeroporto come catalizzatore dell'offerta turistica locale in partnership con gli enti locali e i players privati;
- Promozione del prodotto Sistema Aeroportuale negli eventi più importanti per l'industry

Gli **OBIETTIVI** che AST AEROSERVIZI si pone, dunque, sono:

**SVILUPPO INCOMING TURISTICO**, mediante lo sviluppo e la realizzazione, di concerto con gli operatori locali e gli Enti Locali di un Progetto di sviluppo dell'attrattività del prodotto Lampedusa per, riallineare l'incoming turistico a realtà consolidate quali: Baleari, Canarie, Isole Greche, Nord-Africa ante crisi.

**MIGLIORAMENTO COLLEGAMENTI CON LA RETE NAZIONALE**, garantendo il collegamento delle isole minori con la Sicilia per la continuità territoriale. Garantire la mobilità dei Lampedusani a tariffe eque, sostenibili e non discriminatorie. Permettere ai residenti la possibilità di utilizzare il mezzo aereo in assenza di alternative altrettanto rapide ed efficienti.

Le **AZIONI DA SVILUPPARE** vengono di seguito sinteticamente elencate:

### **SVILUPPO INCOMING TURISTICO**

- Promuovere l'attivazione sinergica di campagne marketing mirate sul prodotto "Lampedusa" da fare direttamente sui mercati turistici di riferimento;
- Sviluppare sinergie tra aeroporti, operatori turistici ed eccellenze del territorio;
- Stimolare gli Enti per la definizione di una politica di aiuti di marketing ai vettori in particolare da provenienze strategiche ai fini dello sviluppo turistico;
- Realizzare investimenti per supporto ai Vettori e agli operatori turistici al fine di destagionalizzare il turismo a Lampedusa;
- Promuovere la realizzazione di investimenti sulle strutture ricettive per far sì che la crescita dei flussi turistici sia strutturale e possa destagionalizzarsi.

### **MIGLIORAMENTO COLLEGAMENTI CON LA RETE NAZIONALE**

- Mantenere e potenziare i collegamenti con la Rete aeroportuale nazionale con particolare riferimento agli aeroporti di Palermo e Catania.
- Sviluppare l'offerta di trasporto, anche a fini turistici, mediante il potenziamento dei collegamenti di linea della Summer.

OBIETTIVO FINALE delle attività che AST AEROSERVIZI intende attivare, in conclusione è quello di attrarre traffico incrementale presso l'Aeroporto di Lampedusa, attraverso un modello che persegue l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali.

Al fine soprattutto di sviluppare nuovi collegamenti aerei e di incrementare la capacità delle rotte esistenti si devono ipotizzare accordi di partnership strategica con le Compagnie Aeree.

## PROIEZIONI E DATI DI TRAFFICO ATTESO

Le politiche di sviluppo sopra descritte, si concretizzeranno certamente in elementi di sviluppo del traffico, tuttavia occorre in questa sede sottolineare che le potenzialità dello scalo potranno essere a pieno realizzate solo quando e se l'offerta turistico-ricettiva per i turisti si ridimensioni e riqualifichi, nonché provveda ad estendere il periodo di funzionamento, oggi limitato ad un periodo di 4 mesi anno. Si fa rinvio alle analisi della relazione sulla gestione dell'esercizio precedente.

## ORGANIZZAZIONE DELLA SOCIETÀ DI GESTIONE

L'organizzazione della società AST AEROSERVIZI S.p.A. attualmente in fase di strutturazione e già certificata dal Team ENAC che ha espletato le attività di verifica per l'emissione del certificato di Aeroporto ottenuto nel dicembre 2014, sarà strutturata come illustrato nel paragrafo 1.3 della presente relazione sulla gestione, già rassegnata a codesto Socio negli esercizi precedenti, in ottemperanza agli standard richiesti da ENAC con riferimento all'Organigramma ed alla dotazione organica necessaria all'espletamento delle funzioni di Gestore Totale dell'Aeroporto di Lampedusa.

