

# Aeroporto di Trapani Birgi

FLY  
HISTORY



BILANCIO D'ESERCIZIO 2022

**COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI**

**Consiglio di Amministrazione**

Presidente	Salvatore Ombra
Consigliere	Alessandra Scimecca Giuseppe Geraci

**Direttore Generale**

Michele Bufo

**Collegio Sindacale**

Presidente	Gerlando Piro
Sindaci effettivi	Silvia Ceccarelli Stefano Varvaro

**Società di Revisione Legale**

ACG Consulting Group Srl

**Organismo di Vigilanza**

Presidente	Paolo Maria Gemelli
Componente	Sergio Cosentini Jennifer Basso Ricci

**Accountable Manager Reg.to ENAC "Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti" / Reg. UE 139/2014**

Michele Bufo

### COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che, alla data del 30/03/2023, partecipano al capitale sociale di Airgest S.p.A., secondo le risultanze del Libro Soci.

	Nominativo socio	Totale azioni possedute	Valore unitario nominale azione	Totale valore partecipazione in quota capitale	% di partecipazione al Capitale Sociale
1	Regione Siciliana	5.671.817	€ 1,65	€ 9.358.498,05	99,9573%
2	Ass. Sicindustria	2.179	€ 1,65	€ 3.595,35	0,0384%
3	Salerno Paolo	136	€ 1,65	€ 224,40	0,0024%
4	Quercioli Dessena Cesare	58	€ 1,65	€ 5,70	0,0010%
5	C.C.I.A.A. di Trapani	40	€ 1,65	€ 66,00	0,0007%
6	Durante Nino Vittore	10	€ 1,65	€ 6,50	0,0002%
	<b>Totale</b>	<b>5.674.240</b>		<b>€ 9.362.496,00</b>	<b>100,00%</b>

Ai sensi dell'art. 2428 c.c., si segnala che l'attività viene svolta nella sede sociale presso l'aeroporto V. Florio di Trapani-Birgi.

Signori azionisti,

quello che si è appena concluso, in un contesto generale di settore estremamente complicato e dinamico, ha rappresentato per la Società uno degli esercizi più importanti della sua recente storia. Gli eventi e le circostanze verificatisi nel corso del 2022 sono stati, infatti, particolarmente significativi sotto numerosi aspetti sia amministrativi che strutturali, contribuendo così ad indirizzare Airgest verso una nuova fase industriale di rilancio, avente l'obiettivo di generare flussi di ricchezza crescenti nel tempo e proporzionali ai capitali investiti, nel pieno rispetto del principio di economicità della gestione.

L'esercizio 2022 dunque, nonostante mostri i segni di una importante inversione di tendenza rispetto all'anno precedente è rimasto caratterizzato, almeno per il 1° trimestre dell'anno, dagli effetti della pandemia da covid-19 nonché dall'inaspettato scoppio il 24 febbraio del più grande conflitto bellico dell'era moderna alle porte dell'Europa, che vede direttamente coinvolti Russia ed Ucraina.

Nonostante la sussistenza di questi due significativi elementi di instabilità globale per tutti i players dell'industry del trasporto aereo, ivi incluso lo scalo di Trapani, il 2022 ha mostrato una significativa crescita rispetto ai dati di traffico del biennio precedente.

Come diffusamente atteso l'esercizio 2022, nonostante gli sforzi profusi, purtroppo fatto registrare una perdita pari a (€ 2,3mln), perdita che si manifesta comunque migliorativa di € 1,6 mln rispetto al risultato dell'esercizio 2021.

Come del resto previsto dagli analisti di settore, ad un triennio di distanza dall'inizio della crisi pandemica, la situazione per l'industria del trasporto aereo, e quindi anche per il settore degli aeroporti nell'esercizio 2022, mostra una netta ripresa pur non avendo ancora raggiunto in generale i livelli del 2019. In questo contesto lo scalo di Trapani è in netta controtendenza rispetto a buona parte degli scali, non solo italiani ma anche europei, in quanto oltre a caratterizzarsi per una crescita di traffico a tre cifre rispetto al 2021 (+108%) mostrando anche un sostanziale raddoppio rispetto ai livelli consuntivati ante pandemia. Tale performance è dovuta non solo alla ripresa congiunturale ma anche al consolidamento del progetto industriale dello scalo che trova nella crescita dei flussi di traffico il suo leit motiv.

La regressione del trend epidemiologico ha favorito, già a partire dal 2021, un progressivo allentamento delle restrizioni di viaggio che sono state attivate dai vari governi internazionali. In questo contesto, nonostante un avvio d'anno incerto, i livelli di attività operativa sono

gradualmente cresciuti, fino a restituire una stagione estiva di “quasi normalità”.

La società ha chiaramente proseguito con successo, anche nel 2022, nelle sue azioni di contenimento dei costi, ovviamente commisurate anche al sostanziale raddoppio dei livelli di traffico rispetto all'anno precedente. In tale contesto l'EBITDA è risultato negativo per € 1,1 milioni di euro denotando però un netto miglioramento, rispetto allo stesso periodo del 2021, dove si registrava un valore negativo di € 2.2 milioni di euro. Appare evidente quindi che il 2022 abbia tracciato per Airgest un percorso di ripresa dalla più grande crisi sistemica di settore dell'era moderna, ed abbia posto le basi per un prossimo ed auspicato equilibrio di bilancio.

La crescita del traffico e le ritrovate spinte alla mobilità individuale sopite in costanza di pandemia (viaggio, salute, lavoro, piacere e necessità), il venir meno delle misure di contenimento del contagio ed una serie di interventi effettuati dalla società su alcune importanti leve di redditività, hanno impattato in maniera significativa sulla capacità di tutti gli asset di produrre redditività sia sul fronte Aviation che sul fronte No-Aviation (Parcheggio e retail & food su tutti).

Gli effetti di questa enorme crisi, tanto grande quanto inattesa che il settore del trasporto aereo abbia mai registrato, ha quindi allentato la morsa nel corso dell'esercizio 2022, comportando per tutte le società di gestione e quindi anche per lo scalo di Trapani, un'opportunità di rilancio e l'occasione per riprogrammare l'attività anche alla luce di un contesto industriale in parte rivoluzionato, ancorché condizionato dagli effetti del conflitto alle porte dell'Europa.

Indubbia è stata una significativa ripartenza nei mesi estivi, nel corso dei quali Airgest ha potuto concretamente attivare quegli strumenti di incentivazione del traffico volti a garantire nuovo slancio ed un nuovo e consolidato equilibrio operativo allo scalo, ma soprattutto, in quella fase, indirizzati a contrastare lo shock sistemico in cui il settore si era trovato ad operare. Un significativo slancio nei risultati operativi, osservati già a partire da aprile 2021 è stato infatti dato dal progetto pluriennale di incremento del traffico trasportato da/per lo scalo di Trapani dal vettore Ryanair DAC, primo aggiudicatario dei fondi stanziati dalla Regione Siciliana con la Legge Regionale n.14/19, “Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi”, la quale si ricorda all'art 13 prevede uno stanziamento di circa € 9,4 Milioni da destinare direttamente alla Società di gestione per essere utilizzati nell'ambito delle procedure di cui alla Comunicazione della Commissione europea relativa agli orientamenti sugli aiuti di Stato agli

aeroporti e alle compagnie aeree 2014/C 99/03 del 04/04/2014.

Con medesimo fine da richiamare la l.r. 09/21; la l.r. 16/22 ed in ultimo la l.r. 02/23.

A questo proposito dunque possiamo affermare che il 2022 rappresenta il primo anno di piena operatività del progetto di implementazione traffico, fornendo una concreta rappresentazione della nuova virtuosa stagione per l'aeroporto di Trapani che potrà consentire alla società, già a partire dal 2023 con i volumi incrementali di traffico previsti, di proseguire nel percorso di riduzione delle perdite e di tendere al pareggio di bilancio.

Volendo sintetizzare i fatti di maggior rilievo dell'esercizio possiamo indicare quelli di seguito elencati:

- La Società ha ottenuto da parte di ENAC, quale rimedio stragiudiziale dispiegato in prima battuta per mancati pagamenti, il provvedimento ex art. 802 II comma cod. nav. prot. n. ENAC-ASC-15/11/2022-0141848-P disposto nei confronti del vettore AlbaStar limitato, a “tutti i voli in partenza diversi da quelli effettuati in regime di oneri di servizio pubblico”;
- Nel mese di giugno 2022, con apposita ordinanza ENAC allo scopo di garantire l'accesso in aeroporto eliminando ogni situazione di pericolo e consentire una permanenza in sicurezza e comodità nell'area aeroportuale, è stata realizzata un'area a traffico regolamentato a pagamento all'interno della quale l'utente può muoversi attraverso corsie dedicate di ingresso ed uscita che vengono disciplinate tramite un sistema con colonne a sbarre provviste di telecamere con tecnologia di lettura targhe.
- Nel mese di novembre 2022 ENAC ha avviato una vigilanza tariffaria ai sensi dell'art 19 del d.lgs 18/99 per i servizi di assistenza a terra erogati in regime di esclusiva;
- In data 29 dicembre 2022, a valle di una complessa istruttoria avviata dal team di certificazione Enac, lo scalo di Trapani ha registrato il rinnovo del Certificato d'Aeroporto al n. SC 039/APT, per il prossimo triennio e quindi sino al 31.12.2025.
- Accolto il ricorso presentato dal vettore Ryanair DAC, il TAR Lazio ha disposto l'annullamento dei provvedimenti concernenti l'imposizione di oneri di servizio pubblico (“OSP”) per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trapani - Ancona e v.v., Trapani - Brindisi e v.v., Trapani - Napoli

e v.v., Trapani - Parma e v.v., Trapani - Perugia e v.v., Trapani - Trieste e v.v.; i quali cesseranno dal mese di marzo 2023;

La presente relazione è stata redatta in base a quanto previsto dall' art 2446 del Codice Civile ed ha lo scopo di illustrare la situazione patrimoniale ed economica di Airgest SpA per l'esame da parte dell'Assemblea dei soci e per l'adozione degli opportuni provvedimenti ai sensi dell'art 2446 c.c.

*Highlights*

<p>Risultati Economici al 31 dicembre 2022 comparati con i risultati economici al 31 dicembre 2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ricavi totali</b> (valore della produzione) pari a 11.299 migliaia di euro, in incremento di 5.013 migliaia di euro +79.74%) rispetto a 6.286 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</li> <li>• <b>Ricavi delle vendite e prestazioni</b> (ricavi caratteristici) pari a 7.017 migliaia di euro, in sensibile crescita di 3.187 migliaia di euro (+83.21%) rispetto a 3.830 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</li> <li>• <b>I costi della produzione</b> pari a 13.612 migliaia di euro, in aumento di 3.408 migliaia di euro (33.39%) rispetto all'anno precedente. Aumento imputabile alla ripresa dei volumi di traffico, con conseguente crescita dei costi variabili nonché all'esplosione dei costi di energia elettrica. L'aggregato comprende i costi di incremento traffico ex LR 14/19, totalmente compensati tra gli altri ricavi dal rilascio dello specifico contributo.</li> <li>• <b>Il Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b> pari a (-1.141) migliaia di euro, in miglioramento per 1.07 MLN di euro rispetto all'esercizio 2021.</li> <li>• <b>Risultato Operativo (EBIT)</b> pari a (-2.312) migliaia di euro, in miglioramento di 1.605 migliaia di euro rispetto al risultato di (-3.918) migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</li> <li>• <b>Risultato di esercizio</b> pari a (- 2.334) migliaia di euro, in miglioramento per 1.598 migliaia di euro rispetto al risultato di (-3.933) migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</li> </ul>
<p>Il traffico</p>	<p>Nell'esercizio 2022 sono transitati dall'Aeroporto V. Florio 891.670 passeggeri, in crescita del +108.37% rispetto all'esercizio 2021, con una netta predominanza del traffico nazionale, pari all' 85.75% del totale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Il traffico passeggeri nazionale</b> è cresciuto del + 73.66%</li> <li>- <b>Il traffico passeggeri internazionale</b> si è cresciuto del +345%</li> <li>- <b>Il traffico movimenti</b> è cresciuto del +46,97%</li> </ul>



## LO SCENARIO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO

Il traffico passeggeri globale, nell'anno appena conclusosi, ha registrato una robusta crescita rispetto al 2022. L'ultima analisi IATA segna, in merito al trasporto passeggeri, un traffico totale nel 2022 (misurato in passeggeri trasportati per chilometro volato RPK) in crescita del 64,4% rispetto al 2021. A livello globale, il traffico dell'intero anno 2022 è stato pari al 68,5% dei livelli pre-pandemia (2019). Nel dettaglio, il traffico internazionale nel 2022 è aumentato del 152,7% rispetto al 2021 e ha raggiunto il 62,2% dei livelli del 2019.

Ancor secondo IATA il settore ha chiuso il 2022 in una forma molto più robusta di quella in cui è iniziato poiché la maggior parte dei governi ha eliminato le restrizioni di viaggio COVID-19 durante l'anno e le persone hanno approfittato del ripristino della libertà di viaggiare. Slancio che sta proseguendo nell'anno 2023. Per quanto riguarda il trasporto merci, nel 2022 il settore ha registrato un significativo passo indietro rispetto ai livelli del 2021 avvicinandosi alle prestazioni del 2019. La domanda globale per l'intero anno 2022, misurata in tonnellate-chilometro cargo (CTK), è diminuita dell'8,0% rispetto al 2021 (-8,2% per le operazioni internazionali). Rispetto al 2019, è diminuita dell'1,6% (sia a livello globale che internazionale). La capacità nel 2022, misurata in tonnellate-chilometro di carico disponibili (ACTK), è stata superiore del 3,0% rispetto al 2021 (+4,5% per le operazioni internazionali). Rispetto ai livelli del 2019 (pre-COVID), la capacità è diminuita dell'8,2% (-9,0% per le operazioni internazionali). In particolare, a dicembre si è assistito a un ammorbidimento della performance: la domanda globale è stata del 15,3% inferiore ai livelli del 2021 (-15,8% per le operazioni internazionali). La domanda mensile di merci è rimasta al di sotto dei livelli del 2021 a partire da marzo 2022. La capacità globale è stata del 2,2% inferiore ai livelli del 2021 (0,5% per le operazioni internazionali). Si tratta della decima contrazione mensile consecutiva rispetto ai risultati del 2021.

Focalizzando l'attenzione sulla dimensione nazionale, sulla base dei dati provenienti dal panel di scali monitorati da Assaeroporti sono stati **164,6 milioni i passeggeri** transitati negli aeroporti italiani nel **2022**, più del doppio del **2021**, anno in cui, tra effetti della pandemia e restrizioni alla circolazione, i viaggiatori furono solo **80,7 milioni**. Traffico aereo in

ripresa dunque con volumi, per il sistema nazionale, pari all'**85%** di quelli del **2019**. Nel corso del 2022, infatti, il gap rispetto ai 193 milioni di passeggeri pre-Covid si è progressivamente ridotto, passando dal **-39%** del **primo trimestre** al **-12%** del **secondo**, fino al **record dei mesi estivi, -7%**, seguito dal **-9%** degli **ultimi tre mesi** dell'anno.

Analizzando i dati per **classi dimensionali** in funzione dei flussi pre-pandemia, emerge che nel 2022 a trainare la **ripresa** del traffico aereo sono stati gli **aeroporti medi e piccoli**, molti dei quali hanno superato i livelli del 2019. Si segnalano gli scali di **Milano Linate, Bari, Palermo e Napoli** per la fascia **tra i 5 e i 15 milioni di passeggeri**; gli aeroporti di **Brindisi, Alghero, Olbia e Torino** per la categoria **tra 1 e 5 milioni di passeggeri**; gli scali di **Foggia, Bolzano, Trapani, Grosseto, Cuneo, Perugia, Parma, Taranto, Lampedusa, Comiso, Pescara e Crotona** per la classe con **meno di 1 milione di passeggeri** annui. Gli aeroporti con un **traffico superiore ai 15 milioni di passeggeri sono invece caratterizzati da tassi di incremento meno marcati**. Il divario sul 2019 è attribuibile principalmente al segmento intercontinentale che, dopo due anni di pandemia, ha ricominciato a crescere in maniera strutturale solo a partire dai mesi estivi del 2022.

In termini di numero di passeggeri transitati, tra i primi 10 scali del 2022 si sono posizionati: Roma Fiumicino con 29.360.613 (-32,6% vs 2019), Milano Malpensa con 21.347.652 (-26% vs 2019), Bergamo con 13.155.806 (-5,1% vs 2019), Napoli con 10.918.234 (+0,5% vs 2019), Catania con 10.099.441 (-1,2% vs 2019), Venezia con 9.319.156 (-19,4% vs 2019), Bologna con 8.496.000 (-9,7% vs 2019), Milano Linate con 7.719.977 (+17,5% vs 2019), Palermo con 7.117.822 (+1,4% vs 2019) e Bari con 6.205.461 (+11,9% vs 2019).

Analogo all'andamento dei passeggeri è stato, nel 2022, anche il trend dei movimenti aerei: sono stati n. 1.469.397, superando del 55% i valori del 2021 e raggiungendo il 90% di quelli del 2019. In crescita anche il cargo, che con 1.107.501 tonnellate di merci trasportate si è attestato a un +1,7% rispetto al 2021 e ad un +0,3% sul 2019. Lo scalo di Milano Malpensa, con oltre 720 mila

tonnellate, conferma la leadership nazionale, processando il 70% delle merci avio del nostro Paese.

Per l'aeroporto di Trapani-Birgi l'anno 2022 segna un punto di svolta nei programmi di sviluppo industriale dello scalo, viene concluso infatti l'anno con n. 891.670 passeggeri e 8.918 movimenti.

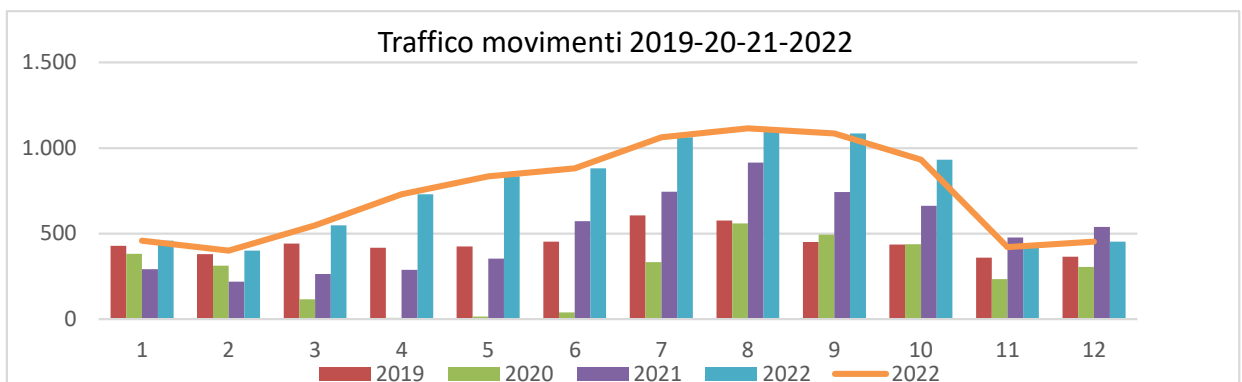
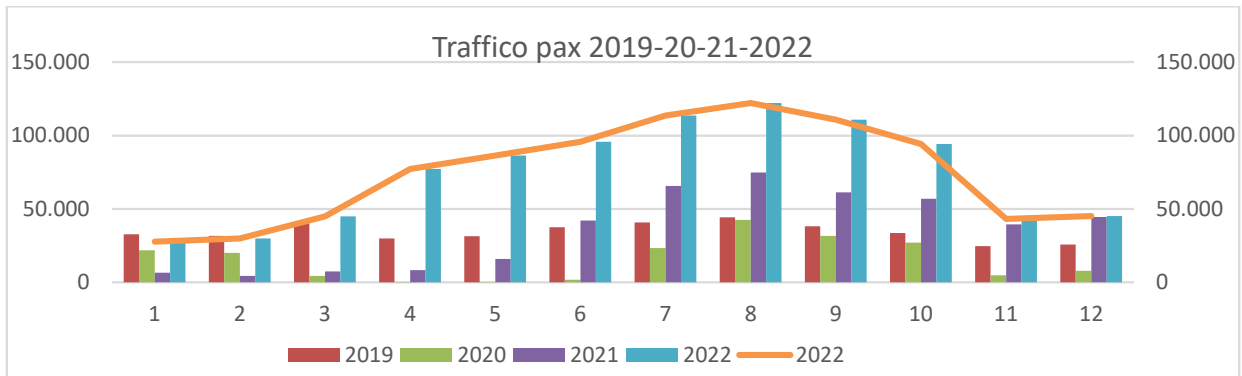
Si osserva una crescita dei volumi di passeggeri pari al +108% pax 2022 vs 2021 e +116.7% 2022 vs 2019, sul fronte movimenti invece si è registrato un +46.97% 2022 vs 2021 e +67.22% 2022 vs 2019.

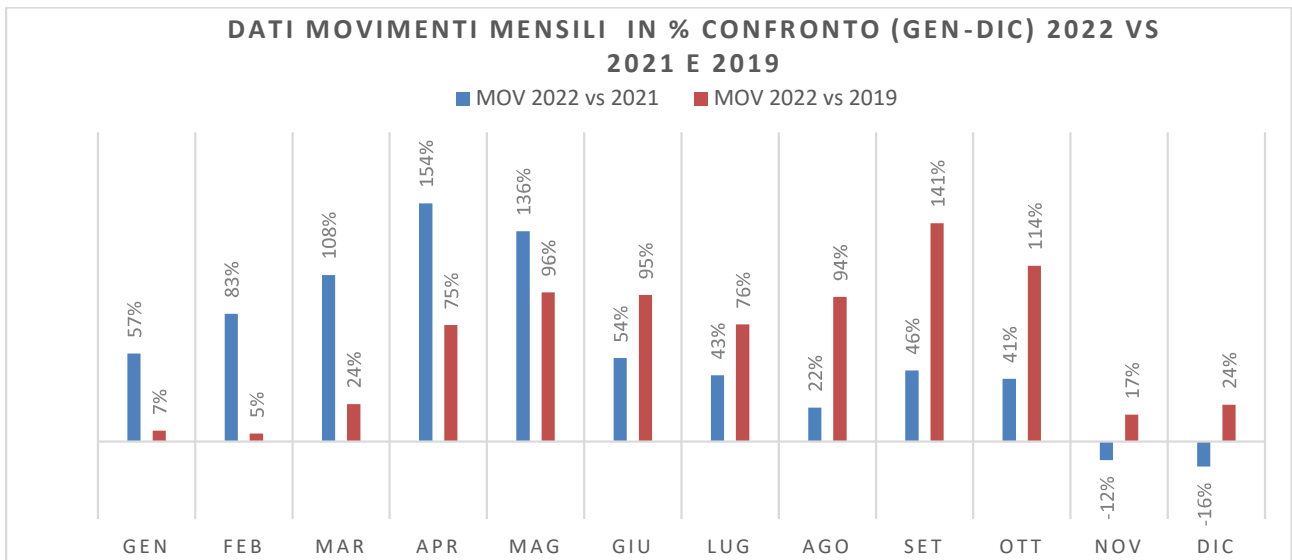
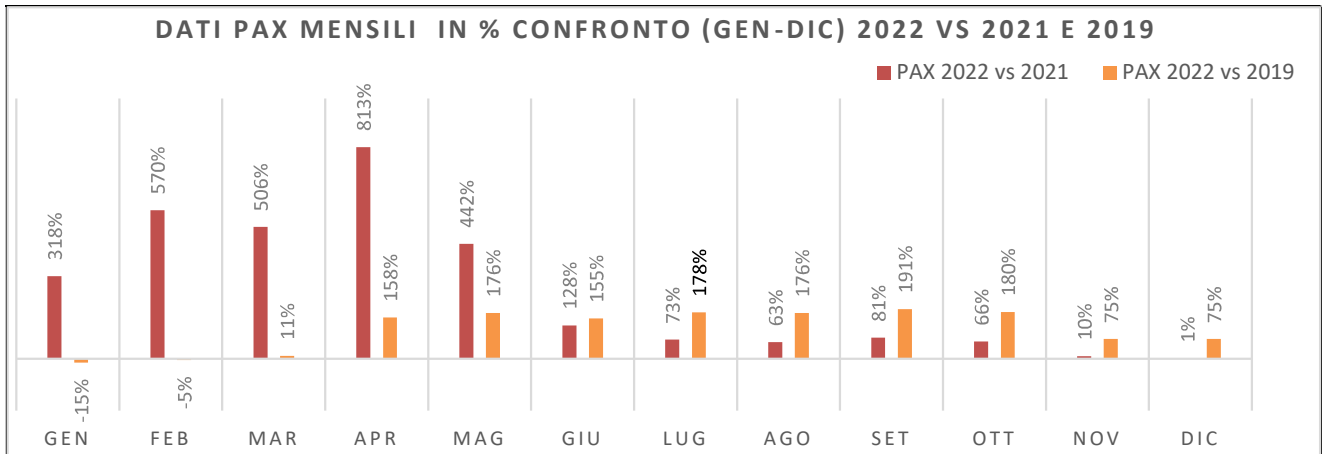
La tabella a seguire riporta i risultati di traffico registrati nel corso dell'anno 2022 ed il relativo confronto con i dati conseguiti nel periodo 2021- 2020, distinti per tipologia di traffico:

PASSEGGERI	2022	2021	2020
<b>Naz.li</b>	637.212	366.923	170.201
<b>Int.li</b>	252.980	56.894	12.343
<i>di cui C. Europea</i>	219.167	56.885	12.343
<b>Transito diretto</b>	529	3.724	2.754
<b>Totale Commerciali</b>	<b>890.721</b>	<b>427.541</b>	<b>185.298</b>
<b>A.G.</b>	949	352	283
<b>TOTALE</b>	<b>891.670</b>	<b>427.893</b>	<b>185.581</b>

Come è possibile evincere dal dataset esposto, nei primi mesi dell'anno infatti il flusso di passeggeri transitati dallo scalo di Trapani è ancora debole, ma già a partire dal mese di aprile il cambio di passo è robusto raggiungendo nei mesi estivi rilevanti picchi di crescita. Infatti, nei mesi tra giugno ed ottobre 2022 rispetto al 2021 la crescita è dell'82%. Tale crescita, imputabile principalmente all'avvio di numerose rotte nella

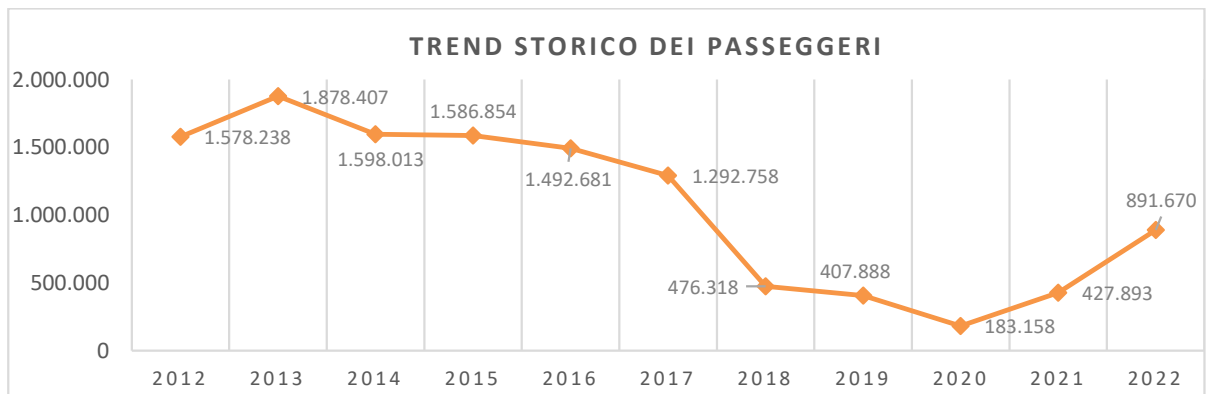
stagione summer da parte del vettore Ryanair e supportate dalle linee di finanziamento garantite dai fondi regionali di cui alle L14/19, ha consentito allo scalo di Trapani-Birgi di chiudere l'anno con 891.670 passeggeri e 8.918 movimenti, traguardo che mancava in termini di volumi dal panel dei risultati dello scalo dal lontano 2017.





Caduto l'obbligo del greenpass, il traffico internazionale è tornato a crescere ed a popolare il panel di rotte operate da/per lo scalo; detta crescita, come già detto, è quantificabile in +345% rispetto l'anno

precedente, con un totale di passeggeri movimentati pari a circa 253.000 passeggeri, rappresentando il 28% di tutto il traffico commerciale transitato per lo scalo.





Per quanto riguarda l'articolazione delle tratte movimentate da/per lo scalo di Trapani a partire dalla summer si evidenzia un ampliamento significativo, in particolare possiamo ricordare le 15 destinazioni internazionali operate da Ryanair in summer22, operative anche nella prossima summer2023, Charleroi, Bordeaux, Tolosa, Billund, Bratislava, Dusseldorf, Baden- Baden, Francoforte, Malta, Manchester, Stansted, Riga, Siviglia, Modlin, Katowice, il volo charter operato dal vettore Corendon con destinazione Amsterdam, e le 15 rotte domestiche di Bergamo, Bologna, Pescara, Pisa, Roma, Torino, Venezia, Ancona, Brindisi, Napoli,

Parma, Perugia, Trieste, Forlì e Pantelleria quasi tutte operate anche in winter anche se con minore frequenza.

In summer 2022 i movimenti giornalieri nazionali rispetto l'anno precedente sono aumentati del 23% quelli internazionali del 244%

<b>Traffico pax commerciale per nazione (escluso transiti – infant- dirottamenti)</b>						
<b>Nazione</b>	<b>2022</b>	<b>% su totale 2022</b>	<b>2021</b>	<b>% su totale 2021</b>	<b>2020</b>	<b>% su totale 2020</b>
Italia	639524	72	366.707	87%	168.518	93%
Germania	49828	6	13.079	3%	8.865	5%
Paesi Bassi	2786	0	3.465	1%	3.315	2%
Rep. Ceca			17.872	4%		0%
Polonia	40.726	5	9.600	2%		
Malta	28.529	3	7.893	2%		
Belgio	19.910	2	3.805	1%		
Regno Unito	34.579	4	598	0%		
Danimarca	18.242	2				
Francia	19.067	2				
Lettonia	5.894	1				
Slovacchia	19.022					
Spagna	12.441	2				
<b>Totale</b>	<b>890.548</b>	<b>100%</b>	<b>423.019</b>	<b>100%</b>	<b>180.698</b>	<b>100%</b>

Il traffico Cargo continua a registrare volumi di merci movimentate decisamente contenuti rispetto ai volumi medi degli altri scali nazionali.