## **4. Altre informazioni**

In ottemperanza a quanto disposto dall'art. 2428 secondo comma del c.c., gli Amministratori comunicano quanto segue:

- non sono state avviate attività di ricerca e sviluppo;
- la società ha avuto rapporti commerciali con la controllante AST S.p.A. relativamente alla fornitura del servizio di biglietteria aerea per gli spostamenti e le trasferte effettuate dagli Amministratori e Dirigenti dell'azienda per ragioni di servizio.
- La società non ha avuto alcun rapporto di natura commerciale con la società SAE Aeroporto delle Eolie SpA di cui possiede una partecipazione inferiore al 10% e pari al 7,71%;
- la società non possiede azioni o quote della società controllante, neanche attraverso società fiduciarie o per interposta persona;
- la società, nel corso dell'esercizio, non ha acquistato o venduto azioni o quote della società controllante neanche attraverso società fiduciarie o per interposta persona.
- la società svolge, fin dal giugno 2008, servizi di pulizia, disinfezione, disinfestazione, derattizzazione e sanificazione con "Responsabile Tecnico" identificato nella persona del Dott. Amico Giovanni, AU della Società;
- nel corso dell'anno non vi sono stati morti sul lavoro di personale dipendente, per i quali sia stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- nel corso dell'anno non vi sono stati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale dipendente per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- nel corso dell'anno non vi sono stati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la Società è stata dichiarata definitivamente responsabile;

- la Società non è stata dichiarata colpevole per danni causati all'ambiente;
- alla Società non sono state inflitte pene per reati o danni ambientali.

Con riferimento alla tempistica relativa all'approvazione del Bilancio di Esercizio, in adempimento al comma II dell'art. 2364 del Codice Civile che richiama gli amministratori a riferire nella Relazione sulla Gestione in merito "*...alle particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della Società*" che hanno determinato il prolungamento dei termini di approvazione del bilancio, si comunica che tali esigenze sono riconducibili all'incertezza ed ai ritardi che hanno caratterizzato l'iter di emissione del Decreto che il MIT – sentito il MEF – avrebbe già dovuto emettere per il rilascio della definitiva Concessione ventennale per la gestione totale dell'Aeroporto di Lampedusa ad AST Aeroservizi S.p.A.

Le ipotesi di fondo, i criteri di valutazione ed i principi contabili utilizzati per la redazione del Bilancio, infatti, sono riconducibili alla sussistenza di tutte le condizioni di continuità aziendale che, nella denegata ipotesi di mancata emissione del richiamato decreto verrebbero meno. I fatti e gli accadimenti maturati nel corso del mese di novembre e le conseguenti interlocuzioni con ENAC hanno evidenziato la sussistenza delle condizioni di positiva definizione dell'iter sopradetto e dunque, conseguentemente accertato la verifica delle condizioni di continuità aziendale e la correttezza dei criteri utilizzati per la redazione del presente Bilancio.

Dopo la chiusura dell'esercizio al 31/12/2015, sono avvenuti i seguenti fatti amministrativi di notevole rilevanza:

- Sono stati consegnati ad AST Aeroservizi S.p.A. come Gestore Aeroportuale, in data 14.04.2016, giusto verbale di consegna sottoscritto tra le parti, tutti i beni mobili ed immobili ricadenti sul sedime dell'Aeroporto di Lampedusa in esecuzione al provvedimento ENAC prot. 0000049/DG del 16.11.2015.
- AST Aeroservizi S.p.A. è subentrata ad ENAC – a far data dal 03.03.2016 – nella gestione del Servizio di Sicurezza Aeroportuale.
- Sono state attribuite da parte di ENAC, in data 05.03.2016, le responsabilità del Security Manager all'Accountable Manager Dott. Giovanni Amico.