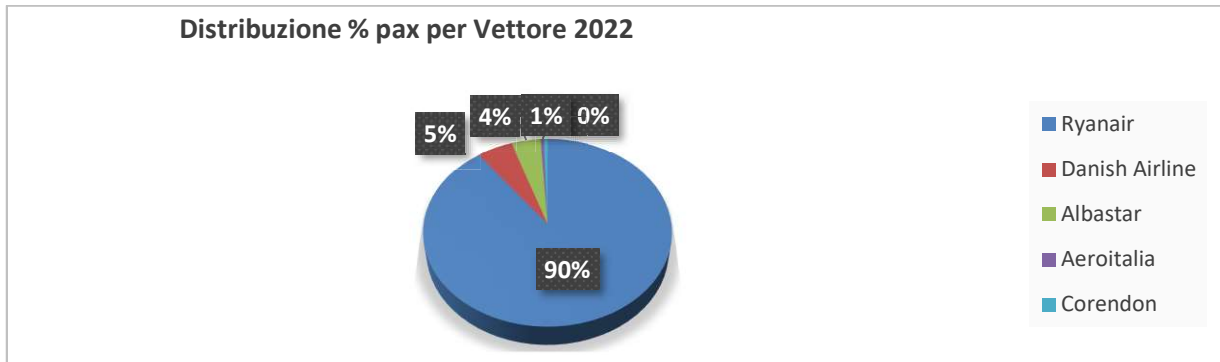
L'Aviazione Generale fa registrare in totale volumi ancora trascurabili ad eccezione del mese di luglio in cui si svolge l'ormai famoso evento "the Camp" organizzato da Google ltd.

I collegamenti operati dal vettore Ryanair hanno contribuito in maniera determinante al raggiungimento

del volume di traffico indicato, veicolando il 74% circa dei volumi totali registrati presso lo scalo.

L'intensità pandemica durante i mesi invernali e primaverili tra gennaio e maggio ha determinato bassi volumi di traffico infatti il flusso passeggeri, come esposto precedentemente, è letteralmente esploso dal mese di Giugno.

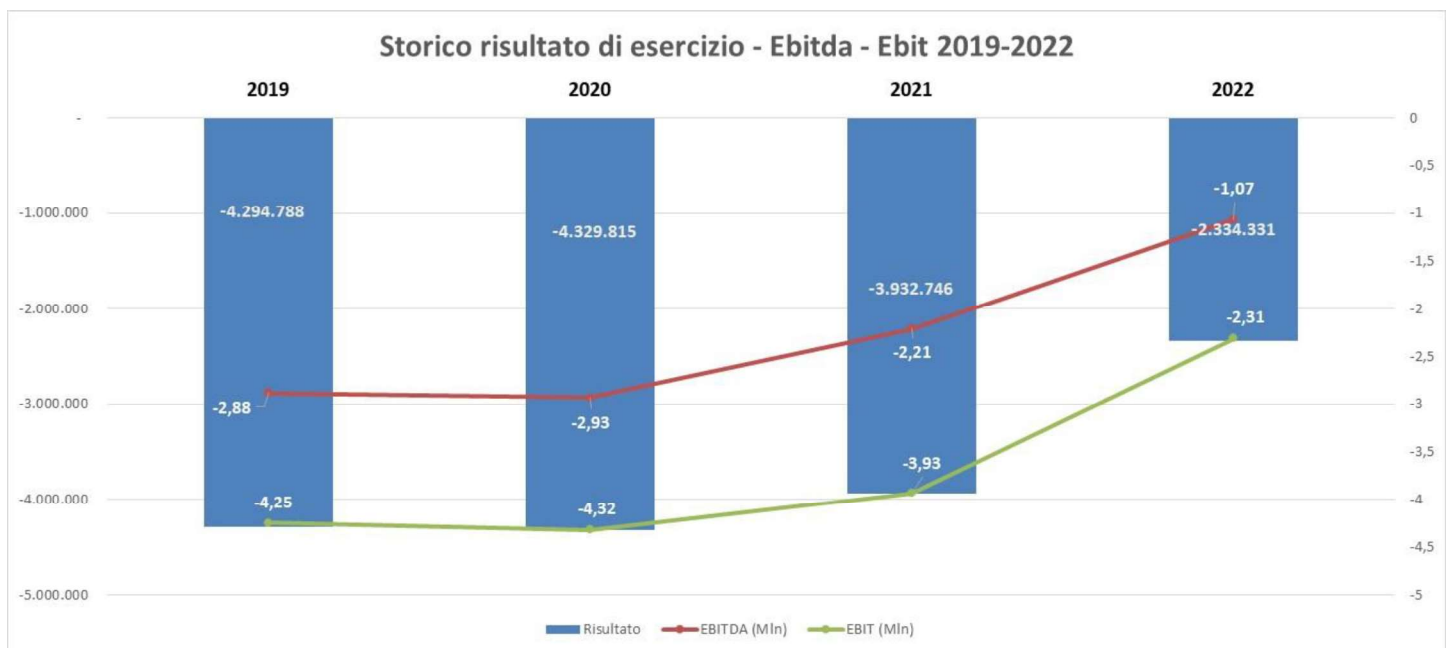




## I RISULTATI DI GESTIONE

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 riporta una perdita di esercizio pari ad (- € 2.335.673). Il risultato di periodo marca un esito migliorativo rispetto all'anno precedente di circa 1.597.073€, anche se ancora in territorio negativo ed influenzato da taluni elementi esogeni. Sulla maturazione del già menzionato risultato hanno svolto un ruolo di primaria importanza la citata ripresa dei volumi di traffico riconducibile all'uscita dalla

crisi epidemiologica da Covid -19 oltre che dalla piena operatività del programma industriale di implementazione traffico, che ha consentito ad Airgest di incrementare i volumi di ricavo ed allo stesso tempo di gestire in modo sempre più efficiente i fattori produttivi utilizzati per la produzione dei servizi.



### In sintesi:

- Il valore della produzione complessivo, tenuto conto dell'andamento del traffico registrato (+108.37% pax e -46.97% mov), è cresciuto di circa il 56 % rispetto al pari periodo precedente, al netto dei contributi ex L.R. 14/19 che pareggiano con i connessi costi sostenuti. Ciò conferma la stretta interdipendenza tra l'andamento del traffico e l'evoluzione dei ricavi;
- I costi della produzione, in conseguenza di una ormai acquisita efficienza gestionale ed all'attivazione di ulteriori misure di contenimento specifiche per il periodo Covid, tenuto conto della crescita dei volumi di traffico, hanno fatto registrare una crescita di ammontare pari al +12.9%, al netto del costo connesso e di pari valore al contributo ex Lr 14/19 ed a lordo dell'imponente crescita dei costi

per utenze energetiche. Questo andamento comunque conferma come all'aumentare dei volumi di traffico è possibile osservare un miglioramento nell'efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi;

- Il business Aviation ha prodotto ricavi per complessivi € 5,6 milioni di euro in crescita (+71.6%) rispetto al 2021;
- Nel medesimo periodo le attività Non Aviation hanno generato ricavi per circa 1.41 milioni di euro circa, in crescita (+172.7%) rispetto al 2021;

Allo scopo di dare una preliminare visione del modello di business complessivo della società e dei suoi elementi di natura reddituale, si espone di seguito l'analisi per riclassificazione del bilancio d'esercizio 2022 e dei suoi principali indici.

Si evidenzia che, come già avvenuto nelle annualità precedenti, per dare una miglior interpretazione e caratterizzazione del conto economico a valore aggiunto, anche alla luce del settore in cui opera la società, si è provveduto a riclassificare i proventi diversi all'interno del VA.

### **RICLASSIFICAZIONE DEL BILANCIO**

#### **Riclassificazione del conto Economico**

Descrizione	Gennaio - Dicembre 2021	Gennaio - Dicembre 2022	Delta	Delta %
Ricavi Netti	3.829.884	7.016.772	3.186.888	83%
Proventi diversi	2.456.349	4.282.624	1.826.275	74%
Costi Esterni	5.163.453	8.754.667	3.591.214	70%
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>1.122.780</b>	<b>2.544.729</b>	<b>1.421.949</b>	<b>127%</b>
			0	
Costo del lavoro	3.335.722	3.615.988	280.266	8%
<b>Margine operativo lordo (MOL o Ebitda)</b>	<b>-2.212.942</b>	<b>-1.071.258</b>	<b>1.141.683</b>	<b>-52%</b>
Ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni	1.704.645	1.240.863	-463.782	-27%
<b>Reddito operativo (Ebit)</b>	<b>-3.917.586</b>	<b>-2.312.121</b>	<b>1.605.465</b>	<b>-41%</b>
Proventi Finanziari	245	1.310	1.065	435%
Oneri Finanziari	15.404	23.520	8.116	53%
<b>Reddito di competenza</b>	<b>-3.932.746</b>	<b>-2.334.331</b>	<b>1.598.414</b>	<b>-41%</b>
Proventi straordinari e rivalutazione				
Oneri straordinari e svalutazione				
<b>Reddito ante imposte</b>	<b>-3.932.746</b>	<b>-2.334.331</b>	<b>1.598.414</b>	<b>-41%</b>
Imposte				
<b>Reddito netto</b>	<b>-3.932.746</b>	<b>-2.334.331</b>	<b>-1.598.414</b>	<b>41%</b>

L'analisi dell'andamento della gestione caratteristica, rappresentativa dei ricavi e dei costi sostenuti dalla società nel corso del 2022, e rappresentativo dell'outcome dell'espletamento dei servizi tipici del gestore aeroportuale, assume una configurazione peculiare, e non molto dissimile rispetto all'annualità precedente. Difatti, nonostante la crisi pandemica abbia caratterizzato in misura più pervicace il 2020 ed il 2021 in termini di

restrizioni Covid related, anche il primo trimestre 2022 ha subito le refluenze della crisi pandemica, in misura via via decrescente.

A questo proposito a partire dall'avvio della stagione summer 2022 (Aprile – Ottobre) si è potuta osservare una crescita robusta del traffico, correlata alla crescita dei movimenti transitati dallo scalo nell'anno ad un netto aumento dei coefficienti di riempimento degli aeromobili,

riconducibili al venir meno delle restrizioni alla mobilità personale ed alla ritrovata attitudine al viaggio mediante trasporto aereo che stata smarrita durante la pandemia.

Di conseguenza la gestione è stata caratterizzata dall'impegno della società nel gestire in modo quanto più efficiente i flussi di passeggeri, di fatto raddoppiati rispetto al 2021, nel rispetto dei principi di safety e security che caratterizzano il settore.

Focalizzando l'analisi sugli aggregati di costo e di ricavo delle business unit tipiche dell'oggetto dell'impresa, il valore del MOL-EBITDA, risulta negativo per euro -1.07 mln, ed in miglioramento per circa 1.42 Mln euro rispetto all'esercizio precedente.

Continuando il confronto con i risultati conseguiti nel corso del precedente esercizio si osserva un aumento dei costi esterni pari al 70% riconducibile principalmente all'imponente aumento dei costi per la fornitura elettrica (+ € 437k), ai servizi di security oltre che ai costi per implementazione traffico LR14/2019, con in aggiunta l'impatto inflazionistico su alcuni aggregati di costo e alcune economie conseguite tra i costi per servizi.

Si osserva un aumento dei costi per il personale rispetto al 2021 pari a + 8,4%. Questo incremento è riconducibile alla sospensione degli strumenti di integrazione salariale CIG e ad un impiego più intensivo delle risorse umane in concomitanza con l'incremento dei volumi di traffico, oltre che per l'applicazione dell'ultimo scaglione di

aumento contrattuale previsto nell'ultimo rinnovo del CCNL.

Per quanto sopra esposto, il risultato dell'Ebit, risulta migliorato, pur rimanendo in territorio negativo, in misura pari a circa 1.6 Mln di euro rispetto all'esercizio precedente, attestandosi in (-2.312) Mila euro.

A fronte dell'imponente crescita dei ricavi caratteristici, i costi sono fisiologicamente incrementati ma con un andamento meno che proporzionale.

Non può sottacersi che a partire dalla fine del 2021, i prezzi delle commodity energetiche sono cresciuti progressivamente, raggiungendo livelli critici già a dicembre 2021, e subendo ulteriori rialzi a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina. Le dinamiche dei prezzi delle materie prime energetiche hanno colpito in particolare i paesi europei, ma le stime del Centro Studi Confindustria rivelano come, in confronto a Francia e Germania, l'Italia sia il paese dove la crisi energetica ha prodotto i maggiori danni. La principale ragione sottostante l'impatto così pervasivo e significativo che la crisi energetica e della conseguenziale inflazione sta avendo sull'economia italiana è legata alla forte dipendenza del nostro Paese dall'utilizzo del gas naturale, anche come fonte di produzione dell'energia elettrica ma anche come input diretto all'interno dei processi produttivi.

<b>Riclassificazione dello Stato Patrimoniale</b>			
Descrizione	Gennaio - Dicembre 2021	Gennaio - Dicembre 2022	Delta %
<b>Attivo</b>			
<b>Attività disponibili</b>	<b>21.188.683</b>	<b>15.711.775</b>	<b>-26%</b>
Liquidità immediate	6.440.660	4.684.516	-27%
Liquidità differite	14.697.046	10.998.028	-25%
Rimanenze finali	50.977	29.231	-43%
<b>Attività fisse</b>	<b>11.977.735</b>	<b>11.665.966</b>	<b>-3%</b>
Immobilizzazioni immateriali	109.219	79.080	-28%
Immobilizzazioni materiali	11.590.567	11.308.937	-2%
Immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950	0%
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>33.166.418</b>	<b>27.377.741</b>	<b>-17%</b>
<b>PASSIVO</b>			
<b>Debiti a breve</b>	<b>3.078.070</b>	<b>3.692.373</b>	<b>20%</b>
<b>Debiti a medio/lungo</b>	<b>24.230.174</b>	<b>20.161.525</b>	<b>-17%</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>5.858.174</b>	<b>3.523.843</b>	<b>-40%</b>
<b>FONTI DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>33.166.418</b>	<b>27.377.741</b>	<b>-17%</b>

Le **Attività disponibili** registrano una riduzione del 26% rispetto al pari periodo 2021. In particolare:

- le liquidità immediate risentono della graduale erosione delle risorse conseguite con la ricapitalizzazione della società conclusasi a Gennaio 2021 e della regolarizzazione totale delle esposizioni debitorie pregresse per addizionali comunali sui diritti di imbarco per oltre € 4 mln; nonché dai ratei e risconti attivi di gestione;

- Le liquidità differite sono caratterizzate dalla gestione dei crediti afferenti i contributi di cui alle leggi regionali L14/2019 e L9/2021 interventi a favore dello scalo di Trapani per circa 6.7Mln

Le Attività Fisse registrano i naturali effetti della dinamica di ammortamento dei cespiti aziendali, compresi quelli gratuitamente devolvibili riconducibili alla

concessione acquisita dalla società. La riduzione evidenzia che non vengono registrati rilevanti nuovi investimenti.

Tra le **Fonti del Capitale Investito**, si registra una crescita della posizione debitoria di **breve periodo** -pari a circa 0.6 Mln euro per via della naturale gestione dei fornitori correnti, anche in ragione dell'aumento dei volumi di traffico e dell'operatività di scalo oltre che per l'aumento del costo della fornitura energetica. I debiti di **medio/lungo periodo** si sono ridotti di circa € 4.1 Mln di euro, riconducibile principalmente al puntuale rispetto dei piani di rientro accordati dall'ente Riscossione Sicilia ed alla gestione dei fondi connessi alla LR 14/19.

Si evidenzia una riduzione della dotazione di **mezzi propri**, in conseguenza delle perdite maturate nell'esercizio precedente e nel periodo in esame.

ELENCO DELLE VOCI CHE COMPONGONO LA POSTA DEI DEBITI A MEDIO LUNGO  
TERMINE

Di cui per debiti TFR del personale dipendente deb. v/tfr deb. v/tfr	1.018.590 €
<b>Totale debiti effettivi verso Terzi</b>	<b>1.018.590 €</b>
Di cui per partite non aventi natura di debito finanziario	
Risconti POR	8.232.868 €
Risconti L.R. 14/19 e 9/21	8.434.202 €
Fondi Rischi	1.368.005 €
<b>Totale per partite non aventi natura di debito finanziario</b>	<b>18.035.075 €</b>
Di cui per debiti effettivi v/terzi	
deb. Addizionale comunale imbarco pax da maturare	1.107.860 €
Deb verso fornitori oltre	
<b>Totale debiti effettivi v/terzi</b>	<b>1.107.860 €</b>
<b>TOTALE DEBITI A MEDIO LUNGO TERMINE</b>	<b>20.161.525 €</b>

La Posizione finanziaria netta pari a € 4.29 Mln euro viene influenzata, per il periodo in esame, dall'andamento degli oneri finanziari connessi all'attività della Società ed in particolare dai piani di rientro accordati dall'ente di riscossione, cd Rottamazione Ter.. La gestione continua a risentire positivamente degli effetti della ricapitalizzazione sottoscritta dall'azionista di maggioranza nel corso del

mese di dicembre 2020 e definita finanziariamente nella sua somma a gennaio 2021 oltre che dalle erogazioni vincolate ex LR 14/19 e LR 9/21;  
La società al 31/12/2022 non ha alcun debito verso istituti di credito e/o altri finanziatori.

Posizione Finanziaria Netta (PFN) al 31/12/2022		
Descrizione	AIRGEST SPA 2021	AIRGEST SPA 2022
Depositi bancari	6.426.904	4.669.256
Denaro e altri valori in cassa	13.756	15.260
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>6.440.660</b>	<b>4.684.516</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>		
Debiti Finanziari (entro 12 mesi)	405.070	397.874
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)		
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)		
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	0	0
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	0	0
Anticipazioni per pagamenti esteri		
Quota a breve di finanziamenti		
Crediti finanziari		
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>	<b>405.070</b>	<b>397.874</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>6.035.590</b>	<b>4.286.642</b>
Debiti Finanziari (oltre 12 mesi)	397.874	-
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)		
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)		
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	0	0
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	0	0
Anticipazioni per pagamenti esteri		
Quota a lungo di finanziamenti		
Crediti finanziari		
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>397.874</b>	<b>0</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>5.637.716</b>	<b>4.286.642</b>



### INDICATORI AZIENDALI

Indici	2021	2022
Indice di liquidità primaria	6,96	4,38
Indice di liquidità secondaria	4,38	3,20
Indice di rotazione delle rimanenze	94,67	64,79
Indice di rotazione dei crediti	203,53	162,80
Indice di rotazione dei debiti	128,45	88,06
ROS		
ROD	0,00	0,01
Indice di indebitamento	4,66	6,77
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,49	0,30
Margine di tesoreria	18.102.372	12.104.045
Capitale circolante	10.261.123	7.893.137
Margine primario di struttura	- 6.119.561	- 8.142.123
Quoziente primario di struttura	0,49	0,30
Margine secondario di struttura	275.627,91	- 1.069.167,38
Quoziente secondario di struttura	1,02	0,91
Utile operativo su dipendenti	-53.873	-32.878
Utile netto su dipendenti	-53.873	-32.878
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti	51.755	94.821
Margine di disponibilità	14.131.150	7.860.079

#### Indice di indebitamento

L'indice di indebitamento, o rapporto di indebitamento, è un indice che esprime il grado di indebitamento

dell'impresa, ovvero la misura in cui essa ricorre al capitale di terzi per finanziarsi.

#### Indice di liquidità

Questo indice esprime la capacità dell'impresa di coprire le uscite a breve termine generate dalle passività correnti con le entrate generate dalle poste maggiormente liquide delle attività correnti.

Il quoziente standard minimo dovrebbe essere almeno pari a 1. Un quoziente minore di uno, o negativo, segnala

un'anomalia strutturale derivante da una delle seguenti cause:

- a) difetto di rigidità della struttura dei finanziamenti;
- b) difetto di elasticità dei finanziamenti acquisiti;
- c) anomalie nella struttura degli investimenti.

#### Margine di tesoreria

Il margine di tesoreria indica di quanto le liquidità immediate e differite sono superiori rispetto alle passività correnti. Esso vuole segnalare la capacità dell'impresa di

far fronte alle uscite future connesse con l'esigenza di estinguere le passività a breve, con i mezzi liquidi a disposizione e con il realizzo delle attività a breve.

### ROI (Return on investment)

Misura la redditività del capitale complessivamente investito nell'impresa. Considera come criterio la misura di redditività operativa, intesa come misura della remunerazione per le attività caratteristiche dell'impresa.

La capacità operativa di un'impresa è tanto maggiore quanto più elevati sono i valori di reddito operativo e quanto più contenuti i valori del capitale utilizzato per generare tale reddito.

### ROE (Return on equity)

È una misura della redditività globale della gestione dal

punto di vista dei detentori del capitale di rischio

### ROD (Return on debt)

Il ROD è l'indice di redditività del capitale di terzi (ROD=

return on debit) e misura il tasso medio di interesse corrisposto ai finanziatori esterni.

### Quoziente primario di struttura

Il margine di struttura primario è costituito dalla differenza tra il capitale proveniente dalla compagine

sociale e le attività immobilizzate. Se  $> 1$  segnala una relazione fonti/impieghi ben equilibrata

### Posizione finanziaria Netta (PFN)

La posizione finanziaria netta individua l'indebitamento netto dell'impresa ed esprime in maniera sintetica, il saldo tra fonti ed investimenti di natura finanziaria. Questa è data dalla differenza tra i debiti finanziari, indipendentemente dalla scadenza temporale, le attività finanziarie a breve e

le disponibilità liquide. La posizione finanziaria netta può essere negativa, e in questo caso è spesso usato il sinonimo di indebitamento finanziario netto. Se, al contrario, è positiva vuol dire che l'azienda ha "cash" e viene indicata come "cassa netta".

## INFORMATIVA PER SETTORE

### RICAVI

I Ricavi complessivi da gestione aeroportuale registrati nel corso del 2022 (voce A1 del conto economico) ammontano a circa 7.2 milioni di euro, in aumento del 85,7% rispetto all'esercizio precedente. Tale performance, a fronte di una

crescita dei volumi di traffico (pax +108 %, Mov +47%) è riconducibile sia alla crescita dei ricavi da attività Aviation (+71,8%), sia alla crescita del comparto non Aviation, che ha marcato un + 174,1% rispetto all'anno precedente.

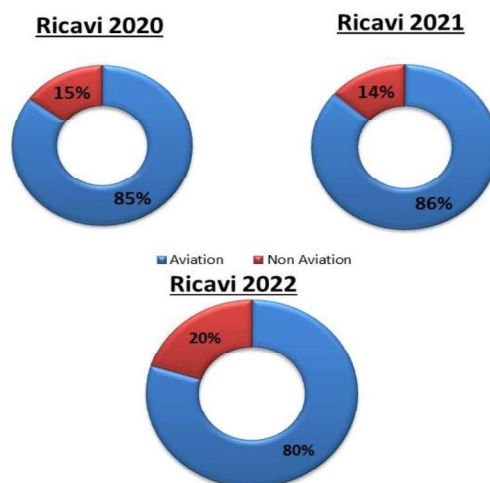
Composizione Ricavi Avio-Non Avio 2019-2022					
<u>Δ % traffico 2021/2022</u> Pax +108% - Mov + 47%	2019	2020	2021	2022	Δ % 2021/2022
Diritti	€ 937.601	€ 458.831	€ 1.078.818	€ 2.085.389	93,3%
Security	€ 634.641	€ 286.663	€ 656.840	€ 1.390.434	111,7%
Handling	€ 1.188.665	€ 532.009	€ 1.251.869	€ 1.684.562	34,6%
P.R.M.+ Centr	€ 243.847	€ 185.442	€ 273.511	€ 440.554	61,1%
<b>Totale</b>	<b>€ 3.004.753</b>	<b>€ 1.462.945</b>	<b>€ 3.261.038</b>	<b>€ 5.600.939</b>	<b>71,8%</b>

	2019	2020	2021	2022	Δ % 2021/2022
Pubblicità	€ -	€ 17.369	€ 59.951	€ 128.726	114,7%
Fitti e Royalties	€ 366.431	€ 150.220	€ 321.119	€ 787.615	145,3%
Biglietteria	€ 22.966	€ 6.152	€ 8.757	€ 23.153	164,4%
Parcheggi	€ 140.120	€ 59.945	€ 100.296	€ 437.422	336,1%
Ricavi diversi e Gest. Pass	€ 31.803	€ 22.719	€ 26.421	€ 38.917	47,3%
<b>Totale</b>	<b>€ 561.319</b>	<b>€ 256.406</b>	<b>€ 516.544</b>	<b>€ 1.415.833</b>	<b>174,1%</b>

	2019	2020	2021	2022	Δ % 2021/2022
Aviation	€ 3.004.753	€ 1.462.945	€ 3.261.038	€ 5.600.939	71,8%
Non Aviation	€ 561.319	€ 256.406	€ 516.544	€ 1.415.833	174,1%
<b>Totale</b>	<b>€ 3.566.073</b>	<b>€ 1.719.351</b>	<b>€ 3.777.582</b>	<b>€ 7.016.772</b>	<b>85,7%</b>

L'aggregato complessivo di detti ricavi, la cui decisa crescita è da ricercarsi nei mutati livelli di traffico ed alla maggior redditività del business aeroportuale in senso ampio, ha registrato una variazione in termini di

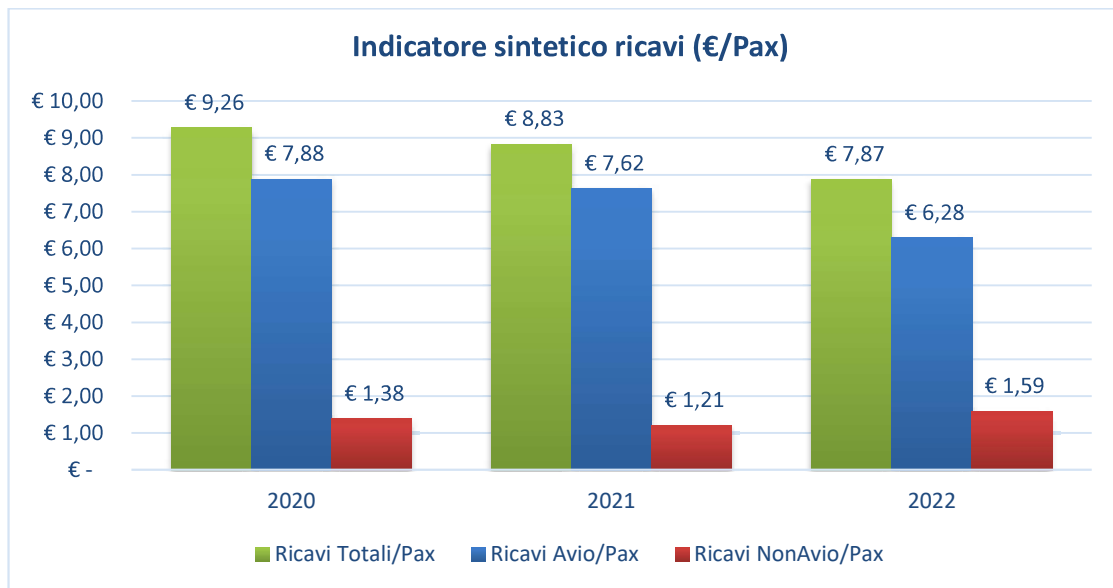
composizione (v. grafico). Si è assistito infatti alla crescita peso percentuale dei ricavi no-aviation che portano il comparto aviation, in riferimento al periodo considerato, dal 86% del 2021 all' 80% del 2022.



Dall'analisi dell'indicatore sintetico ricavo complessivo pro-capite introitato dal gestore (€/pax), si rileva una contrazione rispetto alle performance 2022.

Infatti, è possibile affermare che le circostanze sistemiche che hanno caratterizzato l'ultimo biennio, nell'esercizio appena concluso hanno consentito una crescita, anche se in misura non esattamente lineare e proporzionale dei ricavi in rapporto al traffico passeggeri. Come è possibile evincere dal traffico sotto riportato, la performance

complessiva dell'indicatore è principalmente guidata dal comparto avio, la cui flessione, in termini di index, è riconducibile alla contrazione della tariffa media di assistenza al volo, circostanza che troverà esplicazione nei paragrafi successivi, di contro la componente non avio mostra un'attesa ed importante crescita dovuta all'aumento di redditività dell'asset parcheggio e viabilità e dei rimanenti asset, su tutti Retail e food, Rent a car e Pubblicità.