- Ad esito delle attività di definizione bonaria dei contenziosi in essere relativi ai ricorsi del personale somministrato presso l'Aeroporto di Palermo Boccadifalco (Rif. paragrafi 1.2 e 1.3) e nel rispetto dei limiti di cui al Piano di Sviluppo Industriale, a far data dal 01.04.2016 sono stati inseriti nell'organico 8 lavoratori part-time con le medesime mansioni, livello retributivo e qualifica d'inquadramento di cui al precedente contratto.
- Sono stati acquisiti beni strumentali per il potenziamento delle dotazioni tecniche e delle attrezzature di handling e della gestione dell'infrastruttura mediante partecipazione all'asta giudiziaria del fallimento della Società di Gestione dell'Aeroporto di Forlì.
- Sono stati assegnati a soggetto aggiudicatario di procedure ad evidenza pubblica i locali Bar dell'Aerostazione di Lampedusa.
- Sono stati realizzati all'interno dell'Aerostazione i locali dell'Area Meeting e della Zona Commerciale con annessi Uffici.
- E' stato realizzato per conto di RAI Radio Televisione Italiana nei locali dell'Area Meeting la manifestazione internazionale PRIX Italia 2016.

Pregiatissimo Socio, assicurandoLe che il presente bilancio è conforme alle scritture contabili e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Vostra Società, La invito ad approvarlo, così come redatto dall'Amministratore Unico.

Infine, si propone di provvedere alla esposizione della perdita d'esercizio pari a € 204.367 rinviando al nuovo esercizio l'individuazione delle modalità di ripianamento delle stesse.

L'Amministratore Unico  
*Dott. Giovanni Amico*

“ AST AEROSERVIZI S.p.A. “

Sede in Contrada Cala Francese, snc – 92010 Lampedusa e Linosa (AG)  
Capitale Sociale euro 850.000,00 (interamente versato)  
C.F. 04534290822 – R.E.A. n. 163057

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
CHE SVOLGE ANCHE FUNZIONI DI CONTROLLO CONTABILE  
ALL'ASSEMBLEA DELEGATA AD APPROVARE IL BILANCIO AL 31/12/2015

Questo Collegio Sindacale ha ricevuto il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2015, qui allegato.

Tanto premesso, il Collegio Sindacale, in adempimento degli articoli 2409-ter, comma 1, lettera c), e 2429, comma 1, del Codice Civile, all'unanimità delibera di rendere all'Assemblea, convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio, la seguente relazione:

All'Assemblea dei Soci della società AST AEROSERVIZI S.p.A.

Spett.le Socio Unico AST S.p.A.,

premesso che nella Vostra società a norma dell'articolo 2477, co. 4, C.C., al Collegio Sindacale è stata attribuita sia l'attività di vigilanza amministrativa sia le funzioni di revisione contabile, diamo conto del nostro operato svolto nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2015.

Per quanto sopra, la presente relazione si compone di due sezioni; la prima, contenente la relazione di revisione contabile del bilancio d'esercizio, e la seconda che accoglie le considerazioni riguardo l'attività di controllo e di vigilanza sull'amministrazione esercitata da questo Collegio.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

## RELAZIONE DI REVISIONE

- 1) Ai sensi dell'art. 2409-ter, Codice Civile, abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società AST AEROSERVIZI S.p.A. chiuso al 31/12/2015, la cui redazione compete all'organo amministrativo.

È nostra la responsabilità relativa all'espressione del giudizio professionale sul bilancio, basato sulla revisione contabile.

- 2) L'esame sul bilancio è stato svolto secondo i principi di revisione contabili statuiti dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In conformità a tali principi, la revisione è stata pianificata e svolta, facendo riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio d'esercizio, 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.