#### a) RICAVI AVIATION

L'andamento dei ricavi aeronautici introitati nell'anno, attestatisi sui 5,6 milioni di euro hanno manifestato una robusta crescita rispetto a quanto registrato nel corso dell'esercizio precedente (+ 71.8%)

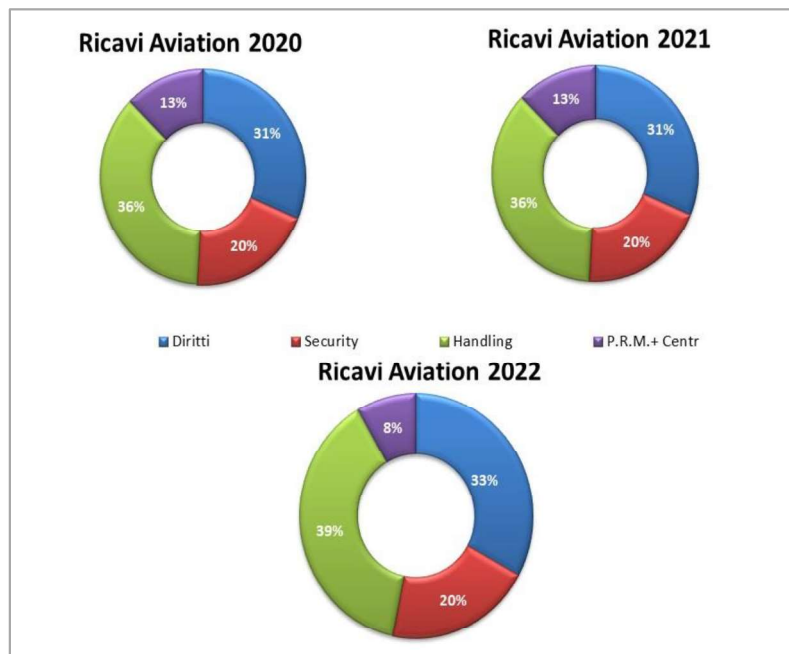
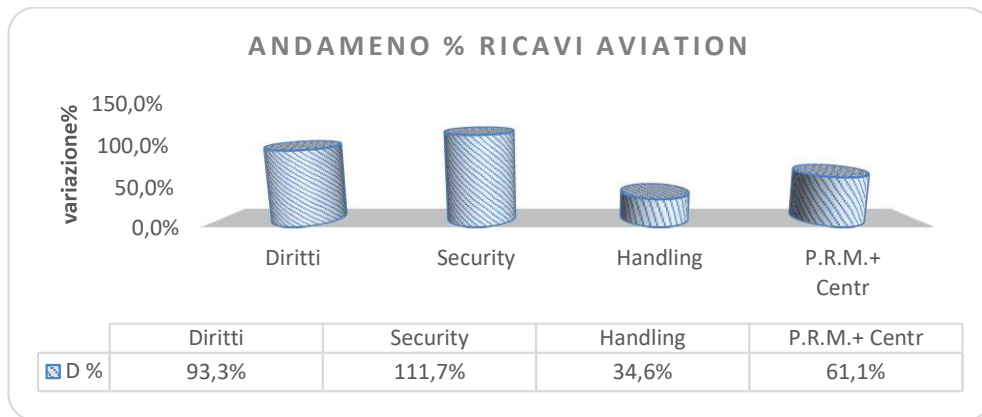
Più nel dettaglio, e per le motivazioni più volte riportate, i ricavi derivanti dai servizi Aviation hanno mostrato una crescita imponente dovuta sia al conseguimento di volumi di traffico incrementali rispetto al 2021 sia a causa del riallineamento del loadfactor medio per tratta a valori ordinari. Difatti, a partire dal 2022 l'emergenza epidemiologica, che per un triennio ha limitato per lunghi periodi di tempo la mobilità individuale, ha inoltre inciso in maniera significativa anche sull'attitudine alla mobilità, soprattutto a mezzo del vettore aereo. Questa tendenza, osservata fino al mese di giugno 2021, è andata via via scemando per poi riproporsi a fine ottobre 2021 e sino al marzo 2022 in occasione della recrudescenza del contagio da Covid 19.

Conformemente all'andamento citato del traffico consuntivato si registrano ricavi incrementali per tutte le voci di ricavo Aviation commisurate sui passeggeri e movimenti.

Relazione sulla Gestione Esercizio 2022

Infine, l'aggregato costituito dai corrispettivi P.R.M e dai ricavi per infrastrutture centralizzate ha fatto registrare una crescita pari al +61.1%. Rimane costante ed invariato il ricavo derivante dai fitti corrisposti dal concessionario del deposito carburanti Avio.

È in ogni caso di fondamentale importanza rilevare che l'andamento discontinuo delle 6 rotte in Onere di servizio Pubblico cd OSP, affidate ai vettori Tayaranjet e Albastar SA, attivate a fine 2020, hanno generato dei minori ricavi rispetto alle aspettative che al verificarsi avrebbero contribuito a migliorare ancora le performance del comparto. Nello specifico sono venuti a mancare una parte degli introiti derivanti dall'esercizio delle tratte in OSP operate dal vettore Tayaranjet (sospese ad ottobre 2021) e, nonostante le stesse siano state affidate da Enac con procedura di emergenza al vettore Albastar, già titolare di altre rotte in OSP da Trapani, non si è riusciti a conseguire i risultati economici auspicati, facendo inoltre registrare alla data odierna mancati incassi per oltre € 900 mila a causa del mancato pagamento da parte dei citati vettori delle spettanze dovute.



**b) RICAVI NON AVIATION**

Le attività non Aviation hanno generato il 20% dei ricavi della gestione aeroportuale. La performance del comparto espressa in euro è risultata in miglioramento rispetto al 2021 (+174,1%), anche in questo caso come diretta conseguenza della crescita dei volumi di traffico

In merito alle tipologie di ricavo rientranti in detta categoria possiamo affermare che:

- Si è assistito ad una crescita, pari al 336,1% della redditività delle aree adibite a **parcheggio** antistanti l'aerostazione.

In merito alle dinamiche che hanno movimentato la redditività di questo asset possiamo registrare che si è

assistito alla crescita dei corrispettivi introitati del 336.1%, (0,437 Mln 2022 Vs 0.10 Mln 2021)

A questo proposito il management della società, al fine di dare maggior decoro e sicurezza alla viabilità aeroportuale ed eliminare le frequenti fattispecie di abusivismo, e dopo aver portato avanti già a partire dal 2021 il progetto di ammodernamento dell'infrastruttura parcheggio, ha attivato un'iniziativa consistente nella rivisitazione integrale dell'intero layout delle aree di sosta aeroportuale e nella corrispondente radicale revisione delle regole di accesso allo scalo. Con tale iniziativa, dal mese di giugno 2022, si è raggiunta la duplice finalità di razionalizzare ed ammodernare da una parte l'intera

infrastruttura delle aree di sosta, garantendo tra l'altro di elevare gli standard di sicurezza delle aree stesse a beneficio dell'utenza aeroportuale, e dall'altra di incrementare notevolmente i ricavi provenienti dall'asset parcheggio.

Sotto il profilo strettamente infrastrutturale si è implementato un sistema di gestione del parcheggio mediante rilevamento targhe in sede di ingresso ed uscita e pagamento con i più diffusi metodi (banconote, pos ed altre forme di moneta elettronica). Questo intervento ha consentito di regolarizzare e normare le modalità di accesso allo scalo e la relativa sosta di passeggeri, utenza e operatori eliminando il fenomeno della "sosta selvaggia" e dell'abusivismo nell'esercizio di attività economiche da parte di soggetti non autorizzati, ed ha incrementato sensibilmente il confort e l'accoglienza dell'utenza che raggiunge lo scalo con mezzi pubblici attraverso la realizzazione di fatto di un piccolo terminal Bus. A completamento dell'intervento è stata effettuata una

- Il macro aggregato costituito dai **fitti e dalle royalties** è cresciuto del 145.3%. Tra gli operatori di maggior rilevanza, in termini di contribuzione, si possono annoverare la Società My Chef Ristorazione Commerciale S.p.A., Hertz Italiana S.p.A. ed Avis Budget Group S.p.A., Sicily by car S.p.A e Locauto S.p.A operanti nel settore autonoleggio.

- Per quanto attiene il comparto Retail Food&Beverage si rileva una robusta crescita dei volumi di royalties prodotte rispetto al 2021 (+222%). Le ragioni di questa crescita vanno ricercate, oltre che nella diretta e naturale conseguenza della generosa crescita dei flussi di passeggeri rilevata nell'anno, anche nell'eliminazione delle disposizioni sul distanziamento sociale e nella

- I ricavi del comparto dell'autonoleggio, costituiti da fitti e Royalties prodotte dagli operatori, sono cresciuti del 116%, attestandosi sui 393 mila euro.

A questo proposito la società, al fine di portare a termine il progetto di completo affidamento e messa a di tutte le aree disponibili, e dopo attivato un percorso trasparente di affidamento delle aree adibite a queste attività a cui hanno

- Per quanto attiene ulteriori forme di ricavo è comunque importante sottolineare come l'esternalizzazione dell'attività di scouting delle inserzioni pubblicitarie presso lo scalo ha consentito di produrre, in questo periodo di congiuntura avversa per questo business, un risultato rilevante in termini numerici ed incoraggiante per le prospettive future per lo scalo. Il comparto

revisione della segnaletica orizzontale e verticale oltre che la progettazione e realizzazione delle wayfind aeroportuali.

Sotto il profilo della tariffazione è stata introdotta una fee di accesso allo scalo di 1€, comprensiva di 1h di sosta presso le aree parcheggio, che ha consentito di dare ordine e decoro alla viabilità, eliminando anche le condizioni di pericolo contribuendo dal mese di giugno, e quindi solo per il secondo semestre, a quadruplicare i corrispettivi introitati da questo asset, passati dai 100 mila euro del 2021 ai 437mila euro del 2022.

L'avvio a partire dal 1° giugno 2022 di questo new deal nella gestione delle aree di sosta, unitamente alla crescita robusta del flusso di passeggeri transitati dallo scalo, ha consentito di trarre il raddoppio dell'indicatore di ricavo procapite parcheggio, passato dai 0.23€/pax del 2021 ai 0.49€ €/pax del 2022 oltre che il sensibile incremento della redditività dell'asset.

ritrovata propensione ai consumi manifestata dai passeggeri. Il ritorno ad una quasi normalità ha consentito all'operatore di tornare a produrre volumi di fatturato, al livello di punto vendita, nettamente superiori rispetto al 2021, pari a circa 2.15 mln di euro.

In questo contesto si è assistito alla rilevante crescita della capacità dei store attivi all'interno di generare reddito e, grazie al venir meno delle temporanee condizioni di favore consistenti nella revisione al ribasso delle aliquote applicate all'operatore My chef, riconosciute nel Periodo pandemico al fine di evitare la fuoriuscita dell'operatore dallo scalo, è stato possibile conseguire risultati ampiamente migliorativi rispetto all'annualità precedente

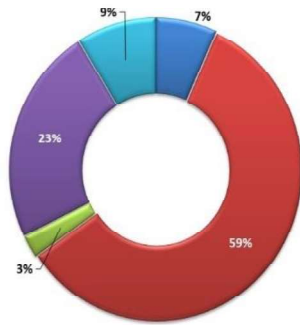
aderito otto operatori a condizioni commerciali sensibilmente migliorative per il gestore aeroportuale, ha attivato nel 2022 delle ulteriori procedure di selezione pubblica per l'affidamento di ulteriori stalli e uffici, concluse con l'affidamento di spazi a n. 3 nuove società rent a car.

advertising, infatti, ha più che raddoppiato i volumi di ricavo, passando dai 60mila euro del 2021 al 129 mila euro del 2022.

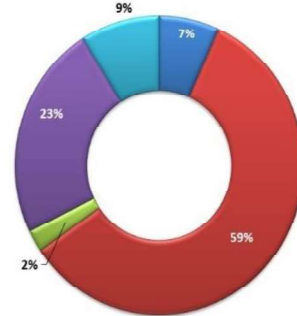
Allo stesso modo l'attività di ticketing, pur non avendo movimentando volumi significativi, ha fatto registrare una crescita significativa in termini percentuali, pari al 164% comunque influenzata dalle dinamiche di traffico.



**Ricavi Non Aviation 2020**

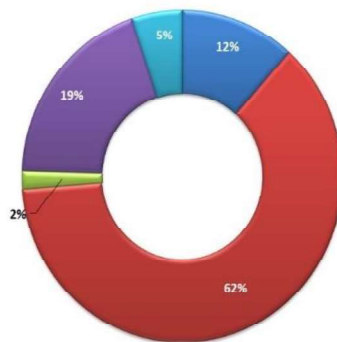


**Ricavi Non Aviation 2021**

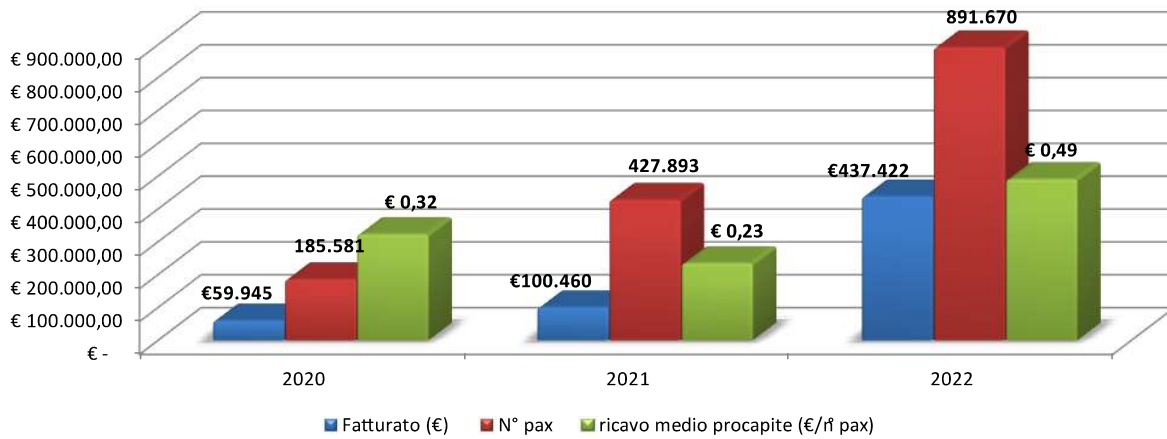


■ Pubblicità ■ Fitti e Royalties ■ Biglietteria ■ Parcheggi ■ Ricavi diversi e Gestione Pass

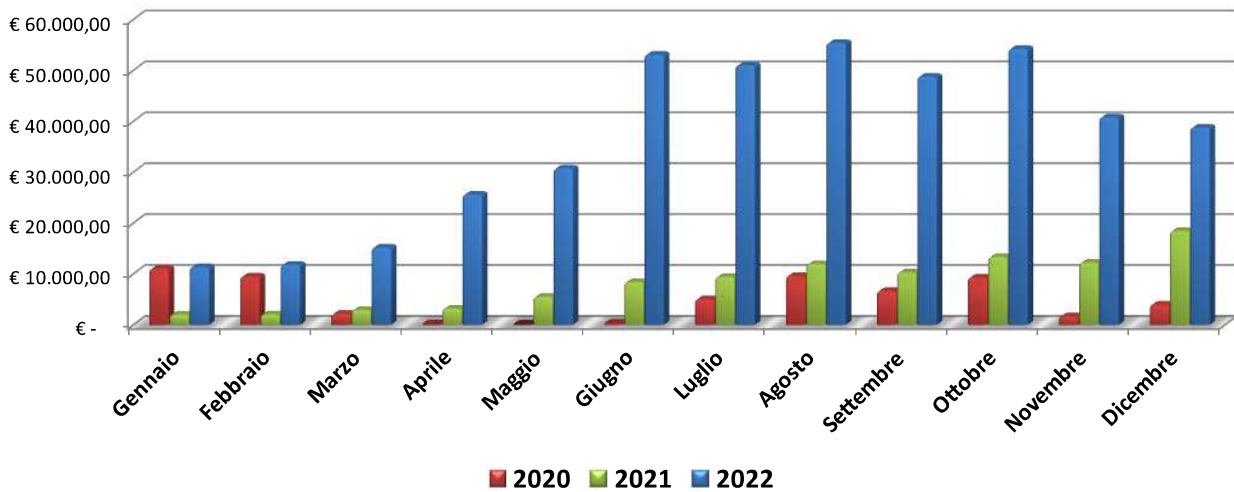
**Ricavi Non Aviation 2022**



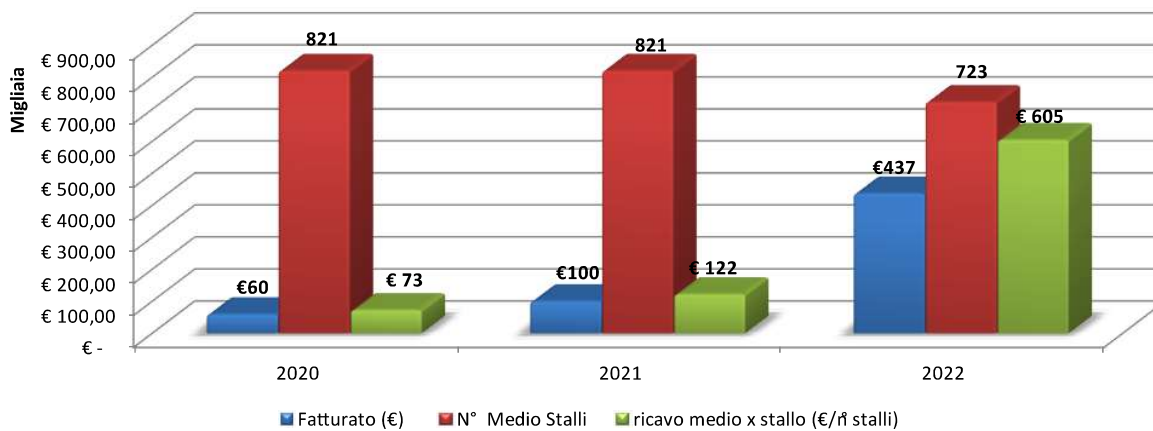
### Analisi parcheggio Procapite 2020-2022



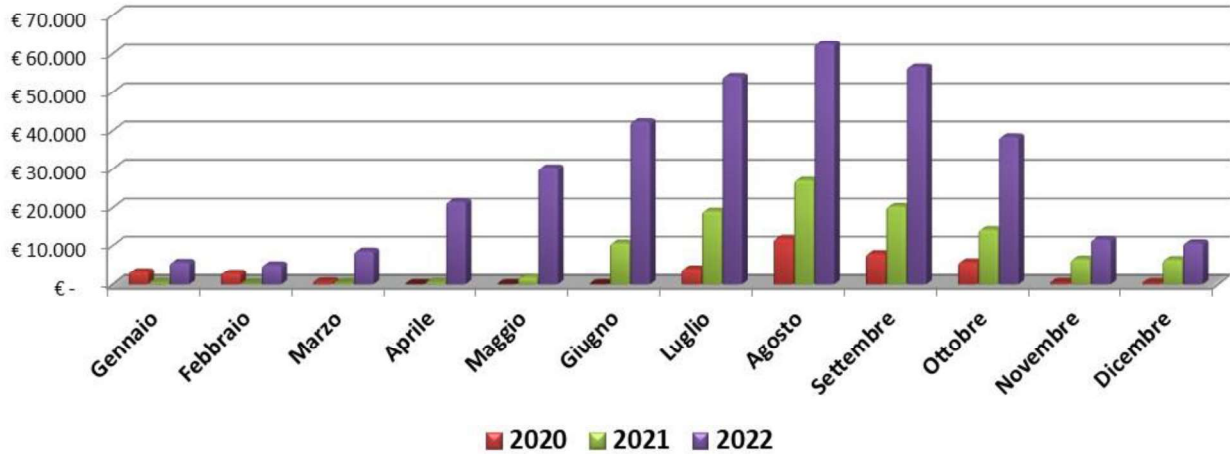
### Andamento fatturato mensile Park 2020-2022



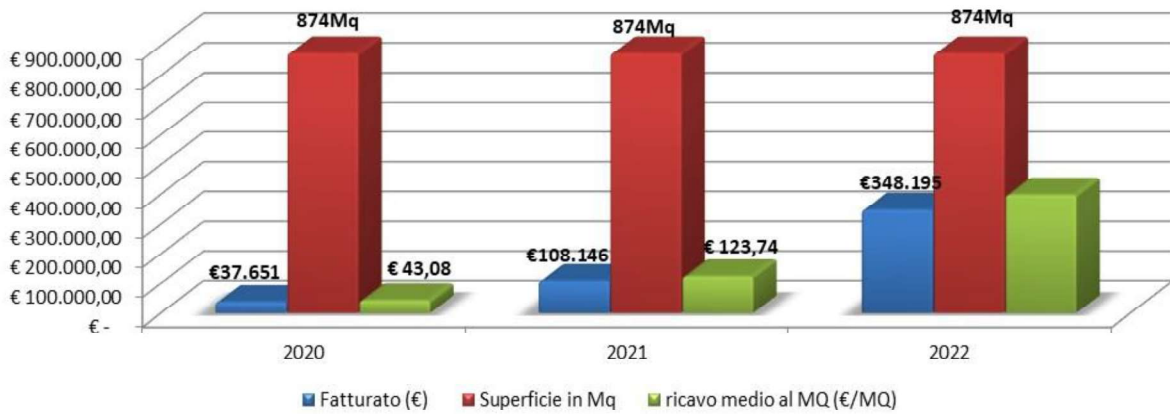
### Redditività parking per stallo 2020 - 2022



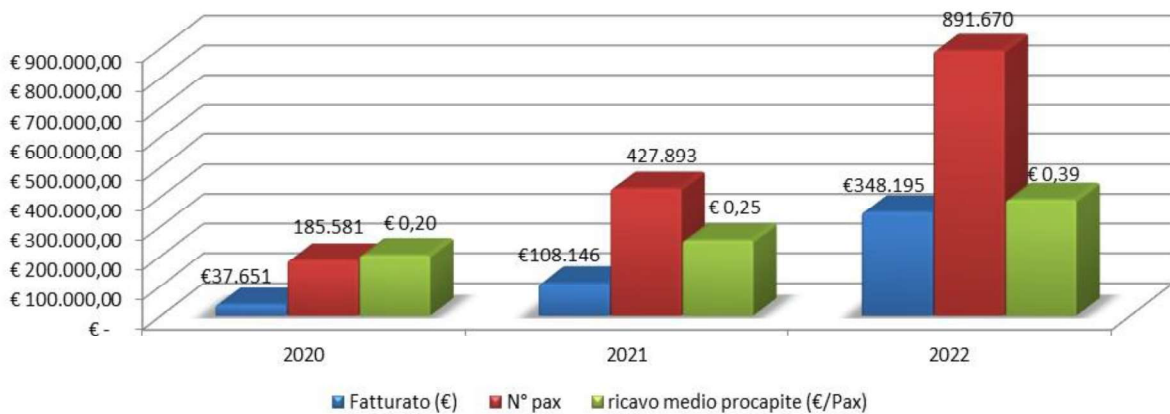
### Andamento mensile fatturato retail & Food 2020-2022



### Redditività Retail Food and Beverage al Mq 2020-2022



### Analisi Retail Food&Beverage procapite 2020-2022



## I COSTI OPERATIVI E GESTIONALI

I costi della produzione complessivamente sostenuti dal gestore nel corso dell'esercizio appena concluso ammontano a € 13.61 mln, in crescita del 33.39% rispetto all'anno 2021.

A tal riguardo va tenuto conto che buona parte della crescita dei costi sostenuti dal gestore nel 2022 sono riferibili alle spese per incremento traffico a valere sui fondi regionali di cui alla L.R. 14/2019. È importante rilevare come tali spese siano integralmente compensate dal rilascio del relativo contributo di pari importo contabilizzato tra gli altri ricavi e proventi alla voce A5), con impatto complessivo pari a zero

La rimanente crescita dei costi è afferente la crescita degli esborsi variabili commisurati sui passeggeri, quali ad esempio i costi per i servizi di sicurezza ma soprattutto all'imponente impennata dei costi della fornitura energetica (+ € 437 mila sul 2021) con conseguenziale impatto inflazionistico, imputabile in misura quasi esclusiva alla crisi energetica derivante dal conflitto Russo - Ucraino.

Per quanto riguarda invece l'imponente crescita dei costi per le forniture energetiche è opportuno rilevare che tutte

le imprese operanti nel modo dei trasporti, oltre che naturalmente anche le famiglie, hanno patito in maniera rilevante gli effetti del conflitto Russo ucraino e le tensioni sul mercato internazionale delle materie prime energetiche.

Gli effetti della crisi dei citati mercati interazioni e la conseguente crescita frenetica delle quotazione, avviate già a fine 2021, ha condotto le aziende non solo a sostenere costi diretti energetici esorbitati, ma ha anche comportato, di rimando, l'impennata dei prezzi delle commodities.

Questo vortice, anche di carattere speculativo, ha travolto, con le ovvie peculiarità del caso, tutti i gestori aeroportuali che per consumi sono annoverabili tra le imprese energivore. Tant'è che secondo uno studio di Assaeroporti l'incidenza percentuale dei costi energetici è transitata dal 5-10% dei costi operativi del 2019, a punte del 30% del 2022.

In termini strettamente monetari la società ha sostenuto un costo incrementale per fornitura energetica quantificato alla data odierna in circa 520 mila di euro, dato dal riconteggio attualizzato dei consumi energetici del gestore, commisurato alle variazioni dei prezzi della materia prima energetica, rilevati dall'indicatore nazionale (PUN).

Si riepilogano di seguito i principali costi operativi:

Voce di Costo	2022	2021	2022/2021
carb. e lubr. C/acquisti	€ 41.040	€ 69.344	-40,8%
canone di conc. Software	€ 109.956	€ 105.808	3,92%
spese man. e rip. Su beni propri	€ 8.905	€ 930	857,5%
canone manut. su beni propri	€ 25.380	€ 17.954	41,4%
spese man. e rip. su beni reversibili	€ 13.218	€ 8.881	48,8%
canone manut. su beni reversibili	€ 100.698	€ 166.193	-39,4%
canone manutenzione e rip. Beni security	€ 122.000	€ 122.000	0,0%
SPESE CONCESSIONE ART.183-DLgs.50/2016	€ 184.263		0,0%
prestazioni prof.li amministrative	€ 129.788	€ 138.711	-6,4%
serv. di security	€ 1.063.495	€ 616.161	72,6%
energia elettrica & spese concessione	€ 1.000.850	€ 563.531	77,6%
spese di pulizia	€ 163.668	€ 180.085	-9,1%
spese legali	€ 75.191	€ 84.956	-11,5%
servizi sanitari aeroportuali	€ 277.445	€ 259.252	7,0%
Personale	€ 3.615.988	€ 3.335.722	8,4%

	AIRGEST SPA 2022	AIRGEST SPA 2021	D % 2022/2021
Totale Costi della Produzione al netto dei costi per Incremento traffico	€ 9.939.782	€ 8.796.563	13,00%
Indicatore Costi della Produzione/Pax	€ 11,15	€ 20,56	-45,78%

Dall'analisi di tali categorie di costo è opportuno evidenziare che:

- **I costi per materie prime** ammontano ad € 146 mila, in contrazione del -24,15% rispetto all'anno precedente. Tale andamento è riconducibile in via quasi esclusiva al mancato sostenimento nell'anno di oneri per la fornitura del carburante da riscaldamento che, per i fabbisogni energetici a partire da febbraio 2022, viene sostenuto dall'operatore aggiudicatario dell'affidamento in concessione, ai sensi dell'art.183-dlgs.50/2016, della conduzione degli impianti che ricomprende anche il servizio di fornitura energetica. In questo contesto all'interno del canone mensile convenuto contrattualmente con il concessionario è ricompresa una quota parte afferente la fornitura energetica, inclusa la climatizzazione invernale

- **I costi per Servizi** ammontano a € 8.221 mln, in crescita rispetto a quanto registrato nell'esercizio 2021 (+72.03%). Tra le variabili di costo che hanno contribuito alla determinazione del risultato si rileva:

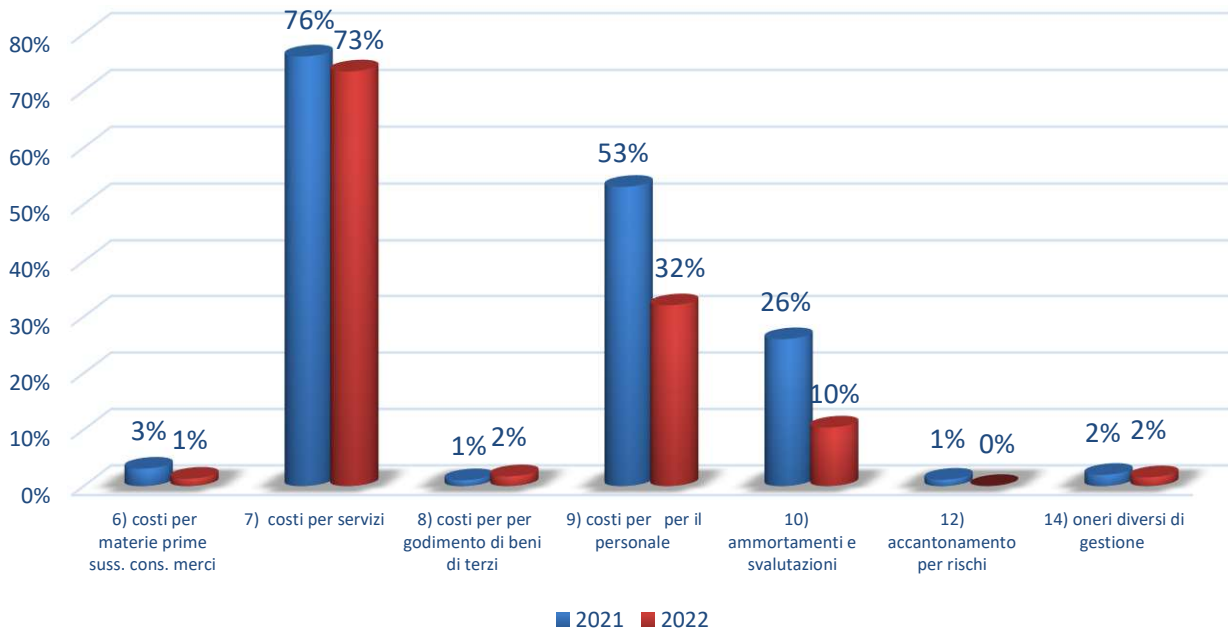
- o la crescita dei costi per l'approvvigionamento di energia elettrica (+78 %). Questo valore va riflette

l'adeguamento contrattuale dovuto contrattualmente dal gestore, a seguito dell'affidamento del PPP, riconducibile in misura quasi esclusiva all'impennata dei costi per la materia prima energetica.

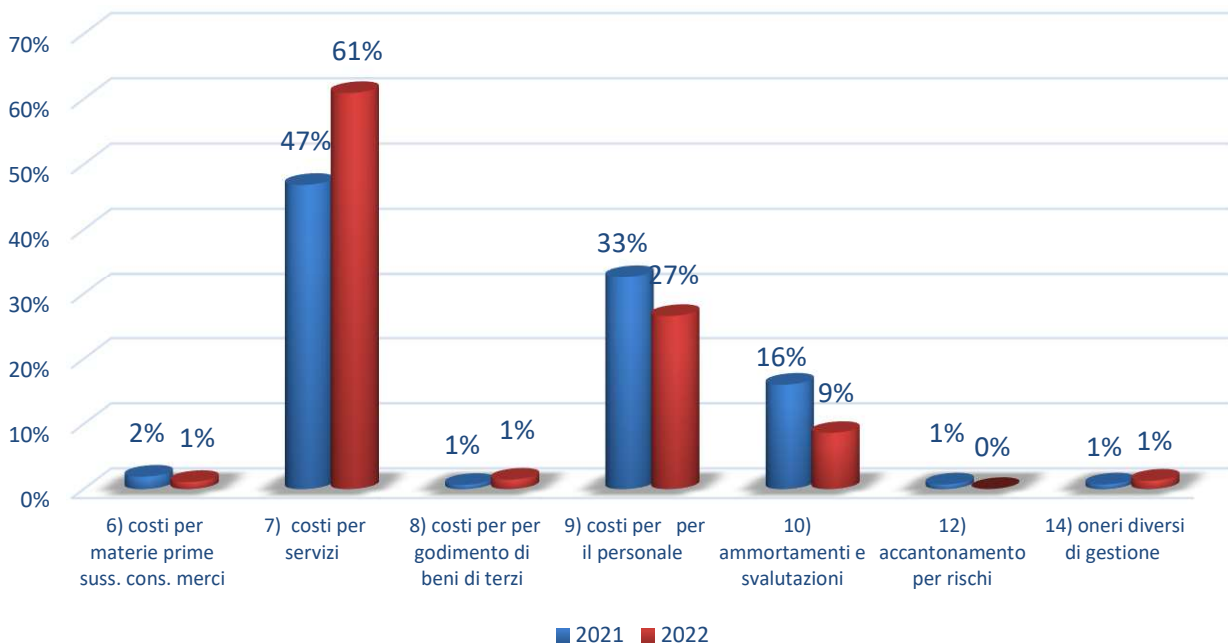
- o la crescita dei costi security (+19%)
- o il sostenimento di costi per incremento traffico LR14/2019 per circa 3.67 Mln di euro

**I costi per il personale** hanno fatto registrare una crescita complessiva pari al 8.40%. Questo incremento è riconducibile alla sospensione degli strumenti di integrazione salariale CIG e ad un impiego più intensivo delle risorse umane in concomitanza con l'incremento dei volumi di traffico, oltre che per l'applicazione dell'ultimo scaglione di aumento contrattuale previsto in sede rinnovo del CCNL Trasporto Aereo 2020-2022.

### Peso % dei costi sul Valore della Produzione 2021-2022



### Peso % costi della produzione 2021-2022

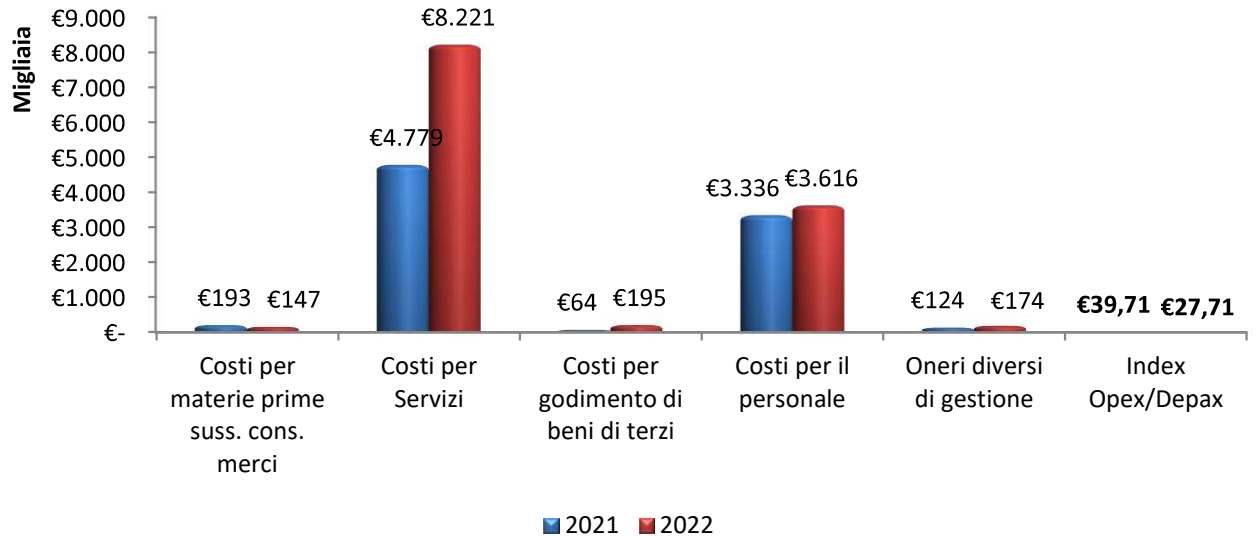


Riconducendo l'analisi ai costi correnti per la gestione Aeroportuale c.d. OPEX al netto dei costi ex Legge Regionale sostenuti, si rileva che l'indicatore Opex/Passeggeri in partenza ha sostanzialmente ridotto di oltre un terzo rispetto al 2021 (-41,23%), a fronte di una

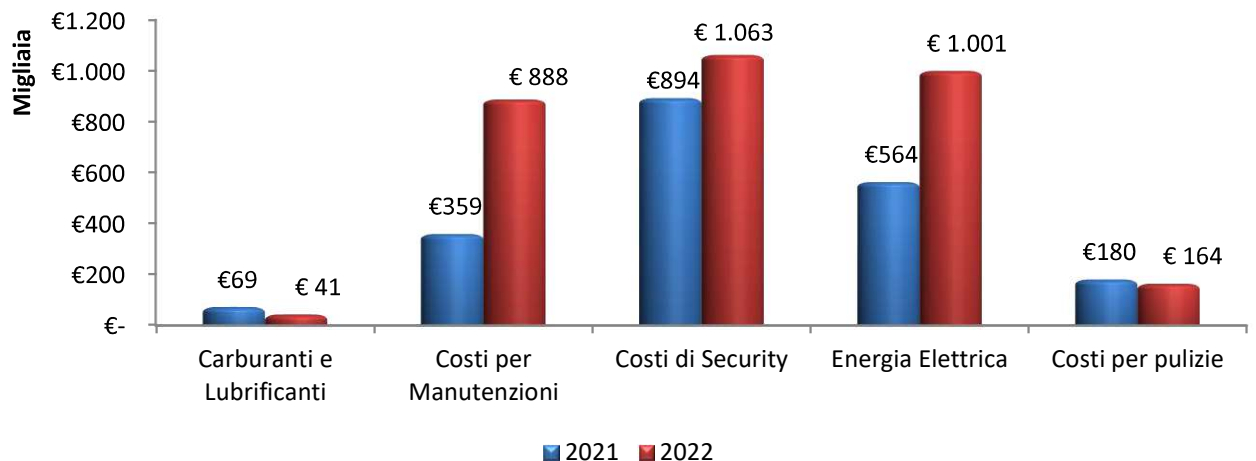
crescita del traffico passeggeri in partenza pari al +108%. È dunque pacifico che la struttura dei costi del gestore aeroportuale necessiti di una base più ampia di passeggeri, elemento imprescindibile per una maggior efficienza e per una più ottimale ripartizione dei costi fissi incompressibili.



## Andamento Opex 2021-2022



## Dettaglio principali valori Opex 2021-2022



### EQUITY

In data 5 maggio 2022 l'assemblea degli azionisti riunitasi in sessione straordinaria ha deliberato di coprire integralmente le perdite evidenziate nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 per complessivi Euro 4.577.336,33 nel modo seguente:

- mediante l'utilizzo dell'intera riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva Straordinaria" per complessivi Euro 5.147,65 riducendo così la perdita al 31 dicembre 2020 ad Euro 4.572.188,68 ;

- mediante l'utilizzo parziale della riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva da Sovrapprezzo azioni" per complessivi Euro 4.572.188,68 azzerando così la perdita residua al 31 dicembre 2020;

- la creazione di una Riserva da sovrapprezzo azioni per complessivi Euro 428.423,85 ;

- di rinviare la trattazione della perdita maturata al 31 dicembre 2021, pari ad Euro 3.932.745,55 , ai sensi della Legge n. 15/21 di Conversione del D.L. 228/2021 (cd D. L. Milleproroghe);

## ANALISI DEI RISULTATI NON ECONOMICI

### OPERATIONS

L'area operativa ha assistito ad un notevole aumento di voli di Aviazione Generale pari al 54% rispetto all'anno precedente: n. 1.036 movimenti nel 2022; n. 671 movimenti nel 2021.

Ciò, soprattutto, a causa del ripristino dell'evento "The Camp" in Sicilia Occidentale che ha impattato notevolmente sull'incremento del traffico VIP di Aviazione Generale nei mesi di Luglio e Agosto.

L'evento "The Camp" ha evidenziato la grande collaborazione tra il personale impiegato, gli Enti di Stato e gli Operatori Aeroportuali nell'assistenza dei voli di Aviazione Generale che richiede una particolare gestione del passeggero e dei servizi erogati.

Nei periodi di alta stagione l'attenzione si è focalizzata nel gestire al meglio le attività di Handling, cercando di ottimizzare l'impiego delle risorse umane, strumentali ed economiche, garantendo adeguati livelli di prestazioni con il potenziamento di alcuni servizi di Handling in outsourcing, certificati da ENAC, a supporto della movimentazione dei bagagli e dell'assistenza ai passeggeri.

Nei mesi di Novembre e Dicembre, a causa di alcune necessarie lavorazioni in pista e la conseguente emissione del NOTAM da parte di Aeronautica Militare, che ha determinato la chiusura dell'attività volativa civile in

alcune fasce orarie giornaliere, si è proceduto a ridurre le ore lavorate delle risorse umane impiegate nel reparto operativo.

Dai KPIs operativi registrati formalmente dai vettori, soprattutto da Ryanair, si evidenzia l'80% di puntualità operativa relativa alla movimentazione dei voli. La maggior parte dei ritardi registrati (Delay Code), sono stati determinati da cause imputabili al vettore come, ad esempio, attesa aeromobile da altra destinazione o a causa degli slot aeronautici di autorizzazioni al decollo.

A seguito di Audit interni e dei vettori, l'unità operativa ha proceduto ad intraprendere una serie di azioni correttive effettuando dei briefing formativi e informativi relativi alle policy e alle procedure dei vettori interessati.

Attraverso l'analisi del database e la continua alimentazione di un sistema di controllo e gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi di rampa, con le informazioni provenienti dalle check-list, si è cercato di mantenere il controllo sulle scadenze e sugli interventi da effettuare sui mezzi di rampa. Si segnala l'implementazione del parco mezzi con attrezzature elettriche, necessarie alla gestione dei servizi di piazzale aeromobili, nell'ottica di un progetto di sviluppo sempre più eco-sostenibile.

Gli interventi ordinari e straordinari sono stati garantiti in house.

### SECURITY

Il 2022 registra un ottimo rapporto tra costi dedicati ai servizi di sicurezza e traffico passeggeri. Infatti, l'incremento notevole del volume dei movimenti e del coefficiente di riempimento degli stessi, ha determinato una migliore produttività ed efficienza delle postazioni security, garantendo sempre il mantenimento degli standard e dei requisiti prescritti dalla normativa di settore. Dal grafico sotto, si evince, che per ogni ora del servizio security dedicato ai passeggeri in partenza, includendo anche le ore per lo screening del bagaglio da stiva e le ore del varco staff per il passaggio degli operatori aeroportuali e dei passeggeri a ridotta mobilità, sono stati processati quasi il doppio dei passeggeri. L'indice: pax in partenza rapportato alle ore security (varco pax-stiva-staff) è

cresciuto apprezzabilmente, si passa da 3,57 nel 2020 a 5,23 nel 2021 a 9,36 nel 2022.

L'area è stata sottoposta a numerosi audit da parte dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, i rilievi aperti, di carattere principalmente procedurale, sono stati chiusi con revisione delle procedure e refresh formativo alle GPG.

Nel 2022 si è continuato con all'attività dei cover test. In particolare sono state simulate diverse situazioni critiche in ambito security per verificare la risposta del sistema.

Come richiesto dal Piano Nazionale Security, è stata svolta una capillare e diffusa formazione in cyber security. Anche in relazione alla privacy è stato effettuato un assessment per verificare la vulnerabilità dei sistemi particolarmente

sensibili e per misurare l' idoneità e la completezza delle barriere protettive.

Sono stati acquistati degli UPS collocati in ogni postazione security per salvaguardare gli impianti in caso di distacchi di energia elettrica e per garantire la funzionalità e la continuità delle operazioni anche durante un eventuale black-out.

A fine Agosto si è conclusa la procedura aperta per l'affidamento dei servizi security per il triennio 2022-2025. Il processo di affidamento ha avuto un iter lineare, a seguito degli accertamenti e verifica dei requisiti da parte del RUP, a partire dal 1 Dicembre 2022 ha avuto avvio il nuovo contratto con la società KSM che si è aggiudicata l'appalto. Il costo del servizio per ora rispetto al contratto precedente è leggermente aumentato, da 19 euro si passa a 19,38 euro per unità. Tuttavia, si registra da un benchmark,

che è tra i costi security più bassi nel panorama degli aeroporti italiani.

Altresì, con il nuovo contratto oltre a mantenere le misure migliorative precedenti, come la control room da remoto, il sistema elettronico per il controllo dei veicoli, sono state implementate ulteriori sistemi tecnologici per innalzare il livello di security e per semplificare alcune procedure.

Dal 2022 si segnala anche un rafforzamento delle misure per accedere in area sterile aeroportuale, infatti per ottemperare al Piano Nazionale di Sicurezza ed a una disposizione da parte del Ministero dell'interno, per il rilascio della tessera aeroportuale in area critica si procede al controllo rafforzato dei precedenti personali, determinando così un allungamento dei tempi per l'emissione della tessera.

## SVILUPPO INFRASTRUTTURE

Nel corso dell'anno 2022, il programma di progettazione infrastrutture per l'Aeroporto Civile "V. Florio" di Trapani Birgi ha rivisto la distribuzione degli spazi commerciali ai piani interni dell'infrastruttura Terminal, rappresentando in linea progettuale nuovi scenari che attraverso percorsi obbligati portano ad attraversare spazi commerciali per

raggiungere le aree di imbarco nazionali e internazionali, oltre a nuovi spazi operativi per garantire e fornire servizi migliorativi. Tutto da concretizzare con l'affidamento della progettazione esecutiva.

## MANUTENZIONE

Nel corso dell'anno 2022, l'Area Manutenzione, oltre all'ordinario mantenimento degli impianti/ sistemi e delle infrastrutture Aeroportuali mediante attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, ha realizzato i seguenti interventi:

- Riqualificazione dei servizi igienici presso il piano terra e primo piano lato air side dell'edificio terminal, in particolare i piani lavabo e relativi accessori sono stati sostituiti con un sistema integrato con top lavabo realizzato in acrylic solid surface;
- Creazione di un'area a traffico controllato nella viabilità land side, in particolare sono state posizionate barriere di ingresso/uscita al limite del sedime aeroportuale con integrato un sistema di lettura e riconoscimento delle targhe, adeguata la segnaletica orizzontale e verticale, predisposta opportuna informativa di wayfinding; il tutto ha migliorato le condizioni di accessibilità all'aeroporto, garantito un

- maggiore livello di sicurezza all'utenza nonché un ordinato flusso veicolare ed incrementato la redditività di Airgest legata alla gestione delle proprie aree di sosta.
- Intervento di manutenzione straordinaria per l'adeguamento dello scarico fognario in prossimità del locale ex cabina elettrica, che ha migliorato il sistema di raccolta delle acque nere del terminal che periodicamente era soggetto ad otturazioni.

## MANUTENZIONE AIR SIDE

Nel corso dell'ultimo trimestre del 2022 si sono avviate le attività propedeutiche alla definizione del progetto esecutivo riguardante la ristrutturazione del locale "Ex Cabina Elettrica", il quale è stato concesso in subconcessione alla società Engie Servizi Spa che dovrà realizzare il progetto ed i lavori a proprie spese.

Dal mese di Maggio 2022 l'area Manutenzione è stata potenziata di un' unità mediante l'acquisizione di un servizio di manutenzione on-site in outsourcing.

A partire dal secondo trimestre 2022 in coordinamento con Aeronautica Militare è stato effettuato un importante intervento di manutenzione straordinaria in area di manovra, in particolare sono stati riqualificati numerosi pozzetti, canali di scolo a cielo aperto e migliorata la Resa della pista di volo 13/31, con tali attività sono state risolte delle non conformità infrastrutturali segnalate dal Team di certificazione ENAC. I lavori sono stati effettuati da Aeronautica Militare per la durata di circa quattro mesi, durante i quali l'operatività dello scalo civile non ha subito variazioni.

Nel corso dell'ultimo trimestre del 2022, Airgest ha provveduto a bonificare una vecchia strada parallela alla pista realizzando un percorso delimitato da paletti catarifrangenti dedicato ai

mezzi di soccorso per un immediato intervento e gestione di eventuali emergenze aeroportuali presso la pista.

Dal mese di Novembre 2022 l'Aeronautica Militare ha effettuato dei lavori di ammodernamento degli aiuti visivi luminosi (AVL) della pista principale 13/31, pista secondaria e luci di bordo delle TWY, mediante la sostituzione di tutti i corpi luminati alogeni con nuovi corpi luminanti a tecnologia Led. Le attività sono state svolte in determinati giorni e fasce orarie in cui non era previsto traffico di aeromobili civili, limitando al massimo i disagi per l'utenza e i vettori.

Nel mese di Dicembre 2022 è stato affidato ad un professionista un incarico per effettuare i rilievi di regolarità longitudinale e trasversale dell'area di manovra e dell'apron civile come previsto dalle normative di riferimento, inoltre è stata redatta una relazione tecnica con relative monografie per certificare i lavori effettuati da Aeronautica Militare ai sensi delle norme di settore EASA ADR- DNS.D.265, CS ADR.D.280 E CS ADR-DNS.D.330 di cui al Reg. UE n. 139-2014.

A seguito delle lavorazioni sopra citate la Direzione Enac Sicilia Occidentale nel mese di Dicembre 2022 ha rinnovato il certificato di Aeroporto di Airgest.

## SAFETY

Il Safety Management System è una disciplina, basata sull'applicazione di speciali tecniche di gestione sistematica, finalizzata alla identificazione e al controllo di eventi o condizioni indesiderate lungo tutto il ciclo di vita di un progetto, programma o attività. L'obiettivo principale è la prevenzione degli incidenti. La prevenzione di incidenti può essere conseguita tramite l'identificazione, la valutazione, l'eliminazione o il controllo dei cosiddetti safety-related hazards fino a livelli considerati accettabili e controllabili. Il SMS è quindi un sistema di qualità che permette al *Safety Manager* di effettuare in maniera continuativa l'analisi della sicurezza aeronautica con modalità e tecniche proattive, a prevenzione di potenziali eventi aeronautici tramite l'identificazione dei pericoli, la valutazione dei rischi e la successiva mitigazione di essi fino al raggiungimento di un livello di sicurezza considerato accettabile e controllabile.

Nel corso del 2022, grazie alla procedura di *Reporting System* in essere dal 2009, sono pervenute N°165 segnalazioni così classificate:

- ✓ 70 No Safety Effect;
- ✓ 39 Incident;
- ✓ 16 Serious Incident
- ✓ 0 Accident

55 di queste relative ad eventi occorsi, compreso 38 segnalazioni "mandatory" effettuate ad ENAC per il tramite del sistema Ecceairs.

Per ciò che concerne quest' ultima tipologia di segnalazione, l'origine è da ricercarsi quasi esclusivamente agli eventi di "*Bird Strike*", il cui trend nel corso del 2022 ha subito un evidente peggioramento rispetto lo scorso anno, dettato dalla grande movimentazione di terreno effettuata in area di Manovra, lavorazioni che hanno avuto tutti lo scopo di migliorare gli attuali livelli di safety delle operazioni ATC.

A tale scopo sono stati redatti appositi risk assessment, atti a dimostrare eventuali livelli equivalenti di safety durante le operazioni di manutenzione, a valle di azioni di mitigazione prese dal Gestore.

Nel corso dell'anno in analisi, si è provveduto ad effettuare circa 443 corsi sui Rischi d'*Airside* per il tramite di apposito software che permette una gestione *On Cloud* e totalmente in automatico di tutte le attività che portano alla conclusione del corso, compreso la valutazione dei test ed eventuale emissione degli attestati.

In modalità frontale sono stati invece organizzati circa 8 sessioni di patenti Aeroportuali, con l'emissione di n° 25 ADC.

Oltre alla nuova redazione dei già citati documenti, al fine di potere rinnovare la certificazione di questo gestore, sono stati aggiornati al 2022 altri 10 Risk Assessment.

Al fine di controllare i livelli di *safety* delle attività sottobordo, sono state effettuate diverse decine di audit,

## SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Nel corso del 2022, è stato aggiornato il DVR alla rev.09, integrando nuovi aggiornamenti rispetto ai seguenti rischi:

- ✓ valutazione viabilità;
- ✓ Stress da lavoro correlato;
- ✓ Rischio rumore e vibrazione.

Sono stati distribuiti un totale di 2.418 dispositivi di protezione individuali. Gran parte di questi sono costituiti da guanti monouso e mascherina FFP2, circa il 26% in meno rispetto al 2021.

## AMBIENTE

Nel corso del 2022 si è provveduto ad aggiornare l' autorizzazione agli scarichi relativa all'impianto di depurazione di acque reflue al servizio dell'intero Scalo, che sversa i liquidi perfettamente trattati, come da tabella, presso il fiume Chinisa.

E' stato rinnovato il contratto relativo alle attività di conduzione tecnica e manutenzione ordinaria del Depuratore.

## INFORMATION TECHNOLOGY

Nel corso del 2022, l'Area Information Technology, oltre all'ordinario mantenimento dei sistemi già acquisiti (aggiornamento licenze, manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura IT, contratti di assistenza su sistemi specifici, ecc), ha proseguito l'attività di sviluppo ed implementazione di nuove soluzioni tecnologiche, di seguito riportate:

L'infrastruttura Hardware del CED Aziendale è stata migliorata aumentando la potenza di calcolo del sistema Blade Server IBM.

Nella macro-area dei "Sistemi di scalo" il sistema di informativa al pubblico FIDS è stato implementato nelle postazioni gate 1 e 8 che ne erano sprovviste.

Il portale HR Zucchetti già in uso presso l'organizzazione con i moduli Gestione Presenze, Piano ferie e Workflow è stato ampliato con l'installazione e la configurazione dei nuovi moduli Zscheduling e Ztimesheet, migliorando ed

durante le fasi di taxi in e Taxi, con una percentuale di successo del 96,94%.

Su richiesta di Enac, si è provveduto infine a ritrarare la *Safety matrix* annuale in uso rispetto al consuntivo dei movimenti registrati nel corso del 2022.

La predetta diminuzione è stata sostanzialmente causata dalla fine della situazione pandemica da Covid 19 ed il conseguente mancato obbligo dell'uso dei dispositivi di protezione specifici quali le mascherine FFP2, che, si specifica, l'area SPP ha sempre in dotazione presso il magazzino, e su richiesta del personale, le stesse vengono regolarmente fornite.

Anche nel corso del 2022, non si registra nessun infortunio sia al personale Airgest Spa che al personale somministrato.

Le puntualità delle predette attività hanno consentito all'impianto di depurazione di funzionare a pieno regime, senza grosse problematiche, nonostante la vetustà dello stesso.

Si è inoltre provveduto ad una bonifica straordinaria dei locali del Distaccamento dei VVF, con il trasporto presso centri autorizzati, di diverse tipologie di rifiuti speciali, ed in alcuni casi, anche pericolosi.

ottimizzando la gestione dei turni di lavoro e la rilevazione sul campo delle attività svolte dal personale turnista. Inoltre, sono state acquistate le licenze per le APP dei moduli Presenze, Workflow, Zscheduling e ZTimesheet in modo da facilitare l'accesso alle funzionalità della piattaforma HR in modalità mobile.

Aggiornamento HW e Software della centrale telefonica aeroportuale e migrazione in tecnologia VOIP del flusso 15 canali della linea 0923-6101XX.

Applicazione di opportune configurazioni ed aggiornamenti software al fine di soddisfare i requisiti minimi di Cyber Security.

Dal mese di Settembre 2022 l'area Information Technology è stata potenziata con una risorsa full time di personale somministrato con ruolo di Sistemista Informatico.

## ENERGY

Dal mese di Febbraio 2022 è stato avviato il servizio previsto nel contratto di concessione e nell'offerta tecnica presentata in fase di gara da Engie Servizi Spa in riferimento al partenariato pubblico privato della concessione della progettazione definitiva, esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di riqualificazione e adeguamento degli impianti di illuminazione ed elettrici e di climatizzazione estiva ed invernale dell'infrastruttura terminal e dell'Aeroporto Civile "V. Florio" di Trapani - Birgi, con annessa gestione, esercizio, manutenzione ordinaria e straordinaria, ivi compresa la fornitura dei vettori energetici energia elettrica e gas/gasolio mediante finanza di progetto a seguito di proposta del promotore ai sensi dell'art. 183 comma 15 del d. lgs. 50/2016.

### SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ

Nel 2022 sono ripresi a pieno ritmo gli audit interni che, nel precedente biennio, per le note ragioni legate alla pandemia (Smart Working, Cassa integrazione, Sospensione dei voli etc) avevano subito prima un arresto e poi un lento riavvio. Nel mese di maggio 2022, l'organismo di Certificazione, Rina Services, ha svolto in presenza l'audit di rinnovo - per un ulteriore triennio - della certificazione ISO 9001:2015, all'esito del quale non sono emerse "Non Conformità" ma tre "Osservazioni" volte al miglioramento del sistema stesso e alla piena conformità alla norma di riferimento.

Numerosi, inoltre, sono stati gli audit esterni ai quali è stata sottoposta Airgest durante il 2022 sia da parte delle compagnie

### RILEVAZIONI CARTA DEI SERVIZI

Nel 2022 le rilevazioni necessarie alla redazione della Carta dei servizi, sebbene sempre effettuate nel precedente biennio, hanno ripreso la loro regolare impostazione come da circolare GEN 02B eliminando gli indicatori relativi ai servizi offerti durante la pandemia da Covid e non più richieste a partire dal 2022 per la cessata emergenza.

Le rilevazioni sono state svolte dalla nuova società incaricata BDS srl nelle due previste sessioni del 2022 (dal 07 al 13 luglio, alta stagione e dal 07 al 13 novembre 2022, bassa stagione) riuscendo a coprire pienamente il campione previsto di intervistati grazie all'ottima summer avuta nel nostro scalo. Relativamente alla soddisfazione dei passeggeri i dati sono stati decisamente soddisfacenti.

Non raggiungono la piena soddisfazione solo i seguenti indicatori:

- la percezione sulla connettività del wi-fi,

Come indicato nel contratto di concessione le forniture di energia elettrica e di gasolio per riscaldamento sono state effettuate e gestite dal concessionario Engie Servizi SPA a cui è stato intestato mediante voltura il POD Aeroportuale.

Durante il primo semestre del 2022 sono state svolte le attività di progettazione definitiva ed esecutiva dei lavori di efficientamento energetico previsti nel contratto di convenzione, gli elaborati di progetto sono stati inviati ad Aeronautica Militare ed ad ENAC per i pareri autorizzativi propedeutici all'avvio dei lavori.

aeree (v. Albatar, Corendon) che da parte di ENAC, con particolare riferimento agli audit di sorveglianza svolti dal Team di certificazione dell'Aeroporto, dal Team di security e dal Team Operazioni, che hanno aperto NC e osservazioni per le rispettive aree di competenza., il cui rientro nei termini previsti è tenuto sotto controllo dai rispettivi Responsabili d'area con il supporto e la condivisione dell'area qualità. Si è così provveduto ad aggiornare alcune procedure dell'area movimento e dell'area Security e ad avviare le eventuali ulteriori attività necessarie al citato rientro.

- la percezione sulla disponibilità, qualità e prezzi di negozi ed edicole
- la percezione sull'adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto.

Relativamente ai tempi di erogazione dei servizi, anche se ad una prima lettura questi potrebbero apparire superiori ai tempi conseguiti nel 2021, le ragioni sono da ricercarsi nel numero di passeggeri che dopo la pandemia ha ripreso a viaggiare e nel numero di bagagli in stiva da sbarcare, che ha anch'esso subito un incremento soprattutto a seguito della modifica della procedura della compagnia Ryanair.

Mettendo, infatti, i dati conseguiti a confronto con il 2018-2019 gli stessi risultano perfettamente allineati

Sempre altamente positivi i dati relativi alla soddisfazione sul servizio PRM che raggiungono per la quasi totalità degli indicatori il valore del 100%.



Infine, nel 2022 si è ritornati a profilare l'utenza sospesa nel corso del precedente biennio poiché la popolazione di viaggiatori era costituita quasi esclusivamente da passeggeri locali che si spostavano quasi esclusivamente per motivi cogenti.

La nuova Carta dei Servizi, inoltre, riporterà anche i target per il 2023. Rientrata l'emergenza pandemica, infatti, ENAC ha comunicato la necessità che per la Carta dei Servizi del nuovo

## TERMINAL

Anche nell'esercizio 2022 è stata posta particolare attenzione all'adempimento degli obblighi previsti da ENAC per il mantenimento della certificazione di gestore aeroportuale. In particolare, si evidenzia l'attività di monitoraggio dei livelli di qualità dei servizi offerti ai vari utenti (passeggeri, partner commerciali, clienti interni ecc.) nell'ambito delle attività connesse con gli impegni di cui alla "Carta dei Servizi 2022".

Si è provveduto alla riqualificazione e ammodernamento delle porte dei servizi igienici dei bagni arrivi nazionali e internazionali piano terra e partenze internazionali primo piano, con la rimozione e sostituzione delle porte di ingresso e di ogni singolo servizio.

Al piano terra area rent car abbiamo riqualificato e ammodernato l'area con l'inserimento di nuovi 7 desk

## SERVIZI AEROPORTUALI

Il 2022 è stato caratterizzato dal consolidamento delle azioni intraprese nell'anno precedente che hanno consentito di portare a termine progetti di beni e servizi e conseguenti attività specifiche ad essi connessi.

Ancora una volta, l'intera "macchina" organizzativa, rimasta in folle a causa delle difficoltà e delle limitazioni del biennio pandemico, ha re-ingranato la marcia per garantire il controllo ed il coordinamento della continuità dei servizi all'utenza, nel pieno rispetto di regole che garantiscono la sicurezza dell'intera infrastruttura, di chi vi opera e di chi ne usufruisce e beneficia.