Nell'ambito della nostra attività di controllo contabile, così come riportato nei Verbali delle adunanze di questo Collegio, documenti questi sempre nella disponibilità degli Organi sociali, abbiamo in particolar modo verificato:

- nel corso dell'esercizio, con periodicità trimestrale, la regolare tenuta della contabilità generale e la corretta rilevazione nelle scritture contabili dei fatti di gestione;
- la corrispondenza del bilancio di esercizio alle risultanze delle scritture contabili e degli accertamenti eseguiti, nonché la conformità dello stesso alle disposizioni di legge.

Il procedimento di controllo contabile ha compreso l'esame, sulla base di verifiche, nel caso di specie a campione, degli elementi probatori 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.

Lo stato patrimoniale ed il conto economico presentano, ai fini comparativi, i valori dell'esercizio precedente.

- 3) A titolo di *richiamo di informativa*, ex art. 2409-ter, co. 2, lett. d), Codice Civile, segnaliamo, in quanto non trascurabili, l'esistenza di alcuni rilevanti fatti di gestione che durante l'esercizio sono stati oggetto di attenta analisi da parte del Collegio Sindacale, essendosi

rilevati come fattori altamente critici idonei a porre in dubbio non solo il risultato d'esercizio, ma anche la stessa continuità aziendale della Società; e più specificatamente:

a) Svalutazione crediti: per l'esercizio 2015 l'Organo amministrativo ha proceduto, in continuità con quanto già fatto in precedenti periodi, ad apportare ulteriori svalutazioni dei crediti verso clienti, ciò al fine di adeguare i fondi svalutazione opportunamente costituiti negli anni. La consistenza dei fondi svalutazione si reputa di congruo valore rispetto ad i potenziali rischi su crediti.

b) Contenziosi in essere con il personale dipendente: corre l'obbligo di segnalare che, con riferimento al contenzioso instauratosi con il personale dipendente della Società interinale Temporary, occupato presso l'aeroporto di Palermo-Boccadifalco, è intervenuta la Sentenza n. 2932/2013 del 26/09/2013 del Tribunale Civile di Palermo, sezione lavoro, che ha visto soccombere la AST Aeroservizi SpA; detta Sentenza è stata appellata in data 20/10/2013. L'Organo amministrativo, ritenendo che vi siano fondate ragioni di contestazione rispetto alla decisione del Giudice di primo grado, ha proceduto, sin dal precedente esercizio, ad un accantonamento al fondo rischi contrattuali pari al cinquanta per cento delle somme derivanti dal dispositivo di primo grado.

Rienucleato quanto sopra, si prende atto che, in data 10/03/2016, presso la Corte d'Appello di Palermo si è proceduto alla stesura di un verbale di conciliazione tra i predetti aventi causa, implicando ciò l'assunzione definitiva a tempo indeterminato dei lavoratori ricorrenti in AST Aeroservizi S.p.A..

Si fatta soluzione, si ribadisce, è stata presa in linea con l'operato assunto da parte del management aziendale negli esercizi precedenti con riferimento a fattispecie analoghe e, fermo restando le perplessità giuridiche espresse da questo Collegio nelle relazioni redatte nell'anno 2010 e successive (relazione del CS anno 2011 e 2012, par. 3.a), è rappresentativa delle considerazioni fatte proprie dall'Amministratore Unico sul tema e più volte da questi relazionate agli Organi Societari ed al Socio.

Sull'argomento questo Collegio richiama ulteriormente quanto Verbalizzato nelle adunanze del 19/02/2016 e 13/05/2016, in merito all'opportunità di una conciliazione preventiva rispetto al giudicato di secondo grado instaurato, ma in ogni caso contrario a qualsiasi forma di assunzione.

c) Altri contenziosi in essere: di particolare rilevanza, tra gli altri, risultano i diversi contenziosi amministrativi instaurati con la società Nautilus Aviation S.p.A.. Relativamente a tali giudizi, questo Collegio ha monitorato l'andamento dei richiamati contenziosi, dandone opportuno rilievo anche nei verbali delle riunioni periodiche, nonché nelle relazioni annuali a valere sui precedenti bilanci di esercizio.