In quest'ottica, il focus primario ha riguardato il progetto "VIABILITA' 2022" che, dal 1° Giugno, ha reso possibile l'implementazione della viabilità land-side, ai sensi dell'ordinanza Enac 2/2022. Il progetto, che traguarda come obiettivo finale la rimodulazione dei percorsi di accesso e la regolamentazione delle aree aperte al pubblico, garantisce il miglioramento di tutto il flusso veicolare (auto private, bus, taxi, noleggi vari, etc...) all'interno del sedime aeroportuale esterno eliminando, così, da un lato, qualsiasi pericolo derivante dalla prevedibile commistione tra persone e veicoli e offrendo,

anno gli aeroporti riprendano ad indicare agli obiettivi da raggiungere nell'annualità successiva. Anche tali obiettivi, come già sopra anticipato, erano stati sospesi nel biennio precedente ritenendo che sia i valori rilevati che gli eventuali target che si sarebbero potuti formulare non rispecchiassero pienamente la qualità e puntualità dei servizi offerti da Airgest in tempi ordinari.

reception inclusi tutti gli accessori e separatori desk, dando un'area più moderna ed efficiente per l'utenza dei rent-car. Si è creato una nuova area Bus passeggeri dove è stata installata una pensilina per l'attesa passeggeri e abbiamo installato una macchinetta che eroga bibite calde, fredde e snack, al fine di rendere accogliente all'utenza l'attesa dei bus.

Airgest il 29 di giugno 2022 ha festeggiato 30 anni di attività con l'organizzazione di una conferenza avente tema "Il trasporto aereo ed il ruolo degli scali regionali". La Regione Siciliana per l'evento ha donato la realizzazione di un murales dell'artista Igor Palminteri che rappresenta i luoghi più belli del territorio della provincia di Trapani.

dall'altro, la possibilità di poter sostare in spazi organizzati e, contestualmente, di poter beneficiare in tutta comodità dei servizi all'interno dell'aeroporto (punto di ristoro, ufficio informazioni, servizi di biglietteria, etc...).

Nello specifico, il nuovo progetto ha previsto:

- attivazione di sistema a barre sia ingresso che in uscita, con integrazione di sistema "lettura targa", tramite telecamere;
- installazione monitor unità centrale e citofono (collegato con tutte le postazioni) presso l'ufficio SAP;
- individuazione di percorsi dedicati e di aree riservate (carreggiata per taxi e/o veicoli autorizzati, area sosta PRM, area stazionamento autobus, area per operatori NCC, area "Kiss&Fly");
- installazione di casse automatiche (sia all'interno del terminal presso l'ufficio SAP, sia all'esterno sotto la pensilina arrivi o, direttamente alle barre d'uscita) che consentono, oltre a qualsiasi forma di pagamento, anche l'utilizzo di apposita App;



- attività formativa specifica dedicata alle unità lavorative (biglietteria, ufficio SAP, supporti) che, a vario titolo e a seconda della mansione svolta, devono gestire la funzionalità e la fruibilità del sistema;
- raddoppio di turnazioni, quando possibile, di unità lavorative dedicate alla gestione del sistema e presenza di “facilitatori” (associazione volontari) all'esterno che hanno svolto attività informativa nei confronti dell'utenza, dall'avvio del progetto e fino alla prima decade di Settembre;
- settaggio ed assegnazione badge per singolo operatore aeroportuale di ciascuna azienda o Ente (creazione di apposita anagrafica, scadenziario,

verifica e gestione anomalie funzionali, reportistica allarmi).

Particolare rilevanza ha avuto per l'area SAP, la decade dedicata all'evento “The Camp” (27 Luglio-5 Agosto) che ha previsto una particolare e dedicata attività amministrativa (rilascio titoli abilitativi per accesso persone, creazione anagrafica mezzi autorizzati per ingresso veicoli) e di coordinamento (logistica servizi aeroportuali) tra i vari reparti operativi aeroportuali e gli interlocutori dell'evento stesso.

Per ultimo, si segnala il buon risultato del nuovo tariffario TIV, diversificato per fasce orarie d'impiego e con l'obiettivo dell'eliminazione dei titoli gratuiti, che ha fatto registrare l'emissione gratuita di soli n°22 titoli, a fronte dei 281 emessi l'anno precedente.

### FORMAZIONE

Nel corso del 2022, la formazione tenuta sia da formatori interni che da formatori esterni è ripresa con grande vigore, realizzando un totale di oltre duemila ore di attività in aula e a distanza. E' stata svolta l'intera formazione obbligatoria prevista nel piano per il 2022 (v. corsi DGR, ADC, Security, etc) tenuta per lo più in aula per riprendere concetti e pratiche che meglio si apprendono con la presenza in aula anche se la modalità e-learning o in videoconferenza è stata mantenuta per i corsi periodici e per garantire la presenza o la frequenza da parte di tutti i dipendenti.

Si sono tenuti regolarmente i corsi annuali obbligatori in tema di:

- MOG231 e Privacy entrambi a seguito dell'aggiornamento e integrazione dei precedenti modelli esistenti

- ANTICORRUZIONE rivolto a tutti i dipendenti e, corsi avanzati e specifici per i responsabili d'area e le risorse ricoprenti determinati ruoli
- BCU per il personale della squadra di movimento
- PRM per la gestione delle persone a ridotta mobilità
- CYBERSECURITY per tutto il personale
- RISCHI SPECIFICI per il personale il cui corso precedente era in scadenza
- CONDUZIONE TERNA

Sono stati erogati anche i corsi svolti dai formatori interni, in materia di:

- PEA e PET
- Manuale d'aeroporto
- Manuale delle operazioni per l'area handling

### MOG231, CODICE ETICO E SISTEMA PRIVACY

Nel corso del 2022 è stato affidato con apposita ricerca di mercato l'incarico per il biennio 2022-2023 alla società ERGON AMBIENTE SrL per l'affiancamento al DPO e all'RPCT nell'aggiornamento e miglioramento continuo del MOG231, del Sistema privacy e risk assessment in materia di Anticorruzione.

Dopo la redazione di apposito Gantt, è stata avviata in collaborazione con il DPO l'attività di aggiornamento delle procedure in essere del sistema privacy, della relativa documentazione e avviati gli audit per verificare

l'applicazione del sistema stesso. Analogamente è proceduta l'attività di aggiornamento in tema di anticorruzione guidata dall'RPCT con l'aggiornamento della procedura Whistleblowing, che a breve entrerà in vigore, e l'implementazione del nuovo software per la ricezione delle denunce.

Infine nel mese di dicembre i consulenti della società Ergon in affiancamento al DPO e all'RPCT hanno tenuto l'annuale formazione sugli argomenti in parola.

## LE DINAMICHE DEL PERSONALE

Il 2022 è stato l'anno di uscita dalla morsa della crisi pandemica Sars-CoV2, sebbene bisognerà attendere ancora per una piena ripresa del settore Trasporto Aereo e andare verso la normalizzazione gestionale.

In tale contesto Airgest ha soppresso l'utilizzo della modalità Smart Working alle risorse di staff e di struttura da gennaio 2022. Modalità ripresa a fine anno, per la precisione da novembre 2022 a gennaio 2023, solo nel giorno di martedì e solo per le risorse di staff, a seguito chiusura per lavori in pista e consequenziale chiusura dello scalo, la cui durata, inizialmente programmata per 3 mesi alla fine si è protratta per tutta la stagione IATA Winter (come da appositi NOTAM regolarmente emessi). Tale provvedimento è stato attivato a seguito accordo sindacale che prevedeva nei gg di calo operativo e chiusura del terminal nella fascia oraria centrale della giornata, lo Smart Working per le risorse di Staff e la fruizione di Ferie, anche per frazione di giornata. Da questo accordo rimangono escluse quelle figure professionali che hanno l'obbligo di garantire il presidio, ossia le risorse afferenti i reparti produttivi della Manutenzione e Movimento-Vigilanza.

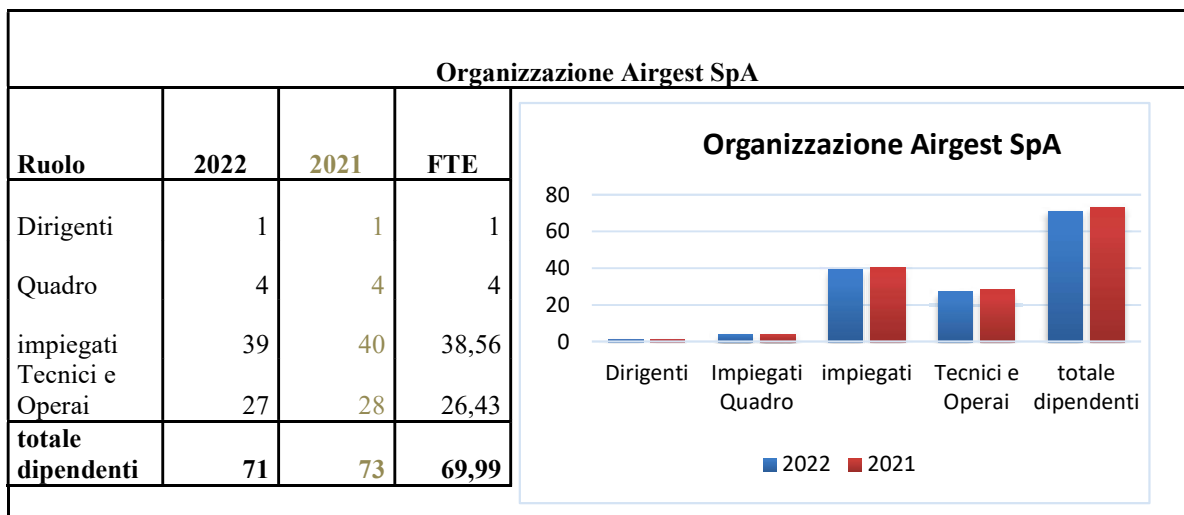
Airgest SpA nel 2022 ha svolto una grande e proficua attività di confronto con le OO.SS., che negli anni scorsi,

soprattutto durante i periodi di crisi, aziendale e pandemica, hanno mostrato sempre la massima collaborazione con l'azienda. Sin da gennaio 2022 è stato istituito un tavolo di confronto con tutte le sigle sindacali confederali, la cui attività si è protratta per quasi tutto l'anno.

Il tavolo con le OO.SS., in una prima fase, si è chiuso con il raggiungimento dell'obiettivo comune della sottoscrizione di n. 4 conciliazioni di cui 1 relativa ad una risorsa amministrativa ed 3 ad operai Capi Squadra.

Nel corso del 2022 la struttura organizzativa non ha subito variazioni se non per l'uscita di n. 2 risorse: 1 OUA posto in quiescenza dal 1 febbraio e 1 impiegato (COS) su dimissioni volontarie con decorrenza 1 aprile 2022.

Il numero complessivo delle risorse Airgest S.p.A. puntuale alla data del 31 dicembre 2022, in forza con contratto TI, è pari a 70 unità oltre 1 Dirigente. Le 70 risorse sono così distribuite: 66 FT e 4 risorse PT (n. 3 al 78% e 1 al 65%, così distribuite:



## APPALTI E CONTRATTI, AFFARI LEGALI E CORPORATE AFFAIRS

L'annualità 2022 si è aperta con la notizia, inerente l'operatività programmata per la *Summer 2022*, delle 21 rotte di cui 11 nazionali e 10 internazionali operate da 5 diverse compagnie aeree: Ryanair, AlbaStar Airline, Flydat.it, Blue Air, Corendon Airlines.

È stato possibile far fronte a tale importante attività operativa grazie all'affidamento del *“Potenziamento del servizio di assistenza agli aeromobili relativamente alla gestione dei passeggeri, dei bagagli e delle procedure di piazzale compresa la pulizia interna”*, presso l'aeroporto civile *“V. Florio” di Trapani – Birgi*.

Nel marzo del 2022, poi, il vettore AlbaStar S.A. si è aggiudicato, da e per Trapani Birgi, le rotte onerate in continuità territoriale per Ancona, Perugia e Trieste, precedentemente assegnate a Tayanjet. Il vettore AlbaStar collegava già l'aeroporto trapanese con gli aeroporti di Brindisi, Parma, e Napoli.

Tale offerta volativa si è aggiunta a quella già garantita da AlbaStar in forza dei voli di cui al programma di collegamenti aerei, di durata complessiva pari a 12 mesi, presentato ai fini della manifestazione di interesse per il Lotto 1 dell'avviso pubblico relativo alla «*Procedura selettiva dei beneficiari delle risorse di cui alla legge regionale 06 agosto 2019, n. 14 – art.13 “Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani Birgi”*».

Il successo delle attività finalizzate allo sviluppo e incremento del traffico passeggeri da e per lo scalo di Trapani Birgi ha indotto il socio di controllo della società, la Regione Siciliana, a varare (oltre alla L.R. n. 14/2019 e la L.R. n. 9/2021) anche la Legge Regionale n. 16/2022 il cui art. 27, rubricato «*Rifinanziamento articolo 13 della legge regionale 6 agosto 2019, n. 14*».

Se da un lato, sotto il profilo societario, l'annualità 2022 si è caratterizzata per la significativa ripresa del volato grazie alla sottoscrizione delle Convenzioni sottoscritte tra il Dipartimento regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo e la società Airgest S.p.a., ai sensi delle citate Leggi regionali, tuttavia, dall'altro lato l'anno 2022 ha fatto registrare la prosecuzione, da parte di alcuni vettori, della violazione degli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe, circostanza che ha reso indispensabile assumere delle determinazioni a tutela degli interessi societari.

In tal senso, si è registrato un significativo risultato con l'ottenimento da parte di ENAC, quale rimedio stragiudiziale dispiegato in prima battuta, del provvedimento ex art. 802 II comma cod. nav. prot. n. ENAC-ASC-15/11/2022-0141848-P disposto nei confronti del vettore AlbaStar limitato, momentaneamente, a «*tutti i voli in partenza diversi da quelli effettuati in regime di oneri di servizio pubblico*» precisando che l'esclusione dei voli in regime OSP «*viene fissata nelle more della definizione della questione ad essa relativa, attualmente in valutazione da parte di ENAC*».

Al contempo, sono state promosse anche iniziative giudiziali innanzi a diverse Autorità (civili ed amministrative) per il recupero coattivo del credito vantato dalla società di gestione aeroportuale verso i citati vettori, Albastar e Tayanjet. A fronte di ciò ne è derivata una pluralità di giudizi di opposizione che hanno aperto fasi

incidentali di merito che hanno dato luogo, già nel 2022, e che continueranno a dar luogo, nel 2023, ad un contraddittorio a cognizione piena in cui si sono già confrontate e si confronteranno le contrastanti ragioni creditorie e debitorie.

L'attività di recupero coattivo delle partite creditorie vantate dalla società di gestione ha interessato altresì alcuni sub concessionari di spazi aeroportuali divenuti inadempimenti agli obblighi discendenti dai contratti sottoscritti anche a causa della congiuntura economica negativa del precedente biennio 2020-2021 che ha determinato, a cascata, una difficoltà nello sviluppo del *business* di alcuni *partners* commerciali (avio).

Anche per tali vertenze è stato prontamente avviato l'iter volto al recupero coattivo del credito previo tentativo di giungere ad un accordo con i vari debitori volto alla dilazione del pagamento che, purtroppo, non è andata a buon fine.

Per altro verso, continua ad essere soddisfacente l'attività, iniziata nel 2018, di recupero dei crediti vantati nei confronti di ex dipendenti, risorse a T.D. ed a T.I., in quanto dal monitoraggio dei contenziosi del lavoro sorti negli anni precedenti, è emerso nel corso dell'annualità 2022 il rispetto delle rateizzazioni convenute, che in alcuni casi hanno portato ad una estinzione anticipata del debito. In materia di contratti, gli affidamenti conclusi dalla società, nel corso dell'anno 2022, sono stati prevalentemente riconducibili a quelli di importo sotto soglia comunitaria, anche in ragione del fatto che la nuova soglia prevista per l'affidamento diretto (con e senza confronto competitivo) pari ad € 139.000,00 soddisfa la gran parte delle necessità d'approvvigionamento di lavori, servizi e forniture.

In materia di contratti pubblici, inoltre, l'anno 2022 si è caratterizzato per l'avvenuta approvazione, in via preliminare, da parte del Consiglio dei Ministri, nella seduta del 16/12/2022, del decreto legislativo di riforma del Codice dei contratti pubblici, in attuazione dell'articolo 1 della [Legge 21 giugno 2022, n. 78](#), recante delega al Governo in materia di contratti pubblici.

[Il Nuovo Codice Appalti muove](#) da due principi cardine, stabiliti nei primi due articoli:

- il “principio del risultato”, inteso quale interesse pubblico primario del Codice medesimo, che afferisce all'affidamento del contratto e alla sua esecuzione con la massima tempestività e il migliore rapporto tra qualità e prezzo nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza e concorrenza;
- il “principio della fiducia” nell'azione legittima, trasparente e corretta della P.A., dei suoi funzionari e degli operatori economici.

In chiave prospettica, il Nuovo Codice Appalti – la cui operatività decorrerà, salvo imprevisti, dal 1° aprile 2023 – si pone (sulla scorta delle prime riflessioni offerte dagli

studiosi del settore) quale ulteriore strumento d’ausilio all’avviata semplificazione degli affidamenti della società di gestione.

## FATTORI DI RISCHIO

Nell’ottica di un approccio preventivo alla gestione dei rischi finalizzato ad orientare per tempo le attività e le strategie manageriali della governance, Airgest S.p.A. si è dotata di un’organizzazione che opera quotidianamente nel monitoraggio e misurazione dei principali fattori di rischio derivanti dalla sua attività.

### ▪ RISCHI SANITARI E LEGATI ALL’EVOLUZIONE DEL MERCATO DEL TRASPORTO AEREO:

I risultati economici di Airgest sono condizionati in maniera importante dall’andamento del traffico aereo e dalla mobilità delle persone che, a sua volta, può essere condizionato, tra le altre, dalla congiuntura economica, dalle condizioni economico-finanziarie dei vettori di

riferimento nonché da fenomeni e manifestazioni di emergenze sanitarie nazionali e pandemiche.

### ▪ RISCHIO CONFLITTI BELLICI:

L’aeroporto di Trapani Birgi è una infrastruttura militare aperta al traffico civile. Eventuali situazioni di conflitto che dovessero malauguratamente interessare il contingente dell’Aeronautica Militare di stanza a Birgi, potrebbero

avere riflessi negativi sull’attività della società come già accaduto in passato.

### ▪ RISCHI CONNESSI ALLA DIPENDENZA DA UN VETTORE PRINCIPALE:

Il business di Airgest è stato legato per molto tempo ed in misura significativa ai rapporti contrattuali instaurati con un solo vettore. La consistente diminuzione dei voli fatta registrare in passato, ha dimostrato come ciò possa avere un impatto negativo estremamente significativo sulla situazione operativa economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Al riguardo, si richiamano le recenti disposizioni normative di incentivazione ai vettori, LR14/19, LR 09/21, LR 16/22 e LR 02/2023, nonché gli Oneri di Servizio Pubblico ex Reg CE 1008, strumenti utili

a contenere i rischi connessi alla dipendenza da un unico vettore. A ciò si aggiunga l’attivazione di puntuali strumenti di Aviation marketing che potranno consentire di diversificare il novero dei vettori operanti presso lo scalo.

### ▪ RISCHIO NORMATIVO E REGOLATORIO:

La gestione aeroportuale viene svolta all’interno di un contesto normativo in continua trasformazione e regolato da numerose disposizioni a livello nazionale ed internazionale la cui modifica o evoluzione risulta di difficile previsione d’impatto in termini economici. In tale contesto, in ragione dei processi gestionali posti in essere,

la possibile futura sottoscrizione del Contratto di Programma e la messa in atto dei nuovi modelli tariffari, potrebbe prevedere il riconoscimento di maggiori oneri per la società.

#### ▪ **CRITICITÀ SULLA LIQUIDITÀ**

La Società facendo ricorso alle riserve di capitale disponibile, nonostante le evidenti ricadute finanziarie dell'emergenza epidemiologica pandemica cd "Covid-19" sulla base delle previsioni effettuate, attuando una gestione meticolosa ed attenta non presenta un rischio di deficit finanziario per l'esercizio 2023. Purtroppo, però la riduzione del traffico passeggeri e movimenti pesantemente registrato nel biennio 2020-2021 a causa dell'emergenza epidemiologica, con inevitabile produzione di imprevisti deficit finanziari, nonché l'imponente incremento degli oneri per fornitura di energia elettrica unito ai mancati pagamenti delle spettanze dovute dai vettori che hanno operato gli Oneri di Servizio

#### ▪ **RISCHIO DI CREDITO.**

Le difficoltà che il settore del trasporto aereo è soggetto ad attraversare, accentuate dalla nota crisi dei mercati da Covid-19 e dal conseguente impatto recessivo sull'economia industriale, cui si è aggiunta una forte spinta inflazionistica connessa anche al conflitto Russo-Ucraino,

#### ▪ **RISCHIO DI CAMBIO:**

Per il settore prevalentemente comunitario in cui opera, Airgest non è soggetta al rischio di cambio

#### ▪ **RISCHI CONNESSI AI RAPPORTI CON I DIPENDENTI E LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI:**

La società opera in una realtà industriale fortemente caratterizzata dalla presenza delle organizzazioni sindacali ed è quindi potenzialmente esposta al rischio di scioperi, ed ormai in misura limitata, al rischio di contenziosi lavoro. Inoltre, eventuali comportamenti non etici o inappropriati

#### ▪ **RISCHI CONNESSI ALLA COMPLIANCE NORMATIVA**

La società è per sua natura soggetta a rischi legati alla violazione di norme e regolamenti (es. privacy), principi etici (es. frode, corruzione, discriminazione) da parte di dipendenti, fornitori, partner nonché a rischi legati alla

Pubblico ex Reg CE 1008, in controtendenza con quanto preventivato nelle proprie proiezioni industriali, potrebbe nuovamente presentarsi per l'esercizio la necessità di un nuovo sostegno da parte della compagine azionaria. Per tale ragione la Società monitorerà costantemente le necessità di finanziamento e la liquidità al fine di poter assicurare, nel panorama di difficoltà già evidenziate, un livello minimo sufficiente a soddisfare le esigenze primarie di gestione. Sul punto si rimanda al paragrafo sull'evoluzione della gestione.

evidenzia le sue refluenze negative sui bilanci di numerose compagnie aeree ed operatori economici. Ciò detto, anche Airgest potrebbe essere esposta al rischio di mancato incasso parziale dei crediti maturati.

essendo le operazioni condotte nella quasi totalità in euro.

dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Gli strumenti di gestione di tali rischi sono: (i) ambiente di lavoro ottimale, (ii) cooperazione e dialogo continuo con sindacati, (iii) Codice Etico; (iv) procedure ex Legge 231/01.

salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale, che possono procurare sanzioni economiche, penali ed amministrative.

#### **ALTRE INFORMAZIONI PRESCRITTE DALL'ART 2428 C.C.**

- Nessuna attività di ricerca e sviluppo è stata effettuata dalla società nel corso del 2020;
- La società, in considerazione del mercato di riferimento, non è esposta a significativi rischi di variazione dei prezzi dei servizi offerti;
- La società non ha acquistato né alienato azioni proprie.

#### **RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE**

Si segnala che alla data di chiusura del bilancio i rapporti esistenti con la società controllata TAFS s.r.l. si riferiscono all'affidamento del nuovo deposito Carburanti Avio, per il

quale TAFS versa regolari canoni per l'utilizzo dello stesso. Per maggiori informazioni si veda l'apposito paragrafo in nota integrativa.

## PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

L'intenso lavoro di programmazione che la Società ha portato avanti in accordo con la compagine azionaria, in particolare nell'ultimo biennio, ed in concomitanza con il rallentamento degli effetti prodotti dalla pandemia da Covid-19, hanno consentito finalmente di riprendere le fila di un progetto di rilancio ma soprattutto di risanamento aziendale che ha dato evidenti segnali già nell'esercizio 2022.

Dalle previsioni formulate da numerosi analisti emerge che il settore, a livello europeo, si avvierà nel corso del 2023 ad un completo riallineamento ai dati di traffico registrati nel 2019, sancendo quindi di fatto la fine dell'emergenza sanitaria nel comparto del trasporto aereo. Come previsto infatti si è assistiti ad uno shock di settore, un brusco calo della domanda, l'imposizione di gravose misure di sicurezza, una lenta ripresa della fiducia dei consumatori ed un fisiologico decorso di circa un quadriennio per recuperare i volumi di traffico precedenti. Al riguardo, a vantaggio del posizionamento assunto dallo scalo di Trapani e dal suo modello di business, i dati economici confermano le aspettative per una ripartenza del settore trainata nel medio termine da viaggi di prossimità, grazie alla percezione di maggior affidabilità e sicurezza per trasferite trascorse all'interno del proprio paese o comunque in paesi limitrofi. Il trend è quindi sicuramente positivo ed in crescita.

Passata la fase più drammatica ed acuta quindi, sempre più lo scalo di Trapani nell'esercizio 2023, attraverso l'ormai noto coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana, ed agli accordi siglati con i vettori aerei, registrerà un progressivo miglioramento dei propri risultati, operativi e reddituali, che potranno dare nuovo slancio industriale allo scalo, imprescindibile volano economico nonché di fondamentale strumento di mobilità e di sviluppo a servizio delle esigenze sociali-sanitarie e di istruzione del territorio. Agli importanti risultati registrati attraverso l'utilizzo degli strumenti di incentivo al traffico ex L.R. 14/2019 si affiancano infatti le ulteriori misure di sostegno all'operatività messe in campo attraverso la LR 09/21, la LR 16/22 ed in ultimo, nel mese di febbraio la LR 2/2023, con le quali vengono stanziati risorse che garantiranno per i prossimi anni continuità operativa con costante crescita dei volumi di passeggeri e dei movimenti aeromobili serviti dalla Società.

Gli accordi sottoscritti con uno tra i più importanti player del settore, cui si affianca una costante attività di Aviation

marketing, potranno condurre lo scalo al traguardo di oltre 1,1 milione di passeggeri già dal 2023.

I viaggi di piacere stanno riprendendo costantemente quota comportando un'aumento della domanda di voli di collegamento diretto distante dal modello hub-to-spoke. I voli di collegamento diretto non richiedono la presenza di grandi nodi centrali e pertanto tale modello potrà favorire uno sviluppo più sensibile degli aeroporti minori quale quello di Trapani. In tale contesto la Società sta mantenendo una costante interlocuzione con numerosi vettori aerei, i quali continuano a manifestare, e comprensibilmente in maniera accresciuta, notevole interesse verso lo scalo.

A ciò va aggiunto che la Società, certamente in via posticipata sulle previsioni poste a base del proprio piano di risanamento redatto in epoca immediatamente pre-pandemica, già dal finire dell'esercizio 2022 è intervenuta su numerosi asset di redditività, sia aviation che no-aviation, rivedendo integralmente le tariffe per i servizi resi, gli accordi con i sub-concessionari commerciali, ed introducendo nuovi rami di business, che in combinato disposto con i volumi di traffico attesi, potranno consentire nell'esercizio 2023 di raggiungere il tanto auspicato e perseguito pareggio di bilancio.

Tuttavia in questo scenario vanno sempre monitorati con attenzione gli effetti dei nuclei di crisi geopolitica che hanno comportato un progressivo aumento del prezzo dell'energia e più in generale una spinta inflazionistica, che tanto ha già pesato sui conti della Società nell'esercizio 2022 data la sua natura di azienda energivora.

Non può quindi sottacersi che la fattispecie di incremento oneri per forniture energetiche, unita al drammatico impatto che la crisi pandemica ha avuto sui conti della società per un arco temporale maggiore di quello previsto, ed in combinato al forte deficit prodotto dai mancati pagamenti delle spettanze dovute dai vettori aggiudicatari delle rotte in Continuità territoriale ex RE CE 1008/2008, ha generato una sofferenza finanziaria che la società dovrà gestire anche con il coinvolgimento diretto della compagine azionaria.

Risulta sempre opportuno ricordare infatti che l'inattesa emergenza epidemiologica e la recente crisi bellica sono stati per il mondo del trasporto aereo un vero e proprio tsunami che ha prodotto, oltre a ingenti danni economici e finanziari, uno slittamento temporale di tutti i piani industriali di settore ed un inevitabile disallineamento con



le ipotesi originarie, incidendo sensibilmente anche sulle disponibilità finanziarie della società.

Un'attenta disamina del profilo tecnico che gli scali dovranno possedere nell'immediato futuro (transizione ecologica-compliance normativa-differenti dinamiche di gestione del passeggero), ha posto inoltre quale obiettivo di breve periodo quello di rispondere al fabbisogno di investimenti, cercando di intercettare misure di sostegno per opere infrastrutturali che dovranno essere garantiti.

Le intenzioni di rilancio dell'operatività dello scalo e conseguentemente della produzione di dinamiche rivolte al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della Società, sono pertanto il focus dell'azione industriale tracciata dal management.

A ciò si aggiunga anche che in funzione dei risultati di traffico generati, si creeranno nel medio tempo le condizioni di non aderenza al dettato del DM 521/97 in ordine alla dotazione minima di capitale sociale per i livelli di traffico serviti e previsti.

Pertanto, al netto delle iniziative che gli amministratori e la proprietà stanno ponendo in essere congiuntamente con l'obiettivo dichiarato del risanamento della gestione ed il mantenimento delle condizioni di continuità aziendale, il Consiglio di Amministrazione proporrà già nel 2023 all'Assemblea degli azionisti di riunirsi in sessione

straordinaria per intervenire ai sensi di quanto previsto dal codice civile e dalla normativa di settore, sul capitale della Società per una necessaria ripatrimonializzazione della stessa anche in funzione di una sua piena ristrutturazione.

Il complesso degli elementi elencati, il patrimonio esistente e le risorse finanziarie di cassa disponibili nonché i richiamati accordi operativi siglati con i vettori, costituiscono ancora una volta elemento probativo comunque per gli amministratori, seppur tenendo conto delle note criticità, dell'aspettativa che la società potrà continuare ad operare come impresa funzionante, considerando così appropriato, nonostante i rischi indicati in relazione, mostrarsi ragionevolmente certi della continuità aziendale e del funzionamento del suo complesso economico, in ragione delle iniziative poste in essere per fronteggiare con i risultati attesi i noti elementi di incertezza.