Al fine di ottenere un più chiaro quadro di insieme dei contenziosi di cui trattasi, il Collegio ha richiesto ed ottenuto in data 14/11/2016 una opportuna relazione sull'argomento da parte del Legale, avv. Daniela Biondi, procuratore della società nei giudizi instaurati con la controparte Nautilus Aviation S.p.A..

Per quanto sopra, si rimanda a detta missiva con riferimento al merito dei sopra menzionati ricorsi.

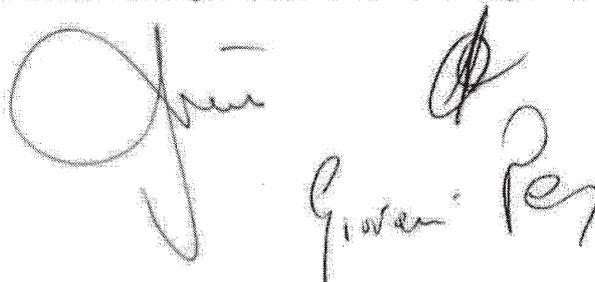
Lo scrivente ritiene comunque opportuno che l'Organo amministrativo vigili con particolare attenzione sul progredire del contenzioso di cui il TAR ha già rigettato l'istanza di sospensiva in sede di udienza preliminare e di cui ancora si attende la fissazione dell'udienza per la decisione riguardo il merito della questione (causa di cui al NRG 279/2016).

Va inoltre monitorato l'andamento del ricorso NRG 2358/2016, avente riguardo le criticità finanziarie paventate dalla Nautilus Aviation S.p.A. nei riguardi di AST Aeroservizi S.p.A., sebbene quest'ultima abbia ampiamente dimostrato all'Enac, all'atto della partecipazione e della successiva aggiudicazione del bando di affidamento, i necessari requisiti richiesti dalla gara d'appalto.

d) Sopravvenienze attive straordinarie: la società ha provveduto ad inserire tra le poste straordinarie di chiusura esercizio proventi derivanti dallo stralcio di una partita debitoria contratta nei confronti di un proprio cliente, in quanto trascorsi cinque anni senza che tali somme siano state richieste indietro dal medesimo. Questo Collegio ritiene che la fattispecie debba essere inquadrata nella casistica propria del deposito irregolare di cui all'articolo 1782 C.C.; detto ciò, non appare condivisibile considerare la prescrizione relativa alla eventuale pretesa di restituzione delle somme da parte del legittimo titolare (cliente), nel termine della prescrizione breve, così come proposto e attuato in bilancio dal management della società.

- 4) A nostro giudizio, per tutto quanto sopra esposto, il sopra menzionato bilancio nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e, ad eccezione dei possibili effetti di quanto indicato al precedente paragrafo 3), rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, nonché il risultato economico della società AST AEROSERVIZI S.p.A., per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio d'esercizio.

A nostro parere, inoltre, i contenuti della relazione sulla gestione risultano coerenti con quanto esposto nei prospetti contabili del bilancio ed in particolare nella nota integrativa.



Two handwritten signatures are present. The signature on the left is a stylized cursive 'Gian'. The signature on the right is 'Giovanni Per' with a large flourish above the 'P'.

## FUNZIONI DI VIGILANZA SULL'AMMINISTRAZIONE

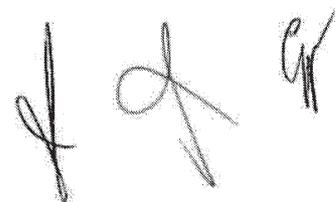
Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 la nostra attività è conforme ai contenuti delle bozze delle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

1) In particolare:

- Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul principio di corretta amministrazione.
- Abbiamo partecipato alle assemblee ordinarie e straordinarie dei soci ed alle adunanze del Consiglio di Amministrazione.
- Sulla base delle informazioni a noi disponibili e delle verifiche a campione non abbiamo rilevato comportamenti tali che manifestino violazioni dello statuto, tali da compromettere il patrimonio sociale.
- Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di opportune informazioni e, a tale riguardo, osserviamo come siano state raccolte, in parte, nostre raccomandazioni.
- Abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire, se non quelle precedentemente rilevate.
- Per quanto riguarda il controllo analitico sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

2) Nel corso dell'esercizio, nel rispetto delle previsioni di legge e statutarie, siamo stati periodicamente informati dagli Amministratori sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione.