L'Organo amministrativo, nel rispetto del proprio programma di valutazione del rischio, si sta infine adoperando per un opportuno aggiornamento del proprio piano di risanamento ex d.lgs. 175/16 tenendo conto non solo delle perdite maturate ma, in un contesto nazionale ed internazionale di fortissima tensione, anche di eventuali fattori esogeni.

## **PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO**

Signori Soci,  
a conclusione della presente Relazione, il Consiglio di Amministrazione invita codesta Assemblea, convocata ai sensi dell'art. 2364, 2° comma c.c. ad approvare il Bilancio d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione

proponendo per il risultato, che rileva una perdita di € (2.334.331), il rinvio agli esercizi successivi ai sensi della L. n. 14 del 24 febbraio 2023 di conversione del DL 198/2022\_Milleproroghe.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione

*Dott. Salvatore Ombra*



Dati anagrafici	
denominazione	AIRGEST S.P.A.
sede	91031 MISILISCEMI (TP) AEROPORTO TRAPANI BIRGI
capitale sociale	9.362.496,00
capitale sociale interamente versato	si
codice CCIAA	TP
partita IVA	01613650819
codice fiscale	01613650819
numero REA	
forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
settore di attività prevalente (ATECO)	
società in liquidazione	no
società con socio unico	no
società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
appartenenza a un gruppo	no

	31/12/2022	31/12/2021
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
1) costi di impianto e di ampliamento	5.591	10.213
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	23.474	41.403
6) immobilizzazioni in corso e acconti	46.790	53.457
7) altre	3.224	4.146
Totale immobilizzazioni immateriali	79.079	109.219
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	10.471.281	10.897.479
2) impianti e macchinario	608.394	467.382
3) attrezzature industriali e commerciali	12.482	12.097
4) altri beni	213.985	213.609
5) immobilizzazioni in corso e acconti	2.795	
Totale immobilizzazioni materiali	11.308.937	11.590.567
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
<b>1) partecipazioni in</b>		
d-bis) altre imprese	277.950	277.950
Totale partecipazioni	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni (B)	11.665.966	11.977.736
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	29.231	50.977
Totale rimanenze	29.231	50.977
<b>II - Crediti</b>		
<b>1) verso clienti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.425.318	1.558.625
esigibili oltre l'esercizio successivo	704.441	576.930
Totale crediti verso clienti	3.129.759	2.135.555
<b>2) verso imprese controllate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	210	29.302
Totale crediti verso imprese controllate	210	29.302
<b>5-bis) crediti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	291.642	128.309
esigibili oltre l'esercizio successivo	13.036	2.553

Totale crediti tributari	304.678	130.862
<b>5-quater) verso altri</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	6.768.828	11.580.675
esigibili oltre l'esercizio successivo	69.652	84.960
Totale crediti verso altri	6.838.480	11.665.635
Totale crediti	10.273.127	13.961.354
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	4.669.256	6.426.904
3) danaro e valori in cassa	15.260	13.756
Totale disponibilità liquide	4.684.516	6.440.660
Totale attivo circolante (C)	16.977.159	20.452.991
D) Ratei e risconti	724.901	735.692
Totale attivo	27.377.741	33.166.419
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	9.362.496	9.362.496
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	428.424	5.000.613
<b>VI - Altre riserve, distintamente indicate</b>		
Riserva straordinaria		5.148
Totale altre riserve		5.148
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	(3.932.746)	(4.577.336)
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(2.334.331)	(3.932.746)
Totale patrimonio netto	3.523.843	5.858.175
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
4) altri	2.475.866	1.965.703
Totale fondi per rischi ed oneri	2.475.866	1.965.703
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.018.590	941.715
<b>D) Debiti</b>		
<b>6) acconti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	20.419	9.795
Totale acconti	20.419	9.795
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.065.781	1.717.697
esigibili oltre l'esercizio successivo		54.563
Totale debiti verso fornitori	2.065.781	1.772.260
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	110.092	119.199
Totale debiti tributari	110.092	119.199
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	164.638	153.276
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	164.638	153.276
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.217.570	1.035.367
esigibili oltre l'esercizio successivo		397.874
Totale altri debiti	1.217.570	1.433.241
Totale debiti	3.578.500	3.487.771
E) Ratei e risconti	16.780.942	20.913.055
Totale passivo	27.377.741	33.166.419

	31/12/2022	31/12/2021
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.016.772	3.829.884
<b>5) altri ricavi e proventi</b>		
contributi in conto esercizio	3.671.736	1.479.740
altri	610.888	976.609
Totale altri ricavi e proventi	4.282.624	2.456.349
Totale valore della produzione	11.299.396	6.286.233
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	146.520	193.187
7) per servizi	8.221.283	4.778.862
8) per godimento di beni di terzi	194.605	63.834
<b>9) per il personale</b>		
a) salari e stipendi	2.543.667	2.369.348
b) oneri sociali	809.810	752.560
c) trattamento di fine rapporto	258.368	203.624
e) altri costi	4.142	10.189
Totale costi per il personale	3.615.987	3.335.721
<b>10) ammortamenti e svalutazioni</b>		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	24.924	46.703
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.011.423	1.262.977
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	204.516	324.964
Totale ammortamenti e svalutazioni	1.240.863	1.634.644
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	18.141	3.358
12) accantonamenti per rischi		70.000
14) oneri diversi di gestione	174.118	124.212
Totale costi della produzione	13.611.517	10.203.820
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(2.312.121)	(3.917.587)
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
<b>d) proventi diversi dai precedenti</b>		
altri	1.310	245
Totale proventi diversi dai precedenti	1.310	245
Totale altri proventi finanziari	1.310	245
<b>17) interessi e altri oneri finanziari</b>		
altri	23.343	15.395
Totale interessi e altri oneri finanziari	23.343	15.395
17-bis) utili e perdite su cambi	(177)	(9)
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(22.210)	(15.159)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	(2.334.331)	(3.932.746)
21) Utile (perdita) dell'esercizio	(2.334.331)	(3.932.746)

	31/12/2022	31/12/2021
<b>Rendiconto finanziario, metodo indiretto</b>		
<b>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	(2.334.331)	(3.932.746)
Interessi passivi/(attivi)	22.033	15.150
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		(345)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(2.312.298)	(3.917.941)
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		
Accantonamenti ai fondi	258.368	203.624
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.036.347	1.309.680
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	580.163	(59.802)
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	1.874.878	1.453.502
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	(437.420)	(2.394.439)
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	21.746	3.358
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(994.204)	(507.181)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	293.521	(33.659)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	10.790	(631.804)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(4.132.113)	2.195.822
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	4.479.638	(8.394.126)
Totale variazioni del capitale circolante netto	(320.622)	(7.367.590)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	(758.042)	(9.762.029)
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	(22.033)	(15.150)
(Utilizzo dei fondi)	(251.493)	(185.046)
Totale altre rettifiche	(273.526)	(200.196)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(1.031.568)	(9.962.225)
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	(729.792)	(656.660)
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	5.216	(30.700)
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(724.576)	(687.360)
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi propri</b>		
Aumento di capitale a pagamento		3.487.940
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)		3.487.940
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(1.756.144)	(7.161.645)
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	6.426.904	13.593.597
Danaro e valori in cassa	13.756	8.708
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	6.440.660	13.602.305
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	4.669.256	6.426.904
Danaro e valori in cassa	15.260	13.756
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	4.684.516	6.440.660

## Informazioni in calce al rendiconto finanziario

Il rendiconto finanziario presentato è stato redatto con il metodo cosiddetto "indiretto" in conformità a quanto previsto dal principio contabile OIC 10.

Tale prospetto contabile presenta le variazioni, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio 2022 per effetto della gestione.

L'analisi del rendiconto finanziario evidenzia un flusso finanziario generato dall'attività operativa per Euro (1.031.568). Complessivamente si è determinato un incremento delle disponibilità liquide per euro (1.756.144).

## Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2022

### Nota integrativa, parte iniziale

Signori Soci,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile (o perdita) d'esercizio pari a Euro (2.334.331).

### Attività svolte

La Vostra Società come ben sapete svolge la propria attività nel settore aeroportuale dove opera, a far data dal 01/01/2013, in qualità di gestore totale come da decreto interministeriale del 31/12/2012, con durata trentennale, ai sensi dell'art 7 del decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 12 novembre 1997, n.521.

I settori di attività e le aree geografiche servite sono contenute nella relazione sulla gestione alla quale esplicitamente si rinvia.

### Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

I fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

- La Società ha ottenuto da parte di ENAC, quale rimedio stragiudiziale dispiegato in prima battuta per mancati pagamenti, il provvedimento ex art. 802 II comma cod. nav. prot. n. ENAC-ASC-15/11/2022-0141848-P disposto nei confronti del vettore AlbaStar limitato, a "tutti i voli in partenza diversi da quelli effettuati in regime di oneri di servizio pubblico";
- Nel mese di giugno 2022, con apposita ordinanza ENAC allo scopo di garantire l'accesso in aeroporto eliminando ogni situazione di pericolo e consentire una permanenza in sicurezza e comodità nell'area aeroportuale, è stata realizzata un'area a traffico regolamentato a pagamento all'interno della quale l'utente può muoversi attraverso corsie dedicate di ingresso e uscita che vengono disciplinate tramite un sistema con colonne a sbarre provviste di telecamere con tecnologia di lettura targhe.
- Nel mese di novembre 2022 ENAC ha avviato una vigilanza tariffaria ai sensi dell'art 19 del d.lgs 18/99 per i servizi di assistenza a terra erogati in regime di esclusiva;
- In data 29 dicembre 2022, a valle di una complessa istruttoria avviata dal team di certificazione Enac, lo scalo di Trapani ha registrato il rinnovo del Certificato d'Aeroporto al n. SC 039/APT, per il prossimo triennio e quindi sino al 31.12.2025.
- Accolto il ricorso presentato dal vettore Ryanair DAC, il TAR Lazio ha disposto l'annullamento dei provvedimenti concernenti l'imposizione di oneri di servizio pubblico ("OSP") per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trapani - Ancona e v.v., Trapani - Brindisi e v.v., Trapani - Napoli e v.v., Trapani - Parma e v.v., Trapani - Perugia e v.v., Trapani - Trieste e v.v.; i quali cesseranno dal mese di marzo 2023;
- Nell'esercizio 2022, il paese ha finalmente superato le enormi difficoltà derivanti dalla diffusione dell'infezione da SARS Covid-19 e dalle limitazioni alle attività economiche e non che ne erano derivate, ricevendo un forte slancio alla ripresa. Bisogna, altresì, dire che nel corso dell'anno si sono manifestate grosse problematiche legate all'approvvigionamento delle fonti energetiche e alla conseguente forte crescita del tasso d'inflazione in Italia e in tutti i paesi europei.

### Criteri di formazione

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2022 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34/UE. Per effetto del D.Lgs. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

Il bilancio in commento è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste

di Patrimonio Netto ai sensi dell'articolo 2423, sesto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in migliaia di Euro/(in unità di Euro).

La nota integrativa presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

Nei casi in cui la compensazione è ammessa dalla legge (crediti e debiti tributari compensati, contributi pubblici iscritti a riduzione del valore dell'immobilizzazione, utili e perdite su cambi indicati alla voce 17-bis del Conto Economico, imposte anticipate e differite incluse nella voce 20 del Conto Economico), sono indicati nella nota integrativa gli importi lordi oggetto di compensazione, come richiesto dall'art. 2423 ter, sesto comma C.C.

## **Principi di redazione**

(Rif. art. 2423, C.c. art. 2423-bis C.c.)

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

In applicazione del principio di rilevanza non sono stati rispettati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza avrebbe avuto effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

## **Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile**

(Rif. art. 2423, quinto comma, C.c.)

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

## **Cambiamenti di principi contabili**

La Società non ha effettuato cambiamenti nei principi contabili adottati.

## **Correzione di errori rilevanti**

La società non ha effettuato correzioni di errori rilevanti.

## **Problematiche di comparabilità e di adattamento**

La Società non ha registrato problematiche di comparabilità e di adattamento.

## **Criteri di valutazione applicati**

(Rif. art. 2426, primo comma, C.c.)

### ***Immobilizzazioni***

#### ***Immateriali***

Sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.

I costi di impianto e ampliamento e di sviluppo con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale. I costi di impianto e ampliamento sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni

I costi di sviluppo sono ammortizzati sistematicamente secondo la loro vita utile: nei casi eccezionali in cui non è possibile stimarne attendibilmente la vita utile, essi sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.

I diritti di brevetto industriale e i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, le licenze, concessioni e marchi sono ammortizzati con una aliquota annua del 20%.

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

### *Materiali*

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

Nel valore di iscrizione in bilancio si è tenuto conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione, criterio che abbiamo ritenuto ben rappresentato dalle seguenti aliquote, non modificate rispetto all'esercizio precedente e ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene:

- terreni e fabbricati:

Costruzioni leggere beni propri	10%
fabbricati bhs bagagli stiva partenze reversibili	3%
fabbricato aerostazione reversibile	3%
fabbricato merci reversibile	10%
fabbricato ricovero mezzi di rampa reversibile	10%
manutenzione pista di volo uso promiscuo	3%
manutenzione fabbricati e costruzioni leggere propri	10%
Parcheggio a raso	10%
piazzali aeromobili reversibili	3%
manutenzione fabbricati reversibili	10%

- impianti e macchinari:

impianto telefonico	20%
altri impianti e macchinari	15%
macchinari	15%
impianti generici	15%
impianti specifici	15%
Deposito carburante JA1	15%
impianti telefonia mobile	20%
manutenzione impianti generici reversibili	15%
impianti specifici aeroportuali reversibili	15%

- attrezzature:

attrezzature	15%
attrezzature varia e minuta	15%

- altri beni:

mobili ed arredi	12%
macchine elettroniche d'ufficio	20%
immobilizzazioni materiali diversi	20%
mezzi di rampa	20%
spese manutenzione da amm.re su beni propri e reversibili	20%

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore,



l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

### **Crediti**

La rilevazione iniziale del credito è effettuata al valore di presumibile realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e anche il rischio paese.

I crediti sono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito si estinguono oppure nel caso in cui sono stati trasferiti tutti i rischi inerenti al credito oggetto di smobilizzo.

L'attualizzazione dei crediti non è stata effettuata per i crediti con scadenza inferiore ai 12 mesi e/o in quanto gli effetti sono irrilevanti rispetto al valore non attualizzato.

Con riferimento ai crediti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

### **Debiti**

Sono rilevati al loro valore nominale, modificato in occasione di resi o di rettifiche di fatturazione.

L'attualizzazione dei debiti non è stata effettuata per i debiti con scadenza inferiore ai 12 mesi e/o in quanto gli effetti sono irrilevanti rispetto al valore non attualizzato. Con riferimento ai debiti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al loro valore nominale in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 19, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

### **Ratei e risconti**

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

### **Rimanenze magazzino**

Le rimanenze di materie ausiliarie e materiali di consumo sono iscritte in base al costo risultante a fine esercizio.

### **Partecipazioni**

Le partecipazioni in imprese controllate, iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie, sono valutate al costo di acquisto.

Le partecipazioni iscritte al costo di acquisto non sono state svalutate perché non hanno subito alcuna perdita durevole di valore.

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

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

### **Fondo TFR**

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 fondo 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 dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

### 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.

### Riconoscimento ricavi

I ricavi per vendite dei prodotti sono riconosciuti al momento del trasferimento dei rischi e dei benefici, che normalmente si identifica con la consegna o la spedizione dei beni.

I ricavi di natura finanziaria e quelli derivanti da prestazioni di servizi vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio corrente alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

I proventi e gli oneri relativi ad operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione a termine, ivi compresa la differenza tra prezzo a termine e prezzo a pronti, sono iscritte per le quote di competenza dell'esercizio.

### Altre informazioni

La Società, come previsto dal D.Lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

### Nota integrativa, attivo

#### Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Totale crediti per versamenti dovuti			

### Immobilizzazioni

#### Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
79.079	109.219	(30.140)

#### Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Costi di impianto e di ampliamento	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore di inizio esercizio</b>					
Costo	35.283	404.454	53.457	704.551	1.197.745
Rivalutazioni					
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	25.070	363.051		700.405	1.088.526
Valore di bilancio	10.213	41.403	53.457	4.146	109.219
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Incrementi per acquisizioni		1.453	40.600		42.053
Riclassificazioni in diminuzione			47.268		47.268
Ammortamento dell'esercizio	4.622	19.382		921	24.925
Totale variazioni	(4.622)	(17.929)	(6.668)	(921)	(30.140)
<b>Valore di fine esercizio</b>					
Costo	35.283	405.907	46.789	704.551	1.192.531
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	29.692	382.433		701.326	1.113.452
Valore di bilancio	5.591	23.474	46.789	3.225	79.079

La società ha ritenuto di non avvalersi della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2022 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto-legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022.

Pertanto, nell'esercizio corrente, gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali sono determinati e imputati a conto economico secondo le ordinarie regole di calcolo e imputazione.}

Nell'esercizio 2022 si registra un incremento pari ad € 40.600 principalmente riconducibile allo studio e progettazione del nuovo sistema di viabilità interna, successivamente stornato alle immobilizzazioni materiali a completamento dei lavori di realizzazione dell'intero progetto di gestione del parcheggio e della viabilità landside.

### Spostamenti da una ad altra voce

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

### Composizione delle voci costi di impianto e ampliamento, costi di sviluppo

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 3, C.c.)

Si indica qui di seguito la composizione delle voci costi di impianto e ampliamento e di sviluppo nonché le ragioni della loro iscrizione.

### Costi di impianto e ampliamento

Descrizione costi	Valore 31/12/2021	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2022
Aumento capitale sociale	10.213	4.621	5.591
<b>Totale</b>	<b>10.213</b>	<b>4.621</b>	<b>5.591</b>

Il valore della posta di bilancio pari ad € 5.591 rappresenta, al netto della quota di ammortamento, il residuo valore da ammortizzare della voce "Costi d'impianto e di ampliamento", ad oggi riconducibili esclusivamente a spese notarili pregresse.

Tale voce di costo è stata correlata ad una utilità protratta nel tempo pari a cinque esercizi decorrenti dall'anno di manifestazione della spesa; pertanto, si è proceduto ad ammortizzare per una percentuale annua pari al 20% del costo storico sostenuto ed a decorrere dall'esercizio di riferimento;

I costi di impianto e ampliamento sono iscritti in virtù del rapporto causa-effetto tra i costi in questione e i benefici che dagli stessi ci si attende. Nella voce sono ricompresi i costi per l'avviamento o l'ampliamento di un'unità produttiva quando i suoi costi non possono essere attribuiti a specifici impianti o macchinari nonché i costi di carattere straordinario per la formazione del personale nell'ambito di un processo di ristrutturazione aziendale o di implementazione di un nuovo processo produttivo.

### Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
11.308.937	11.590.567	(281.630)

**Movimenti delle immobilizzazioni materiali**

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
Costo	20.256.318	6.073.390	503.248	2.765.668		29.598.624
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	9.358.839	5.606.008	491.151	2.552.059		18.008.057
Valore di bilancio	10.897.479	467.382	12.097	213.609		11.590.567
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	289.436	352.383	5.285	80.680	41.995	769.779
Decrementi per alienazione o dismissione			850			850
Riclassifica in diminuzione					39.200	39.200
Ammortamento dell'esercizio	715.634	211.372	4.113	80.304		1.011.423
Altre variazioni			64			64
Totale variazioni	(426.198)	141.011	386	376	2.795	(281.630)
<b>Valore di fine esercizio</b>						
Costo	20.545.754	6.425.773	507.683	2.846.348	2.795	30.328.353
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	10.074.473	5.817.380	495.200	2.632.363		19.019.416
Valore di bilancio	10.471.281	608.393	12.483	213.985	2.795	11.308.937

La voce "Terreni e fabbricati" annotata in bilancio per un importo pari ad Euro 10.471.281 al netto dei relativi fondi di ammortamento, acquisita nel patrimonio aziendale sia a mezzo la misura comunitaria di finanziamento POR Misura 6.04 -2000/2006, sia con mezzi della Società, accoglie le seguenti voci:

## Terreni e fabbricati

## 1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo 31/12/2022	storico	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
costruzioni leggere		17.100	9.187	7.913
Manutenzione su costruzioni leggere		61.569	39.784	21.785

## 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo 31/12/2022	storico al	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
Fabbricati industriali bhs Por		316.968	133.452	183.516
Fabbricato ricovero mezzi di rampa Por		399.663	399.663	-
Fabbricato merci Por		658.764	650.957	7.807
Fabbricato aerostazione Por		9.261.432	3.289.404	5.972.028
Parcheggio a raso		1.271.876	1.100.330	171.546
Manutenzione su fabbricati reversibili		2.349.864	2.117.728	232.136
Piazzali aeromobili reversibili		5.890.258	2.300.598	3.589.660
Manutenzione pista di volo uso promiscuo		318.259	33.369	284.890

Nell'esercizio 2022 si registra un incremento pari ad € 289.436 principalmente riconducibile ai seguenti interventi:

- Impermeabilizzazione del Solaio di copertura del terminal € 35.150;
- Manutenzione straordinaria di parte dei servizi igienici Terminal € 52.680;
- Manutenzione straordinaria pavimentazione piazzale aeromobili € 23.600;
- Manutenzione straordinaria infrastruttura di volo air side € 46.880;
- Manutenzione straordinaria alla perimetrale di viabilità land side € 33.420;

## Impianti e macchinario

## 1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico al 31/12/2022	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
Impianti specifici	388.809	101.284	287.525
Impianti specifici bhs	106.162	104.185	1.977
Impianti di telefonia mobile	31.270	29.997	1.273
Impianti di telefonia fissa	35.045	35.008	37
Altri impianti e macchinari	150.558	134.818	15.740
Impianti generici	219.962	177.953	42.009
Macchinari	1.222.767	1.138.095	84.672

Nell'esercizio 2022 si registra un incremento pari ad € 317.429 principalmente riconducibili ad acquisizioni di impianti per la realizzazione dei differenti progetti di gestione del parcheggio e della viabilità land side per € 184.104

## 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico al 31/12/2022	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
Impianti spe.ci bhs bag stiva partenze reversibili	411.490	411.490	-
Impianti generici reversibili	204.111	192.162	11.949
Impianti specifici reversibili	1.217.776	1.054.564	163.212
manutenzione impianti generici reversibili	70.163	70.163	-
Macchinari reversibili	55.078	55.078	-
Deposito carburante JA1 reversibile	2.312.582	2.312.582	-

Nell'esercizio 2022 si registra un incremento pari ad € 34.954 principalmente riconducibile ad interventi su impianti a servizio del Terminal.

## Attrezzature industriali e commerciali

## 1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico al 31/12/2022	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
Attrezzature	297.565	291.436	6.129
Attrezzatura varia e minuta	46.008	42.754	3.254
Elaboratori	51.695	51.695	-
Attrezzature specifiche aeroportuali	112.415	109.316	3.099

## Altri beni

## 1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico al 31/12/2022	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
macchine elettroniche d'ufficio	420.095	348.014	72.081
autoveicoli da trasporto	78.633	68.308	10.325
mezzi di trasporto interni	24.136	23.546	590
Mezzi di rampa	1.065.286	966.281	99.005
Arredamento	359.478	335.306	24.172
Altri beni materiali	253.313	245.501	7.812

Nell'esercizio in commento si segnala principalmente l'acquisizione di mezzi di rampa/manutenzione per complessivi € 22.700 e l'acquisizione di n°7 banconi RAC per € 10.420

## 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico al 31/12/2022	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
Arredamento per beni reversibili	37.300	37.300	-
spese di manutenzione e riparazione da ammortizzare su beni reversibili	608.107	608.107	-

Immobilizzazioni in corso e acconti

## 1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico al 31/12/2022	fondo al 31/12/2022	valore residuo al 31/12/2022
Immob. Materiali in corso	2.795	-	2.795

Contributi in conto impianti

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 la società ha realizzato investimenti in beni strumentali materiali ammissibili al credito di imposta ex art.1, commi 184-197 L.n.160/2019 per euro 70.902, maturando un credito di imposta, nella misura del 6% del costo sostenuto, per un importo di euro 4.254, spendibile in 5 rate annuali a partire dall'esercizio successivo a quello di entrata in funzione, quindi dal 2021.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2021 la società ha realizzato nuovi investimenti in beni strumentali materiali ammissibili al credito di imposta ex L.n.178/2020 per euro 208.147, maturando un credito di imposta, nella misura del 10% del costo sostenuto, per un importo di euro 20.815, spendibile in relazione alla vita utile dei cespiti a partire dall'entrata in funzione degli stessi, e nello specifico dall'esercizio 2022.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 la società ha realizzato investimenti in beni strumentali materiali ammissibili al credito di imposta ex art.1, commi 184-197 L.n.160/2019 per euro 283.352, maturando un credito di imposta, nella misura del 6% del costo sostenuto, per un importo di euro 17.001, spendibile in 3 rate annuali a partire dall'esercizio successivo a quello di entrata in funzione, quindi dal 2023.

Per la contabilizzazione di tali contributi secondo il criterio di competenza, è stato scelto il metodo indiretto tramite l'iscrizione dei risconti passivi secondo un criterio sistematico lungo la vita utile dei cespiti.

**Operazioni di locazione finanziaria**

La società ha non in essere contratti di locazione finanziaria

**Immobilizzazioni finanziarie**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
277.950	277.950	

**Movimenti di partecipazioni, altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati**

	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
<b>Valore di inizio esercizio</b>		
Costo	277.950	277.950
Valore di bilancio	277.950	277.950
<b>Variazioni nell'esercizio</b>		
<b>Valore di fine esercizio</b>		
Costo	277.950	277.950
Valore di bilancio	277.950	277.950

**Partecipazioni**

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società.

Le partecipazioni in imprese controllate sono valutate, nel rispetto del principio della continuità, al costo di acquisto.

**Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati****Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese controllate**

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimoni o netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in perc.	Valore a bilancio o corrispondente credito
TRAPANI AIR FUELLING SERVICE S.R.L.	TRAPANI	02483910812	100.000	447.314	897.649	51.000	51	277.950

In data 28 febbraio 2023 l'assemblea dei soci della partecipata TAFS SRL, grazie alla sensibile ripresa delle attività volativa registrata nel corso dell'esercizio 2022 nonostante un contesto d'inizio anno ancora in parte caratterizzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19, ha deliberato l'approvazione della proposta di distribuzione degli utili relativi al bilancio al 31 dicembre 2022, di ammontare pari ad € 447.314,00, secondo la quota di partecipazione di ciascun socio al Capitale della società TAFS Srl e più precisamente:

- o Airgest Spa, quota di partecipazione alla Società Tafs Srl pari al 51%, dividendo spettante € 228.130,14
- o Kuwait Petroleum Italia Spa, quota di partecipazione alla Società Tafs Srl pari al 49%, dividendo spettante € 219.183,86

inoltre, nella medesima seduta l'assemblea di TAFS srl ha deliberato di distribuire ai soci una parte delle riserve disponibili annoverate tra le riserve statutarie, per un ammontare pari ad € 240.423,00, proporzionalmente rispetto alla quota di partecipazione al capitale della società e più precisamente:

- o Airgest Spa, quota di partecipazione alla Società Tafs Srl pari al 51%, ammontare spettante € 122.615,73
- o Kuwait Petroleum Italia Spa, quota di partecipazione alla Società Tafs Srl pari al 49%, ammontare spettante € 117.807,27

La registrata sensibile ripresa operativa dello scalo di Trapani a partire già dal mese di gennaio 2023 in combinato disposto con i validi driver, anche di natura normativa lascia preventivare la maturazione di ulteriori utili negli esercizi futuri. Per tale motivo si è ritenuto ragionevole poter mantenere il valore al costo.

E' opportuno segnalare inoltre che il socio di minoranza Kuwait Petroleum Italia spa ha recentemente avviato una procedura di cessione della quota in proprio possesso, registrando l'offerta di acquisto di un operatore di settore che determina un valore di mercato pari al doppio del valore nominale della quota.

**Valore delle immobilizzazioni finanziarie****Analisi del valore delle immobilizzazioni finanziarie**

	Valore contabile
Partecipazioni in altre imprese	277.950
Totale	277.950

**Dettaglio del valore delle partecipazioni immobilizzate in altre imprese**

Descrizione	Valore contabile
Altre partecipazioni in altre imprese	277.950
Totale	277.950

**Attivo circolante****Rimanenze**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
29.231	50.977	(21.746)

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente Nota integrativa.



	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	50.977	(21.746)	29.231
Totale rimanenze	50.977	(21.746)	29.231

**Crediti iscritti nell'attivo circolante**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
12.263.412	13.961.354	(1.697.942)

**Variazioni e 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
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	2.135.555	994.204	3.129.759	2.425.318	704.441
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	29.302	(29.092)	210	210	
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	130.862	173.816	304.678	291.642	13.036
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	11.665.635	(4.827.155)	6.838.480	6.768.828	69.652
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	13.961.354	(3.688.227)	10.273.127	9.485.998	787.129

**C II 1) Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante:**

- 1) Il valore dei crediti v/clienti esigibili entro l'esercizio successivo risulta dalla differenza tra i crediti commerciali a breve termine, le note di credito da emettere ed il fondo svalutazione crediti accantonato nell'anno:

Codice Bilancio	C II 01 a
Descrizione	
crediti verso clienti	€ 2.240.773
clienti c/fatture da emettere	€ 187.936
note di credito da emettere	-€ 3.391
totale CII 01 a -crediti esigibili entro l'esercizio successivo	2.425.318

- 2) I crediti v/clienti oltre l'esercizio successivo rappresentano tutte le posizioni in contenzioso ed in sofferenza formatesi nel corso degli anni e per le quali non si è ancora addivenuti ad una definizione. La voce comprende crediti commerciali per la cui riscossione Airgest ha provveduto ad ingiunzione di pagamento (crediti in contenzioso) o si è insinuata nelle procedure fallimentare (crediti in sofferenza):

Codice Bilancio	C II 01 b
Descrizione	
Clienti in contenzioso diversi	1.574.930
Fondo svalutazione crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	870.489
totale CII 01 b -crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	704.441

I crediti in contenzioso, afferenti principalmente a crediti vantati nei confronti di vettori aerei, hanno subito allo stesso tempo ed in via prudenziale una variazione in incremento per € 332.027 riconducibile a situazioni di contenzioso già avviate, Alitalia SAI, ed alle azioni di recupero forzoso del credito vantato verso il vettore ed Albastar per il quale si è prudenzialmente effettuato un accantonamento nell'esercizio in corso pari ad € 70.000.

Il Fondo svalutazione crediti v/clienti, pari ad € 870.489 è stato adeguato tenendo conto anche dell'informativa fornita dai vari legali incaricati, con un accantonamento d'anno pari ad € 204516, per una raggiunta copertura complessiva:

- del 100% del credito vantato nei confronti del vettore Alitalia SAI, in ragione anche del progetto di stato passivo del giudice delegato;
- del 100% del credito vantato nei confronti del vettore TayaranJet;
- del 100% del credito vantato nei confronti del vettore Blue Air;
- del 28% del credito vantato nei confronti del vettore Albastar;

Il fondo in parola ha così raggiunto una copertura di circa il 76% dei complessivi crediti in contenzioso, al netto della voce "addizionali comunali sui diritti di imbarco", quest'ultima non rientrante tra le componenti di ricavo della società.

Pertanto, l'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni.

Descrizione	Fondo svalutazione crediti verso clienti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2022	665.973
Utilizzo fondo (-)	-
Accantonamenti (+)	204.516
Consistenza finale al 31.12.2022	870.489

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986
saldo al 31/12/2021	665.973	33.961
Utilizzo nell'esercizio	-	-
Accantonamento esercizio	204.516	20.002
saldo al 31/12/2022	870.489	53.963

C II 2) Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante esigibili entro esercizio successivo:

La voce comprende il credito commerciale verso la società controllata T.A.F.S. relativo al fitto della infrastruttura centralizzata del Deposito carburante.

Codice Bilancio	C II 02 a
Descrizione	
Crediti v/Cliente T.A.S.F.	210
Totale CII 02 1) - crediti v/imprese controllate esigibili entro l'esercizio successivo	210

C II 5 bis a) Crediti tributari entro esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 5 BIS a
Descrizione	
ERARIO C/RITENUTE SUBITE	66
ALTRI CREDITI TRIBUTARI ENTRO	6.518
CREDITO IVA	10.937
IRES C/CREDITO	274.158
ERARIO C/CREDITI LAVORIO DIP.	-37
TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI ENTRO 12 MESI	291.642

La voce "Crediti diversi tributari" contiene nell'esercizio in commento un credito d'imposta su acquisti beni strumentali L. 178/20 pari ad € 5.667,05, quest'ultima rappresenta la prima quota di tre.

La voce " Credito c/imposte IRES" pari ad € 274.158 è riconducibile alla ritenuta del 4% sui contributi pubblici ricevuti dalle imprese, nel caso di specie afferente il contributo L.R. 14/2019 e LR 09/2021 ricevuto nell'esercizio in corso ed in quello precedente.

## C II 5 bis b) Crediti tributari oltre esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 5 BIS b
Descrizione	
ALTRI CREDITI TRIBUTARI OLTRE	13.036
TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI OLTRE 12 MESI	13.036

## C II 5 quater) Verso altri esigibili entro esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 5 QUATER a
Descrizione	
CARTE DI CREDITO	1.409
CREDITO PER INCASSO POS	1.297
CREDITI C/VEND.TKT SOSPESO	469
CREDITI C/VEND.PARCHEGGIO SOSPESO WEB	69
DIPENDENTI C/CREDITI ENTRO ES.SUCC.	11.373
CRED.V/DIPENDENTI BIGLIETTERIA	521
CONTENZIOSI LAVORO C/CREDITI ENTRO ES.	10.957
FORNITORI C/ANTICIPI	1.053
CAUZIONI C/CREDITI ENTRO ES.SUCC.	1.185
CREDITI VARI ESIGIBILI ENTRO ES.SUCC.	3.861
CONTENZIOSI VARI C/CREDITI ENTRO ES.	6.968
CREDITI V/ ALTRI ENTI	10
CRED.V/REGIONE SICILIANA	6.729.638
CRED.V/ERARIO E IST. PREV.LI ENTRO ES.	18
TOTALE VERSO ALTRI ENTRO 12 MESI	6.768.828

La voce "crediti V/Regione siciliana" è afferente il credito correlato ai contributi ex LR 14/2019 e con LR 09/21 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi", sorto a seguito del rispetto degli adempimenti previsti dalle n° 2 Convenzioni ex art 13. commi 2 e 3 della legge regionale n. 14, siglate con l'Assessorato regionale al Turismo nel dicembre 2019 e nel dicembre 2021. Si è infatti giunti nell'esercizio 2022, all'impegno della totalità dei fondi stanziati, pari a circa € 13,6 mln, attraverso la sottoscrizione di puntuali accordi contrattuali con avvio di una programmazione operativa di oltre un triennio a far data dalla stagione Summer 2021.

Si segnala per l'esercizio in commento il recupero finanziario di posizioni creditorie vantate nei confronti dell'Erario e dell'INPS per complessivi € 55.197

## C II 5 2) Verso altri esigibili oltre esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 5 QUATER b
Descrizione	
CONTENZIOSI LAVORO C/CREDIT OLTRE ES.	178.365
FONDO RISCHI SU ALTRI CREDITI OLTRE ES.	-108.713
TOTALE VERSO ALTRI OLTRE 12 MESI	69.652

La voce accoglie in larga parte posizioni di credito maturate nei confronti di alcuni dipendenti nell'ambito di contenzioso lavoro a seguito di sentenze favorevoli. Nell'esercizio 2022 prosegue l'azione di recupero pacifico di parte dei crediti in contenzioso lavoro.

Si segnala il recupero totale della posizione creditoria vantata nei confronti di un ex amministratore sorto a seguito di applicazione di normativa regionale sul tetto ai compensi

Descrizione	Fondo rischi su altri crediti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2022	108.713
Utilizzo fondo (-)	0
Accantonamenti (+)	0
Consistenza finale al 31.12.2022	108.713

**Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica**

La ripartizione dei crediti al 31/12/2022 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso controllate iscritte nell'attivo circolante	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Italia	473.578	210	304.678	6.838.480	7.616.946
Danimarca	131.505				131.505
Francia	16.894				16.894
Irlanda	1.528.751				1.528.751
Malta	13.762				13.762
Spagna	610.683				610.683
Romania	141.043				141.043
Bulgaria	9.454				9.454
Altri Paesi	204.089				204.089
<b>Totale</b>	<b>3.129.759</b>	<b>210</b>	<b>304.678</b>	<b>6.838.480</b>	<b>10.273.127</b>

**Disponibilità liquide**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
4.684.516	6.440.660	(1.756.144)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	6.426.904	(1.757.648)	4.669.256
Denaro e altri valori in cassa	13.756	1.504	15.260
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>6.440.660</b>	<b>(1.756.144)</b>	<b>4.684.516</b>

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

**Ratei e risconti attivi**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
724.901	735.692	(10.791)

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 e ripartibili in ragione del tempo.

Anche per tali poste, i criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.

Non sussistono, al 31/12/2022, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio		735.692	735.692
Variazione nell'esercizio	30.134	(40.925)	(10.791)
Valore di fine esercizio	30.134	694.767	724.901

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
storno ricavi di competenza per fitti aree e locali rent a car	30.135
storno costi di competenza per canoni di concessione software	27.179
storno costi di competenza per abbonamenti a libri e giornali	202
storno costi di competenza per premi di assicurazione	49.406
storno costi di competenza per tasse possesso automezzi	229
storno costi di competenza per canoni noleggi imp. e altri beni	396
storno costi di competenza per canoni manutenzione beni propri	9.787
storno costi di competenza per spese per increm.to ex art.13	607.567
	<b>724.901</b>

Non sussistono, al 31/12/2022, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

**Oneri finanziari capitalizzati**

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari all'attivo (articolo 2427, primo comma, n. 8, C.c.)

**Nota integrativa, passivo e patrimonio netto****Patrimonio netto**

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
3.523.844	5.858.175	(2.334.331)

**Variazioni nelle voci di patrimonio netto**

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	9.362.496					9.362.496
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	5.000.613		4.572.189			428.424
Riserva straordinaria	5.148		5.148			
Totale altre riserve	5.148		(5.148)			
Utili (perdite) portati a nuovo	(4.577.336)		644.590			(3.932.746)
Utile (perdita) dell'esercizio	(3.932.746)		1.598.415		(2.334.331)	(2.334.331)
Totale patrimonio netto	5.858.175		(2.334.331)			3.523.843

In data 5 maggio 2022 l'assemblea degli azionisti riunitasi in sessione straordinaria ha deliberato di coprire integralmente le perdite evidenziate nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 per complessivi Euro 4.577.336,33 nel modo seguente:

- mediante l'utilizzo dell'intera riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva Straordinaria" per complessivi Euro 5.147,65 riducendo così la perdita al 31 dicembre 2020 ad Euro 4.572.188,68 ;
- mediante l'utilizzo parziale della riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva da Sovrapprezzo azioni" per complessivi Euro 4.572.188,68 azzerando così la perdita residua al 31 dicembre 2020;
- la creazione di una Riserva da sovrapprezzo azioni per complessivi Euro 428.423,85 ;
- di rinviare la trattazione della perdita maturata al 31 dicembre 2021, pari ad Euro 3.932.745,55 , ai sensi della Legge n. 15/21 di Conversione del D.L. 228/2021 (cd D. L. Milleproroghe);

	Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021
Capitale sociale	9.362.496	9.362.496
Altre Riserve	428.424	5.005.761
Utili (perdite) di esercizi precedenti	(3.932.746)	(4.577.336)
Utili (perdita) dell'esercizio	(2.334.331)	(3.932.746)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>3.523.843</b>	<b>5.858.175</b>

**Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto**

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.)

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	9.362.496		B	9.362.496	2.658.753	8.050
Riserva da soprapprezzo delle azioni	428.424		A,B,C,D	428.424	2.489.247	
<b>Altre riserve</b>						
Varie altre riserve						
Totale altre riserve						
Utili portati a nuovo	(3.932.746)		A,B,C,D			
Totale	5.858.174			9.790.920	5.148.000	8.050
Quota non distribuibile				9.790.920		
Residua quota distribuibile						

*Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro*

**Fondi per rischi e oneri**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
2.475.866	1.965.703	510.163

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	1.965.703	1.965.703
<b>Variazioni nell'esercizio</b>		
Accantonamento nell'esercizio		
Utilizzo nell'esercizio	70.000	70.000
Altre variazioni	580.163	580.163
Totale variazioni	510.163	510.163
Valore di fine esercizio	2.475.866	2.475.866

Fondo rischi p/controversie legali in corso:

L'azzeramento del fondo pari ad € 70.000 iscritto nell'esercizio precedente si riconduce ad un contenzioso in corso con un fornitore di servizi, che ha visto la società seppur vittoriosa in primo grado di giudizio, soccombente in secondo.

Fondo rischi diversi:

Il Tribunale di Roma con la sentenza del 19 giugno 2018 n. 12527 ha integralmente accolto le domande formulate nell'interesse di Airgest S.p.A. sulla tematica del Pronto Soccorso Aeroportuale accertando che il comportamento del Ministero della Salute, tenuto per legge a garantire il servizio di pronto soccorso aeroportuale sino al 12 settembre 2014, ha rappresentato "certamente una condotta illecita", tanto più che, nel bilancio del Dicastero risultavano appostati i mezzi finanziari necessari a coprire i costi del servizio sino al 12 settembre 2014. "In accoglimento della domanda attorea, in applicazione del combinato disposto degli articoli 1446 e 1447, comma 1, del codice civile" il Tribunale di Roma ha quindi rescisso "il Protocollo di Intesa del 30 dicembre 2013 limitatamente alle posizioni della Airgest spa, della S.A.Cal spa, della SOGEAAL spa e della Aeroporto Friuli Venezia Giulia spa e limitatamente alla traslazione a carico delle stesse, per il periodo 1° gennaio 2014/12 Settembre 2014, dei costi del servizio di pronto soccorso aeroportuale".

Pertanto, la conseguita e positiva sentenza del Tribunale di Roma n. 12527/2018 è passata in giudicato il 28 novembre 2018 ed ha regolato tra le parti la fattispecie del pronto soccorso aeroportuale sino alla data del 12 settembre 2014, statuendo definitivamente che AIRGEST non deve corrispondere la somma di Euro 313.700,51.

Si è avviato un lungo confronto con il Ministero della Salute per cercare di definire in via transattiva anche la sorte delle somme teoricamente residue di Euro 158.977,48, relative al periodo 13 settembre - 31 dicembre 2014 per cui l'art. 28 del DL n. 133/2014 ha stabilito una competenza delle società di gestione aeroportuale.

La negoziata ipotesi transattiva non si è perfezionata e l'azione giudiziaria intrapresa, come anche riferito dai legali della Società, può dirsi positivamente conclusa con il raggiungimento di tutti gli obiettivi sostanziali originariamente posti; conseguentemente, AIRGEST può valutare l'opportunità di ridurre progressivamente, di anno in anno, l'importo attualmente iscritto a fondo rischi.

In ragione degli aggiornamenti illustrati, la società ha deciso prudenzialmente anche per l'esercizio 2022 di non modificare la consistenza dell'accantonamento esistente.

Infine, nonostante sia stato integralmente estinto il debito maturato in annualità precedenti per mancati versamenti delle cd "addizionali comunali sui diritti di imbarco ex l 350/03 e ss.mm.ii" di competenza INPS antecedenti la L. 92/2012, la società ha mantenuto prudenzialmente l'accantonamento pari a 862.264, a copertura del 100% dei potenziali oneri per sanzioni inerenti il ritardato versamento.

#### Fondo servizio antincendio:

Istituito per la prima volta nell'esercizio 2009 per il contributo al Fondo c.d. antincendio introdotto dall'art.1, comma 1328- legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007).

In ordine a tale contributo, si ricorda che la società ha promosso, in litisconsorzio con altre società di gestione aeroportuale e sotto il patrocinio di Assaeroporti, ricorso, sia in sede giurisdizionale che in sede tributaria, avverso la legittimità di tale prelievo. Sostanzialmente l'oggetto del contendere verte quindi sull'accertamento della natura del conferimento e sull'obbligo delle società di gestione a contribuire al Fondo in parola in considerazione della destinazione del Fondo stesso il quale, presumibilmente, provvede a generali esigenze di soccorso pubblico, nonché al sostegno finanziario del corpo dei VVFF in generale e quindi non solo dei distaccamenti aeroportuali.

Nel tempo si sono susseguite sentenze che hanno sancito la non debenza di numerose annualità del contributo e la appurata natura tributaria dello stesso che, nel contesto di diramazione giudiziaria del contenzioso, caratterizzato da ricorsi ed opposizioni dell'amministrazione statale, fanno ipotizzare anche ai legali che rappresentano gli interessi degli scali nazionali, un rischio remoto di soccombenza.

I numerosi giudizi portati avanti nell'interesse delle società ricorrenti, infatti, si stanno validamente concludendo con il definitivo riconoscimento che il tributo di scopo del Fondo Antincendio non è più dovuto per l'ormai definitivamente accertato venir meno - a partir dal 2009 - del presupposto giuridico che aveva portato alla sua istituzione, in quanto le somme non vengono più impiegate in aeroporto ma per finalità ben distinte da quelle aventi ad oggetto la riduzione del costo sostenuto dallo Stato per il servizio antincendio aeroportuale.

Preso atto di ciò, e del fatto che nessuna rilevante novità si è registrata nell'esercizio 2022, la società ha prudenzialmente mantenuto il costituito fondo, in attesa della conclusione definitiva dei contenziosi.

#### Fondi oneri addizionali comunali sui diritti di imbarco:

I fondi oneri rappresentano passività certe di natura determinata nell'ammontare ma non nella data di manifestazione finanziaria in quanto si tratta di passività relative ad obbligazioni già in essere alla data del bilancio in corso, per le quali l'impresa risulta impegnata ma per le quali la fuoriuscita di risorse non è ancora avvenuta nè è noto quando avverrà.

Secondo tale classificazione, l'esercizio in commento, riporta tra i fondi oneri le partite di debito riconducibili alle cd "Addizionali comunali sui diritti di imbarco passeggeri ex l 350/03 e successive modifiche ed integrazioni" costituenti debiti nei confronti dell'erario e dell'istituto nazionale di previdenza che comportano una flusso finanziario in uscita per l'azienda solo al manifestarsi dell'incasso delle stesse a cura dei vettori aerei a cui sono state fatturate. Al 31.12.2022 risultano non incassati € 1.107.860

#### Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
1.018.590	941.715	76.875

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Valore di inizio esercizio	941.715
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	258.368
Utilizzo nell'esercizio	43.298
Altre variazioni	(138.195)
Totale variazioni	76.875
Valore di fine esercizio	1.018.590

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2022 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

Il fondo accantonato 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 fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate fino al 31 dicembre 2006 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 dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

Per l'anno 2022 il dettaglio delle movimentazioni della voce "Utilizzo del fondo" viene analizzato nel prospetto che segue:

descrizione	importi
TFR erogato nell'anno per licenziamento ed anticipazioni	€ 43.298
imposta sostitutiva su rivalutazione tfr	€ 15.400
Quota di accantonamento destinata agli Enti pensionistici complementari	€ 122.795
Totale Utilizzo nell'esercizio	€ 181.493

## Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
3.578.500	3.487.771	90.729

## Variazioni e scadenza dei debiti

### D 6) Acconti

Codice Bilancio	D 06
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	9.795
Variazioni (-)/ (+)	10.624
Consistenza finale al 31.12.2022	20.419

### D 7) Valore dei debiti verso fornitori

Codice Bilancio	D 07
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	1.772.260
Variazioni (-)/ (+)	293521
Consistenza finale al 31.12.2022	2.065.781

Il saldo contabile della voce debiti verso fornitori entro l'esercizio risulta quale sommatoria delle seguenti poste:

Codice Bilancio	D 07 a
Descrizione	
debiti verso fornitori	1.281.905
fatture da ricevere	805.881
fatture da ricevere/proforma	2.455
note di credito da ricevere	-24.460
VII) TOTALE DEBITI V/FORNITORI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	2.065.781



Il saldo contabile della voce debiti verso fornitori oltre l'esercizio risulta quale sommatoria delle seguenti poste:

Codice Bilancio	D 07 b
Descrizione	
debiti v/for.Re KSM in conte.ne	36.683
note di credito da ricevere	-36.683
VII) TOTALE DEBITI V/FORNITORI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	

D 12) Debiti tributari

Codice Bilancio	D 12 a
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	119.199
Variazioni (-)/ (+)	-9.107
Consistenza finale al 31.12.2022	110.092

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 12 a
Descrizione	
ERARIO C/IMPOSTA SOST.RIV.TFR	9.513
ERARIO C/RIT.REDDITI LAVORO DIP	88.500
ERARIO C/RIT.REDDITI LAV.AUT.	1.186
REGIONI C/RIT. ADDIZ.IRPEF	219
COMUNI C/RIT. ADDIZ.IRPEF	147
DEB.TRIB. V/ENTI LOCALI PER TASSE E IMP.	10.527
XII) TOTALE DEBITI TRIBUTARI	110.092

D 13) Debiti v/istituti di previdenza e sicurezza sociale

Codice Bilancio	D 13 a
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	153.276
Variazioni (-)/ (+)	11.362
Consistenza finale al 31.12.2022	164.638

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 13 a
Descrizione	
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP.	122.960
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP. SOLID LAV. DIP. (FONDI)	450
INPS C/CONTRIBUTI LAV./COLLABORATORI	3.600
INAIL C/CONTR.	5.243
ALTRI DEB V/ISTNPREV. DI FINE ANNO	5.269
PREVINDAI DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	21.495
PREVAER DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	2.270
FASI E FASI OPEN DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	1.095
ALLEATA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	1.194
CATTOLICA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	1.062
XIII) TOTALE DEVITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	164.638

## D 14) Altri debiti

La posta "Altri debiti" pagabili sia entro che oltre l'esercizio ha subito la seguente variazione:

Codice Bilancio	D 14
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2022	1.433.241
Variazioni (-)/ (+)	-215.671
Consistenza finale al 31.12.2022	1.217.570

Il saldo contabile della voce Altri debiti entro l'esercizio risulta quale sommatoria delle seguenti poste:

Codice Bilancio	D 14 1
Descrizione	
AMMINISTRATORI C/ DEBITI	19.445
SINDACI C/ DEBITI	22.000
DEBITI PER CAUZIONI	7.000
DIP. C/RETRIBUZIONI	61.399
DIPENDENTI C/FERIE DA LIQUIDARE	150.290
RITENUTE SINDACALI C/DEBITI	4.475
DEBITI DIVERSI ESIG. ENTRO ES.SUCC	54.471
DIPENDENTI C/CESSIONE 1/5	8.191
DIPENDENTI C/MENSILITA' AGGIUNTIVE	150.784
DIPENDENTI C/VARIABILI FINE ANNO	19.966
DIPENDENTI C/DEBITI DIVERSI	1.729
DEBITI V/ASS.NI	137
DEB. CAN.DEMANIALE ENAC ENTRO ES	95.142
DEB.CANONE CONCESSIONARIO SICUREZZA	3.099
DEB. V/ENTI AUTHORITY/ASSOC.TI ENTRO ES.	87.794
DEB. C/VEND. TKT AGENZIA	68
DEB. C/VEND. TKT RYANAIR	9.317
DEB. C/VEND. TKT CORENDON	900
DEB. C/VEND. TKT BLUE AIR	4.569
DEB. C/VEND. TKT DANISH AIR TRANSP.	5.241
DEB. C/VEND. TKT ALBASTAR	17.690
DEB. C/VEND. ALBASTAR VARIE	1.000
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI AST	3.382
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI SALEMI	1.293
DEB. C/VEND. TKT TAYARAN JET	872
DEB. C/VEND. TKT AEROITALIA	611
ADD.COM.IMB PAX L.43/05 INPS INCASSATI	3.845
ADD.COM.IMB PAX L.92/12 INPS INCASSATI	2.558
ADD.COM.IMB PAX L.350/03 ENAC INCASSATI	54.983
ADD.COM.V.V.F.F.L.296/06 ENAC INCASSATI	27.445
DEB.V/RISCOSSIONE SICILIA ENTRO 12	397.874
TOTALE ALTRI DEBITI ENTRO 12 MESI	1.217.570

Il saldo contabile della voce Altri debiti oltre l'esercizio risulta della seguente posta:

Codice Bilancio	D 14 2
Descrizione	
DEBITI V/RISCOSSIONE SICILIA	-
TOTALE ALTRI DEBITI OLTRE 12 MESI	-

La consistenza della posta del debito verso Riscossione Sicilia SpA è costituita da posizioni che sono state nel corso degli anni precedenti, oggetto di Definizione agevolata ("rottamazione ter") dei carichi affidati all'agente di riscossione, e nello specifico:

- Dichiarazione di adesione prot 157963 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 94602 del 02/01/2018 per complessive originarie n.72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza giugno 2017- agosto 2017.

- Dichiarazione di adesione prot 157944 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 93458 del 07/07/2017 per complessive originarie n. 72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza dicembre 2016-febbraio 2017; debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.92/12 periodo di competenza dicembre 2016-febbraio 2017; debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.357/15 periodo di competenza dicembre 2016;

- Dichiarazione di adesione prot 157818 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 78377 del 2/10/2014 per complessive originarie n. 72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovuti all'INPS L.43/05 periodo di competenza luglio/novembre 2013;

- Dichiarazione di adesione prot 157921 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 84026 del 30/09/2015 per complessive originarie n.48 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza gennaio-febbraio 2014;

- Dichiarazione di adesione prot 157892 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 82304 del 26/05/2015 per complessive originarie n.72 rate per debiti TARSU Aerostazione periodo di competenza 2008-2012;

I piani di ammortamento accordati in via agevolata, regolarmente rispettati, registreranno scadenza naturale nel mese di novembre 2023.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Acconti	9.795	10.624	20.419	20.419
Debiti verso fornitori	1.772.260	293.521	2.065.781	2.065.781
Debiti tributari	119.199	(9.107)	110.092	110.092
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	153.276	11.362	164.638	164.638
Altri debiti	1.433.241	(215.671)	1.217.570	1.217.570
<b>Totale debiti</b>	<b>3.487.771</b>	<b>90.729</b>	<b>3.578.500</b>	<b>3.578.500</b>

### Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2022 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Acconti	Debiti verso fornitori	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Debiti
Italia	20.419	2.061.341	110.092	164.638	1.217.570	3.574.060
Regno unito		5				5
Irlanda		489				489
Canada		81				81
Svizzera		626				626
Danimarca		3.239				3.239
<b>Totale</b>	<b>20.419</b>	<b>2.065.781</b>	<b>110.092</b>	<b>164.638</b>	<b>1.217.570</b>	<b>3.578.500</b>

### Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

La Società non ha debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.):

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Acconti	20.419	20.419
Debiti verso fornitori	2.065.781	2.065.781
Debiti tributari	110.092	110.092
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	164.638	164.638
Altri debiti	1.217.570	1.217.570
<b>Totale debiti</b>	<b>3.578.500</b>	<b>3.578.500</b>

**Ratei e risconti passivi**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
16.780.942	20.913.055	(4.132.113)

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	454	20.912.601	20.913.055
Variazione nell'esercizio	4.192	(2.146.021)	(2.141.829)
Valore di fine esercizio	4.646	16.776.296	16.780.942

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Ricavi di competenza per pubblicità	54.665
Ricavi di competenza per recupero utenze comuni	165
Ricavi di competenza per fitti locali in sub/concessione	3.899
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 06	4.958.350
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 12	3.112.354
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 13	162.163
RISCONTI PASSIVI INAIL DIR REG SICILIA	13.221
RISCONTI PASSIVI CRED.IMPOSTA BENI STRUMENTALI	37.276
RISCONTI PASSIVI L.R. 14/2019 E 9/2021	8.434.202
	<b>16.776.296</b>

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.

I criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera per tali poste sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.

Sussistono, al 31/12/2022, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

Sussistono, al 31/12/2022, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

**RISCONTI PASSIVI SU CONTRIBUTI POR**

- in quanto ad € 8.232.867 trattasi del contributo POR 2000/2006, Misura 6.04, riguardante le schede d'intervento TATP 06, TATP 08, TATP 12 e TATP 13 al netto delle quote rilasciate per competenza negli esercizi, in concomitanza con l'entrata a regime dell'investimento e quindi con l'inizio del processo di ammortamento.

Descrizione	Risconti passivi POR				Totale complessivo
	scheda TA TP 06	scheda TA TP 08	scheda TA TP 12	scheda TA TP 13	
Saldo al 31/12/2021	5.191.228	66.902	3.269.316	170.550	8.697.996
Decremento (-)	-232.878	-66.902	-156.963	-8.387	465.129
Saldo al 31/12/2022	4.958.350	-	3.112.353	162.163	8.232.867

**RISCONTI PASSIVI L.R. 14/2019**

Rappresenta il contributo ex L.R 14/2019 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi", al netto delle quote rilasciate per competenza negli esercizi, riconducibili all'effettiva quota utilizzata in esecuzione del contratto stipulato in ottemperanza alla Convenzione ex art 13, commi 2 e 3 della citata normativa regionale.

**RISCONTI PASSIVI INAIL MISURA ISI 2017**

Rappresenta il contributo ex Misura Inail ISI\_2017 per acquisto nastro trasportatore semovente al netto delle quote rilasciate per competenza;

**RISCONTI PASSIVI CRED. D'IMPOSTA SU NUOVI BENI STRUMENTALI ex L.178/20**

Rappresenta la quota di credito di imposta d'imposta sull'acquisto di beni strumentali ex art.1, commi 184-197 L.n.160/2019, di competenza degli esercizi successivi.

## Nota integrativa, conto economico

Ai fini della corretta interpretazione del bilancio chiuso al 31/12/2022 e della valutazione circa la possibile comparabilità dello stesso con il bilancio relativo all'esercizio precedente, si evidenzia come la situazione emergenziale derivante dall'infezione da SARS Covid-19 aveva reso necessaria nel passato esercizio l'adozione di specifiche misure di sostegno dell'attività e dei lavoratori coinvolti non più ripetibili nell'esercizio chiuso al 31/12/2022 con conseguente effetto sui dati del Conto Economico.