3) Non sono pervenute, nel corso dell'esercizio, né denunce ai sensi dell'art. 2408 C.C. né esposti.



- 4) Gli Amministratori nella redazione del bilancio non hanno derogato alle norme di legge di cui all'art. 2423, co. 4, C.C..
- 5) Corre l'obbligo segnalare che l'organo amministrativo non ha ottemperato agli obblighi dettati dallo statuto societario e dal disposto di cui all'articolo 2364, comma 2, C.C., avendo convocato l'assemblea per l'approvazione del bilancio successivamente i centoventi giorni previsti dalla disposizione civilistica ed oltre i centoottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Le ragioni di tali omissioni vengono opportunamente giustificate dall'Amministratore unico nella Relazione sulla Gestione.

L'esercizio 2015 si è chiuso con un risultato economico di gestione negativo di € -204.367,32 (dopo le imposte); la continuità aziendale, alla luce di tale risultato negativo di gestione, potrebbe risentire gravemente anche nel corso dell'esercizio 2016. Come esposto nella prima parte di questa relazione finale al bilancio, infatti, la società dovrà far fronte a costi del personale certamente superiori e ad ulteriori costi di gestione connessi all'affidamento della gestione complessiva dell'aeroporto di Lampedusa da Enac ad AST Aeroservizi S.p.A.

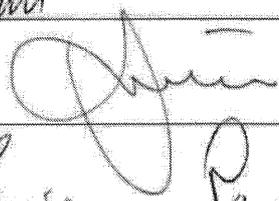
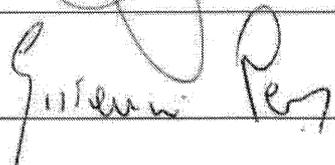
La società infatti è stata posta in anticipata occupazione il 16/11/2015, nella funzione di gestore totale dell'aeroporto di Lampedusa, nelle more dell'emissione del Decreto Interministeriale di concessione ventennale emanato dal Ministero dei Trasporti, che permetterà di avere la certezza dell'affidamento per il periodo pluriennale stabilito e di poter agire dal punto di vista degli introiti sulle tasse aeroportuali.

\*\*\*\*\*

Per tutto quanto sopra esposto, considerando anche le risultanze dell'attività svolta in adempimento della funzione di controllo contabile, risultanze contenute nell'apposita sezione della presente relazione accompagnatoria, invitiamo l'assemblea ad esprimere un giudizio all'approvazione del bilancio, nonché alla deliberazione del C.d.A. per la copertura della perdita d'esercizio.

Palermo li, \_\_\_\_\_

IL COLLEGIO SINDACALE

  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_

## **Ast Aeroservizi S.p.A.**

**Bilancio d'esercizio redatto in forma abbreviata al 31  
dicembre 2015**

**Relazione della società di revisione**

## Relazione di revisione contabile volontaria

Ai Soci della  
Ast Aeroservizi S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile volontaria del bilancio d'esercizio redatto in forma abbreviata della società Ast Aeroservizi S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2015. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete all'amministratore unico della Ast Aeroservizi S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. 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.
3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio redatto in forma abbreviata della società Ast Aeroservizi S.p.A. al 31 dicembre 2015 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 ed il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso a tale data.

Milano, 12 Gennaio 2017



Ginini Italia S.r.l.

Epifanio D'Angelo  
(Socio Amministratore)