### Valore della produzione

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
11.299.396	6.286.233	5.013.163

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	7.016.772	3.829.884	3.186.888
Altri ricavi e proventi	4.282.624	2.456.349	1.826.275
<b>Totale</b>	<b>11.299.396</b>	<b>6.286.233</b>	<b>5.013.163</b>

#### 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Ricavi per assistenza voli	1.684.562	1.256.107	428.455	34%
Corrispettivi e diritti aeroportuali	3.753.910	1.867.044	1.886.866	101%
Ricavi per servizi no-aeronautici	1.578.300	706.733	871.567	123%
<b>RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI</b>	<b>7.016.772</b>	<b>3.829.884</b>	<b>3.186.888</b>	<b>83%</b>

#### 5) Altri ricavi e proventi

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Ricavi per rilascio Contributi in conto esercizio	3.671.736	1.479.740	2.191.996	148%
Ricavi vari	108.637	71.119	37.518	53%
Sopravvenienza attiva	28.336	230.840	-202.504	-88%
Ricavi per rilascio Contributi in conto impianti(por)	465.129	665.839	-200.710	-30%
Ricavi per rilascio Contributi in conto impianti diversi	8.786	8.811	-25	-1%
<b>ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>	<b>4.282.624</b>	<b>2.456.349</b>	<b>1.826.275</b>	<b>74%</b>

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

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

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Prestazioni di servizi	5.438.472
Fitti attivi	950.082
Provvigioni attive	23.153
Altre	605.065
<b>Totale</b>	<b>7.016.772</b>

### Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	7.016.772
<b>Totale</b>	<b>7.016.772</b>

**Costi della produzione**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
13.611.517	10.203.820	3.407.697

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	146.520	193.187	(46.667)
Servizi	8.221.283	4.778.862	3.442.421
Godimento di beni di terzi	194.605	63.834	130.771
Salari e stipendi	2.543.667	2.369.348	174.319
Oneri sociali	809.810	752.560	57.250
Trattamento di fine rapporto	258.368	203.624	54.744
Altri costi del personale	4.142	10.189	(6.047)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	24.924	46.703	(21.779)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.011.423	1.262.977	(251.554)
Svalutazioni crediti attivo circolante	204.516	324.964	(120.448)
Variazione rimanenze materie prime	18.141	3.358	14.783
Accantonamento per rischi		70.000	(70.000)
Oneri diversi di gestione	174.118	124.232	49.906
<b>Totale</b>	<b>13.611.517</b>	<b>10.203.820</b>	<b>3.407.697</b>

Si rimanda per approfondimenti a quanto esposto nella specifica parte della Relazione sulla gestione.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
acquisti p/prod. Servizi / carburante e lubrificante	47.713	35.999	11.714	33%
combustibile riscaldamento	-	38.235	-38.235	-100%
Materiale di manutenzione	66.756	49.666	17.090	34%
Altri acquisti di gestione	31.977	67.428	-35.451	-53%
Altri acquisti di esercizi precedenti	74	1.859	-1.785	-96%
<b>ACQUISTI</b>	<b>146.520</b>	<b>193.187,00</b>	<b>-46.667</b>	<b>-24%</b>

Costi per servizi

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Spese incremento Legge Reg.le n. 14/19 e n.9/21	3.671.736	1.407.256	2.264.480	161%
Costi per produzione servizi	1.900.365	1.352.157	548.208	41%
Spese e Canoni di manutenzione	273.209	329.609	-56.400	-17%
Utenze	670.543	619.190	51.353	8%
Servizi di pulizia	163.668	180.085	-16.417	-9%
Assicurazioni	113.481	103.871	9.610	9%
Compensi organi sociali e di controllo	192.917	251.152	-58.235	-23%
Altri costi per servizi	1.160.162	520.279	639.901	123%
Altri costi per servizi di esercizi precedenti	75.202	15.263	59.939	393%
<b>COSTI PER SERVIZI</b>	<b>8.221.283</b>	<b>4.778.862</b>	<b>3.442.420</b>	<b>72%</b>

Costi per godimento di beni di terzi

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Canone concessione demaniale	121.371	20.460	100.911	493%
Noleggio beni di terzi	17.726	1.080	16.646	1541%
Noleggio impianti e macchinari	7.202	21.600	-14.398	-67%
Noleggio autovetture	1.040	3.822	-2.782	-73%
Canoni noleggio	17.858	16.835	1.023	6%
Altri costi per godimento di beni di terzi di esercizi precedenti	29.408	39	29.368	100%
<b>COSTI GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	<b>194.605</b>	<b>63.836</b>	<b>130.767</b>	<b>205%</b>

## Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i rinnovi contrattuali, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi

## Costi del personale

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Salari e stipendi	2.543.667	2.369.348	174.319	7%
Contributi previdenziali e assistenziali personale dipendente	809.810	752.560	57.250	8%
Accantonamento fondo TFR	258.368	203.624	54.744	27%
Costi del personale diversi	4.142	10.189	-6.047	-59%
<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>3.615.987</b>	<b>3.335.721</b>	<b>280.266</b>	<b>8%</b>

## Ammortamento delle immobilizzazioni

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.

## Ammortamenti

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	24.924	46.703	-21.779	-47%
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.011.423	1.262.977	-251.554	-20%
Svalutazione crediti attivo circolante e disponibilità liquide	204.516	324.964	-120.448	-37%
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZ. IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>1.240.863</b>	<b>1.634.644</b>	<b>-393.781</b>	<b>-24%</b>

## Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Costi di impianto e ampliamento	4.621	8.993	-4.372	-49%
Costi di sviluppo	-	-	-	0%
Diritti brevetto industriale e utilizzo di opere dell'ingegno	19.382	28.058	-8.676	-31%
Altre immobilizzazioni immateriali	921	9.652	-8.731	-90%
<b>AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>24.924</b>	<b>46.703,00</b>	<b>-21.779</b>	<b>-47%</b>

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali sono stati calcolati ipotizzando una partecipazione alla gestione aziendale pari a cinque anni dalla loro manifestazione; un tale periodo appare congruo sia in relazione alla realtà aziendale e contrattuale, che alla luce della normativa civilistica e fiscale che regola il trattamento di tali costi.

## Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Terreni e fabbricati	715.634	716.945	-1.311	-0,18%
Impianti e macchinari	211.371	450.290	-238.919	-53%
Attrezzature	4.114	6.712	-2.598	-39%
Altri beni	80.304	89.030	-8.726	-10%
<b>AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	<b>1.011.423</b>	<b>1.262.977</b>	<b>-251.554</b>	<b>-20%</b>

Per i beni gratuitamente devolvibili il processo di ammortamento seguito si è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione di Gestione totale (32 anni a decorrere dal 2013) e la residua utilizzazione del cespite secondo le aliquote già indicate.

Nel caso specifico, avendo gli stessi una residua durata di vita utile coincidente o inferiore alla durata del periodo concessorio, viene confermato il principio dell'ammortamento sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva, coincidente per tali beni con l'ammortamento finanziario.

#### Svalutazione crediti attivo circolante

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	204.516	324.964	-120.448	-37%
<b>SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>204.516</b>	<b>324.964</b>	<b>-120.448</b>	<b>-37%</b>

L'accantonamento al fondo svalutazione crediti è pari ad € 204.516

#### Variazioni rimanenze

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
MATERIE DI CONS. C/RIM.INIZIALI	12.313	6.784	5.529	82%
MATERIE DI CONSUMO C/RIM.FINALI	-4.540	-12.313	7.773	-63%
MATERIALI VARI C/RIMAN.INIZIALI	26.042	39.748	-13.706	-34%
MATERIALI VARI C/RIMAN. FINALI	-24.691	-26.042	1.351	-5%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/ESIST. INIZ.	9.017	7.803	1.214	16%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/RIMAN. FINALI	-	-12.622	12.622	-100%
<b>VARIAZIONE DELLE RIMANENZE</b>	<b>18.141</b>	<b>3.358</b>	<b>14.783</b>	<b>440%</b>

Le rimanenze finali al 31.12.2021 iscritte al costo di acquisto ammontano in bilancio per un importo complessivo di Euro 18.140

#### Accantonamenti per rischi

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Acc.to al f.do rischi p/controversie legali in corso		70.000	-70.000	-100
Acc.to per rischi		70.000	-70.000	-100

#### Oneri diversi di gestione

Descrizione conto	2022	2021	delta importi 2022-2021	delta % 2022-2021
Imposte e tasse	93.150	56.416	36.734	65%
Oneri v/Enti di settore	30.743	26.752	3.991	15%
Altri oneri diversi di gestione	5.457	3.982	1.475	37%
Sopravvenienza passiva ordinaria indeducibile	-	2.367	-2.367	-100%
Accantonamento al fondo oneri diversi	44.768	34.695	10.073	29%
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>174.118</b>	<b>124.212</b>	<b>49.906</b>	<b>40%</b>

#### Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
(22.210)	(15.159)	(7.051)

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	1.310	245	1.065
(Interessi e altri oneri finanziari)	(23.343)	(15.395)	(7.948)
Utili (perdite) su cambi	(177)	(9)	(168)
<b>Totale</b>	<b>(22.210)</b>	<b>(15.159)</b>	<b>(7.051)</b>



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

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

	Interessi e altri oneri finanziari
Altri	23.343
<b>Totale</b>	<b>23.343</b>

Descrizione	Altre	Totale
Interessi fornitori	23.343	23.343
<b>Totale</b>	<b>23.343</b>	<b>23.343</b>

**Altri proventi finanziari**

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	254	253
Altri proventi	1.056	1.056
<b>Totale</b>	<b>1.310</b>	<b>1.310</b>

**Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie****Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali****Ricavi di entità o incidenza eccezionale**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

Voce di ricavo	Importo	Natura
A1	12	Sopravvenienza Attiva
A5	28.336	Sopravvenienza Attiva
A5	8.811	Contributo in c/impianti
C16	1.056	Interessi attivi diversi
<b>Totale</b>	<b>38.215</b>	

**Elementi di costo di entità o incidenza eccezionale**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

Voce di costo	Importo	Natura
B6	74	Sopravvenienza Passiva
B7	695	Spese occasionali
B7	75.201	Sopravvenienza Passiva
B8	29.407	Sopravvenienza Passiva
B9	4.142	Sopravvenienza Passiva
B14	44.768	Sopravvenienza Passiva
<b>Totale</b>	<b>154.287</b>	

**Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate****Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)**

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	(2.334.331)	
Onere fiscale teorico (%)	24	
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>		
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>	214.217	
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	(71.815)	
<b>Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi</b>	111.689	
Imponibile fiscale	(2.080.240)	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		

**Determinazione dell'imponibile IRAP**

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	1.508.382	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	464.149	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP	2.201	
Totale deduzioni cuneo fiscale	3.624.570	
Onere fiscale teorico (%)	4,20	
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>	0	
Imponibile Irap	0	
IRAP corrente per l'esercizio	0	

**Informativa sulle perdite fiscali**

	Esercizio corrente			Esercizio precedente		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
<b>Perdite fiscali</b>						
dell'esercizio	2.080.240	24				
di esercizi precedenti	36.691.454					
Totale perdite fiscali	38.771.785					
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza						

**Nota integrativa, altre informazioni****Dati sull'occupazione**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Dirigenti	1	1	
Quadri	4	4	
Impiegati	39	39	
Operai	27	29	(2)
Totale	71	73	(2)

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello del settore del trasporto aereo.

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale Dipendenti
Numero medio	1	4	39	27	71

**Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto**

	Amministratori	Sindaci
Compensi	60.000	46.938

**Compensi al revisore legale o società di revisione**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	8.100

### Categorie di azioni emesse dalla società

Descrizione	Azioni sottoscritte nell'esercizio, numero	Azioni sottoscritte nell'esercizio, valore nominale
	5.674.240	2
Totale	5.674.240	

### Informazioni sulle operazioni con parti correlate

La società ha realizzato operazioni con parti correlate

Crediti	T.A.F.S. S.R.L.	Totale complessivo in Bilancio	Incidenza percentuale %
C) 2) 1) Crediti verso cliente T.A.F.S.	210	210	100%

Ricavi	T.A.F.S. S.R.L.	Totale complessivo in Bilancio	Incidenza percentuale %
Ricavi infrastruttura centralizzata deposito carburante	117.307	117.307	100%
Ricavi emissione pass	680	24.310	3%
Ricavi diversi	320	14.595	2%
A1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	118.007	155.912	76%

### Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

L'intenso lavoro di programmazione che la Società ha portato avanti in accordo con la compagine azionaria, in particolare nell'ultimo biennio, ed in concomitanza con il rallentamento degli effetti prodotti dalla pandemia da Covid-19, hanno consentito finalmente di riprendere le fila di un progetto di rilancio ma soprattutto di risanamento aziendale che ha dato evidenti segnali già nell'esercizio 2022.

Dalle previsioni formulate da numerosi analisti emerge che il settore, a livello europeo, si avvierà nel corso del 2023 ad un completo riallineamento ai dati di traffico registrati nel 2019, sancendo quindi di fatto la fine dell'emergenza sanitaria nel comparto del trasporto aereo. Come previsto infatti si è assistiti ad uno shock di settore, un brusco calo della domanda, l'imposizione di gravose misure di sicurezza, una lenta ripresa della fiducia dei consumatori ed un fisiologico decorso di circa un quadriennio per recuperare i volumi di traffico precedenti.

Al riguardo, a vantaggio del posizionamento assunto dallo scalo di Trapani e dal suo modello di business, i dati economici confermano le aspettative per una ripartenza del settore trainata nel medio termine da viaggi di prossimità, grazie alla percezione di maggior affidabilità e sicurezza per trasferte trascorse all'interno del proprio paese o comunque in paesi limitrofi. Il trend è quindi sicuramente positivo ed in crescita.

Passata la fase più drammatica ed acuta quindi, sempre più lo scalo di Trapani nell'esercizio 2023, attraverso l'ormai noto coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana, ed agli accordi siglati con i vettori aerei, registrerà un progressivo miglioramento dei propri risultati, operativi e reddituali, che potranno dare nuovo slancio industriale allo scalo, imprescindibile volano economico nonché di fondamentale strumento di mobilità e di sviluppo a servizio delle esigenze sociali-sanitarie e di istruzione del territorio.

Agli importanti risultati registrati attraverso l'utilizzo degli strumenti di incentivo al traffico ex L.R. 14/2019 si affiancano infatti le ulteriori misure di sostegno all'operatività introdotte attraverso la LR 09/21, la LR 16/22 ed in ultimo, nel mese di febbraio la LR 2/2023, con le quali vengono stanziati risorse che garantiranno per i prossimi anni continuità operativa con costante crescita dei volumi di passeggeri e dei movimenti aeromobili serviti dalla Società.

Gli accordi sottoscritti con uno tra i più importanti player del settore, cui si affianca una costante attività di Aviation marketing, potranno condurre lo scalo al traguardo di oltre 1,1 milione di passeggeri già dal 2023.

I viaggi di piacere stanno riprendendo costantemente quota comportando un'aumento della domanda di voli di collegamento diretto distante dal modello hub-to-spoke. I voli di collegamento diretto non richiedono la presenza di grandi nodi centrali e pertanto tale modello potrà favorire uno sviluppo più sensibile degli aeroporti minori quale quello di Trapani. In tale contesto la Società sta mantenendo una costante interlocuzione con numerosi vettori aerei, i quali continuano a manifestare, e comprensibilmente in maniera accresciuta, notevole interesse verso lo scalo.

A ciò va aggiunto che la Società, certamente in via posticipata sulle previsioni poste a base del proprio piano di risanamento redatto in epoca immediatamente pre-pandemica, già dal finire dell'esercizio 2022 è intervenuta su numerosi asset di redditività, sia aviation che no-aviation, rivedendo integralmente le tariffe per i servizi resi, gli accordi con i sub-concessionari commerciali, ed introducendo nuovi rami di business, che in combinato disposto con i volumi di traffico attesi, potranno consentire nell'esercizio 2023 di raggiungere il tanto auspicato e perseguito pareggio di bilancio.

Tuttavia, in questo scenario vanno sempre monitorati con attenzione gli effetti dei nuclei di crisi geopolitica che hanno comportato un progressivo aumento del prezzo dell'energia e più in generale una spinta inflazionistica, che tanto ha già pesato sui conti della Società nell'esercizio 2022 data la sua natura di azienda energivora.

Non può quindi sottacersi che la fattispecie di incremento oneri per forniture energetiche, unita al drammatico impatto che la crisi pandemica ha avuto sui conti della società per un arco temporale maggiore di quello previsto, ed in combinato al forte deficit prodotto dai mancati pagamenti delle spettanze dovute dai vettori aggiudicatari delle rotte in Continuità territoriale ex RE CE 1008/2008, ha generato una sofferenza finanziaria che la società dovrà gestire anche con il coinvolgimento diretto della compagine azionaria.

Risulta sempre opportuno ricordare infatti che l'inattesa emergenza epidemiologica e la recente crisi bellica sono stati per il mondo del trasporto aereo un vero e proprio tsunami che ha prodotto, oltre a ingenti danni economici e finanziari, uno slittamento temporale di tutti i piani industriali di settore ed un inevitabile disallineamento con le ipotesi originarie, incidendo sensibilmente anche sulle disponibilità finanziarie della società.

Un'attenta disamina del profilo tecnico che gli scali dovranno possedere nell'immediato futuro (transizione ecologica-compliance normativa-dinamiche di gestione del passeggero), ha posto inoltre quale obiettivo di breve periodo quello di rispondere al fabbisogno di investimenti, cercando di intercettare misure di sostegno per opere infrastrutturali che dovranno essere garantiti.

Le intenzioni di rilancio dell'operatività dello scalo e conseguentemente della produzione di dinamiche rivolte al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della Società, sono pertanto il focus dell'azione industriale tracciata dal management.

A ciò si aggiunga anche che in funzione dei risultati di traffico generati, si creeranno nel medio tempo le condizioni di non aderenza al dettato del DM 521/97 in ordine alla dotazione minima di capitale sociale per i livelli di traffico serviti e previsti.

Pertanto, al netto delle iniziative che gli amministratori e la proprietà stanno ponendo in essere congiuntamente con l'obiettivo dichiarato del risanamento della gestione ed il mantenimento delle condizioni di continuità aziendale, il Consiglio di Amministrazione proporrà già nel 2023 all'Assemblea degli azionisti di riunirsi in sessione straordinaria per intervenire ai sensi di quanto previsto dal codice civile e dalla normativa di settore, sul capitale della Società per una necessaria ripatrimonializzazione della stessa anche in funzione di una sua piena ristrutturazione.

Il complesso degli elementi elencati, il patrimonio esistente e le risorse finanziarie di cassa disponibili nonché i richiamati accordi operativi siglati con i vettori, costituiscono ancora una volta elemento probativo comunque per gli amministratori, seppur tenendo conto delle note criticità, dell'aspettativa che la società potrà continuare ad operare come impresa funzionante, considerando così appropriato, nonostante i rischi indicati in relazione, mostrarsi ragionevolmente certi della continuità aziendale e del funzionamento del suo complesso economico, in ragione delle iniziative poste in essere per fronteggiare con i risultati attesi i noti elementi di incertezza.

L'Organo amministrativo, nel rispetto del proprio programma di valutazione del rischio, si sta infine adoperando per un opportuno aggiornamento del proprio piano di risanamento ex d.lgs. 175/16 tenendo conto non solo delle perdite maturate ma, in un contesto nazionale ed internazionale di fortissima tensione, anche di eventuali fattori esogeni.

**Informazioni ex art. 1, comma 125-bis, della legge 4 agosto 2017 n. 124**

Ai sensi dell'art. 1, comma 125-bis, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che sono state ricevute sovvenzioni contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere da pubbliche amministrazioni.

Come sotto specificate:

Ente Pubblico	Somme incassate nell'anno	Ricavo imputato nell'anno	Data Incasso	Descrizione attività
INPS	5.999	5.999	31/12/2022	Addizionali comunali - Aggio per attività di incasso dai vettori e versamento verso gli Enti competenti

**Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite**

<b>Risultato d'esercizio al 31/12/2022</b>	<b>Euro</b>	<b>(2.334.331)</b>
--	-------------	--------------------

Signori Soci,

a conclusione della presente Relazione, il Consiglio di Amministrazione invita codesta Assemblea, convocata ai sensi dell'art. 2364, 2° comma c.c. ad approvare il Bilancio d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione proponendo per il risultato, che rileva una perdita di € (2.334.331), il rinvio agli esercizi successivi ai sensi della L. n. 14 del 24 febbraio 2023 di conversione del DL 198/2022\_Milleproroghe.

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto, potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa e Rendiconto finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione

*Doct. Salvatore Ombra*



## **RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART.14 DEL DECRETO LEGISLATIVO 27 GENNAIO 2010 N. 39**

All'Assemblea degli Azionisti di AIRGEST S.p.A.

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio**

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società AIRGEST S.p.A. (la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Responsabilità del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio**

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dallo stesso ritenuta necessaria per consentire la redazione del bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Il Consiglio di Amministrazione utilizza il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.



Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dal Consiglio di Amministrazione, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente

relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

## Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

### Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Il Consiglio di Amministrazione della AIRGEST S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della AIRGEST S.p.A. al 31 dicembre 2022, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della AIRGEST S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della AIRGEST S.p.A. al 31 dicembre 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Terni, 13 Aprile 2023

ACG Auditing & Consulting Group S.r.l.

Silvia Bonini

*S. Bonini*  
Il Socio





**AIRGEST SPA**  
Sede in AEROPORTO CIVILE V.ZO FLORIO - 91020 TRAPANI - BIRGI (TP)  
Capitale sociale Euro 9.362.496 i.v.

**Bilancio al 31/12/2022**  
**Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea dei Soci**  
**ai sensi dell'art. 2429, comma 2, e dell'art 2446, del Codice Civile**

Signori Azionisti della AIRGEST SPA,

la presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società, nei 15 giorni precedenti la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'organo di amministrazione ha così reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 30/03/2023, relativi all'esercizio chiuso al **31/12/2022**:

- progetto di bilancio, completo di nota integrativa e rendiconto finanziario;
- relazione sulla gestione.

L'impostazione della presente relazione richiama la stessa struttura di quella utilizzata per l'esercizio precedente ed è ispirata alle disposizioni di legge e alla Norma n. 7.1. delle "*Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate*", emanate dal *CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015*.

Avendo la Società conferito l'incarico della revisione legale dei conti a una Società di Revisione iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia, l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-bis e seguenti del Codice Civile, è stata svolta dalla Società di Revisione legale ACG Consulting Group s.r.l. incaricata dall'assemblea dei Soci del 20 dicembre 2021.

La relazione della Società di Revisione legale ACG Consulting Group s.r.l. ex art. 14 D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, relativa al bilancio chiuso al 31/12/2022 è stata rilasciata in data 14 aprile 2023 e non evidenzia rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio e il giudizio rilasciato è positivo con richiamo di informativa in riferimento alla continuità aziendale

La Società di revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n.720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della Società AIRGEST SPA con il bilancio d'esercizio della Società AIRGEST SPA al 31/12/2022. A loro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della Società AIRGEST SPA al 31/12/2022.

**Attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2403 e ss., c.c.**

***Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati***

Dato atto della conoscenza che il Collegio sindacale ha della società e per quanto concerne:

- i) la tipologia dell'attività svolta;
- ii) la sua struttura organizzativa e contabile;

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase di "*pianificazione*" dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati - è stata attuata mediante il riscontro positivo rispetto a quanto conosciuto in base alle informazioni acquisite.

È, quindi, possibile dire che, nel corso del 2022:

- l'attività tipica svolta dalla società **non è mutata** nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;
- La Società ha ottenuto da parte di ENAC, quale rimedio stragiudiziale dispiegato in prima battuta per mancati pagamenti, il provvedimento ex art. 802 Il comma cod. nav. prot. n. ENAC-ASC-15/11/2022-0141848-P disposto nei confronti del vettore AlbaStar limitato, a "tutti i voli in partenza diversi da quelli effettuati in regime di oneri di servizio pubblico";
- Nel mese di giugno 2022, con apposita ordinanza ENAC allo scopo di garantire l'accesso in aeroporto eliminando ogni situazione di pericolo e consentire una permanenza in sicurezza e comodità nell'area aeroportuale, è stata realizzata un'area a traffico regolamentato a pagamento all'interno della quale l'utente può muoversi attraverso corsie dedicate di ingresso ed uscita che vengono disciplinate tramite un sistema con colonne a sbarre provviste di telecamere con tecnologia di lettura targhe.
- Nel mese di novembre 2022 ENAC ha avviato una vigilanza tariffaria ai sensi dell'art 19 del d.lgs 18/99 per i servizi di assistenza a terra erogati in regime di esclusiva;
- In data 29 dicembre 2022, a valle di una complessa istruttoria avviata dal team di certificazione Enac, lo scalo di Trapani ha registrato il rinnovo del Certificato d'Aeroporto al n. SC 039/APT, per il prossimo triennio e quindi sino al 31.12.2025.
- Accolto il ricorso presentato dal vettore Ryanair DAC, il TAR Lazio ha disposto l'annullamento dei provvedimenti concernenti l'imposizione di oneri di servizio pubblico ("OSP") per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trapani - Ancona e v.v., Trapani - Brindisi e v.v., Trapani - Napoli e v.v., Trapani - Parma e v.v., Trapani - Perugia e v.v., Trapani - Trieste e v.v.; i quali cesseranno dal mese di marzo 2023;
- la dotazione delle strutture informatiche è rimasta sostanzialmente invariata;
- alla data del 31 dicembre i dipendenti di Airgest S.p.A. sono 71, di cui 69 Full Time e 3 Part Time.

È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato, nel 2022, in termini comparabili con l'esercizio precedente, ma l'attività ha risentito anche nell'esercizio in esame dell'emergenza Covid che ha comportato una contrazione dell'operatività dei voli per i primii mesi dell'anno.

Le attività svolte dal Collegio sindacale, hanno riguardato, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte e documentate le riunioni di cui all'art. 2404 c.c. e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.

### **Attività svolta**

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 l'attività del Collegio Sindacale è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, il Collegio:

- ha vigilato sull'osservanza della legge, dell'Atto Costitutivo e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
- Ha partecipato, seppur non sempre nella sua completa composizione, alle assemblee ordinarie dei soci e assemblee straordinarie dei soci e adunanze dell'Organo Amministrativo, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali si può, ragionevolmente, affermare che le azioni deliberate siano conformi alla legge ed allo statuto sociale e non siano manifestamente imprudenti, azzardate, né in potenziale conflitto di interesse.
- Durante le verifiche periodiche, il Collegio sindacale ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.
- Il Collegio ha, quindi, periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione. Il Collegio Sindacale, nel corso delle sue verifiche, ha rilevato che, ad oggi, l'organigramma aziendale "di diritto", coincide con quello "di fatto", ed è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Direttore Generale.
- I rapporti con le persone operanti nella citata struttura - amministratori, dipendenti e consulenti esterni - si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio sindacale

Per tutta la durata dell'esercizio si è potuto riscontrare che:

- il livello della preparazione tecnica del personale amministrativo, in forza, è adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;
- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale e societaria sono riconfermati, nel corso dell'esercizio, ed hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali, anche straordinarie, che hanno influito sui risultati del bilancio.

Nella consueta relazione annuale dell'O.D.V si rileva che nel corso dell'esercizio 2022 non sono avvenuti fatti censurabili o violazioni rilevanti del Modello 231, e che l'O.D.V non è venuto a conoscenza di atti o comportamenti con profili di criticità in relazione a quanto stabilito dal D. Lgs. 231/2001.

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni ed a tale riguardo non ha particolari osservazioni da riferire.

Nel corso dell'esercizio, nel rispetto delle previsioni statutarie, il Collegio è stato, periodicamente, informato, dagli amministratori, sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. Le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, c.c., sono state fornite dal CdA con regolare periodicità, anche in occasione di accessi individuali dei membri del Collegio sindacale presso la sede della società e tramite i contatti/flussi informativi informatici con l'organo amministrativo: da tutto quanto sopra deriva che gli amministratori hanno, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite informazioni sufficienti in relazione al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Il Collegio sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e / o inusuali, comprese quelle effettuate con parti correlate o infragruppo.

Nel corso dell'esercizio

- non sono pervenute al Collegio sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 Codice Civile
- non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, c.c..

Al Collegio sindacale non sono pervenuti esposti.

Il Collegio sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere la segnalazione nella presente relazione.

### **Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio**

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2022 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

L'organo di amministrazione ha, altresì, predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c. ed ai sensi dell'art 2446 c.c.

Tali documenti sono stati consegnati al Collegio sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'art. 2429, comma 1, c.c..

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

1. i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31/12/2022 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio;
2. è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
3. è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
4. l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dall'art. 2423, quinto comma, del Codice Civile;
5. è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
6. ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 5, del Codice civile i valori significativi iscritti al punto B-I-1) dell'attivo, rappresentati esclusivamente da spese notarili, sono stati oggetto di nostro specifico controllo con conseguente consenso alla loro iscrizione nell'attivo;
7. si precisa, per mero richiamo, che non sarà possibile distribuire dividendi intaccando le riserve di utili oltre l'ammontare netto dei costi di impianto e ampliamento, dei costi di sviluppo e dell'avviamento iscritti nell'attivo;
8. è stata verificata la correttezza delle informazioni contenute nella nota integrativa per quanto attiene l'assenza di posizioni finanziarie e monetarie attive e passive sorte originariamente in valute diverse dall'euro;
9. in relazione alle informazioni richieste dall'art. 2427-bis del Codice civile, relative agli strumenti finanziari derivati e per le immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al loro fair value, si precisa che la società non possiede titoli o diritti e derivati finanziari;
10. le passività potenziali sono state iscritte nei fondi in quanto ritenute certe o probabili ed essendo stimabile, con ragionevolezza, l'ammontare del relativo onere.  
Di tale informativa il Consiglio di amministrazione dà contezza nella Nota integrativa, nella sezione relativa ai Criteri di valutazione dei "Fondi per rischi e oneri";
11. in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa il riporto a nuovo della perdita d'esercizio anche ai sensi della L. n. 14 del 24 febbraio 2023 di conversione del DL 198/2022, il Collegio nulla osserva.

12. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio negativo di Euro **(2.334.331)** e si riassume nei seguenti valori:

a. Attività	Euro	29.368.026
b. Passività	Euro	25.844.182
c. - Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	3.523.844
<b>d. - Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(2.334.331)</b>

13. Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

a. Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	11.299.396
b. Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	13.611.517
<b>Differenza</b>	<b>Euro</b>	<b>(2.312.121)</b>
c. Proventi e oneri finanziari	Euro	(22.210)
d. Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>(2.334.331)</b>
Imposte sul reddito	Euro	
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(2.334.331)</b>

#### **Risultato dell'esercizio sociale**

Il **risultato netto accertato** dall'organo di amministrazione **relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2022**, come anche evidente dalla lettura del bilancio, **risulta negativo per euro (2.334.331)**.

#### **Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio**

Il Collegio desidera evidenziare che il bilancio 2022 si è chiuso con netto incremento dei ricavi, rispetto all'esercizio precedente, riconducibile all'incremento dell'attività volativa, accompagnato da un fisiologico e non proporzionale incremento dei costi. Questo, tuttavia, non ha potuto evitare che anche il bilancio 2022, anch'esso in parte impattato dall'emergenza Covid e dai rincari delle forniture energetiche a causa del conflitto russo-ucraino, si chiudesse con una perdita, per il 2022 di € 2.334.331.

Ai fini di quanto previsto dall'art. 14 del D. Lgs. 14 del 12 Gennaio 2019, pertanto, il Collegio, grazie ad una costante valutazione della situazione della solvibilità aziendale, procederà alla segnalazione di eventuali peggioramenti della situazione al Consiglio di Amministrazione, affinché lo stesso possa procedere all'adozione delle misure che riterrà opportune.

In ordine alla proposta di rinvio della perdita dell'esercizio pari ad € 2.334.331 all'esercizio successivo ai sensi della L. n. 14 del 24 febbraio 2023 di conversione del DL 198/2022 come formulata e definita dal Consiglio di Amministrazione nella Relazione sulla gestione, il Collegio esprime parere favorevole.

Considerando le risultanze dell'attività svolta, il Collegio sindacale propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2022, così come redatto dagli amministratori.

14 Aprile 2023

FTO. Il Collegio sindacale

Presidente Collegio sindacale F.to Gerlando Piro

Sindaco effettivo F.to Silvia Ceccarelli

Sindaco effettivo F.to Stefano Varvaro