

Aeroporto di Trapani Birgi

FLY
HISTORY



BILANCIO D'ESERCIZIO 201

COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Salvatore Ombra
Consigliere	Carmela Madonia
Consigliere	Saverio Caruso

Direttore Generale

Michele Bufo

Collegio Sindacale

Presidente	Gerlando Piro
Sindaci effettivi	Carolina Cucurullo
	Antonino Galfano

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 30/04/2020, partecipano al capitale sociale di Airgest S.p.A., secondo le risultanze del Libro Soci.

	Nominativo socio	Totale azioni possedute post delibera	Valore unitario nominale delle azioni in €	Valore nominale partecipazione in quota capitale	% di partecipazione al Capitale Sociale
1	Regione Siciliana	833.000	€ 10,00	€ 8.330.000,00	99,9549%
2	Ass. Sicindustria	320	€ 10,00	€ 3.200,00	0,0384%
3	Quercioli Dessena Cesare	20	€ 10,00	€ 200,00	0,0024%
4	PS Advert di Salerno Paolo	20	€ 10,00	€ 200,00	0,0024%
5	Durante Nino Vittore	10	€ 10,00	€ 100,00	0,0012%
6	C.C.I.A.A. di Trapani	6	€ 10,00	€ 60,00	0,0007%
	Totale	833.376		€ 8.333.760,00	100,00%

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.

Il Consiglio di amministrazione, nel pieno dell'emergenza sanitaria connessa all'insorgenza della epidemia da COVID-19, in data 19 marzo 2020 ha deliberato il differimento della convocazione dell'assemblea ordinaria dei soci di approvazione del bilancio di esercizio al 31.12.2019, con ricorso al maggior termine di 180 gg, ex art 2364 c.c, previsto sia dallo statuto sociale sia dall'art.106 del D.L. n.18 del 17 Marzo 2020 c,d, "Cura Italia" il quale stabilisce in via generale, che, in deroga sia a quanto normativamente previsto, sia alle diverse disposizioni statutarie, che l'assemblea ordinaria può essere convocata, ai fini dell'approvazione del bilancio chiuso al 31 Dicembre 2019, entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio.

Signori azionisti,

L'esercizio 2019 come purtroppo atteso ha registrato una perdita d'esercizio, ancorché in sensibile miglioramento sull'anno precedente, ed è stato caratterizzato da una ulteriore contrazione del traffico passeggeri e movimenti che ha inevitabilmente prodotto riflessi sul conto economico della Società e sul suo patrimonio netto, in particolare per quanto riguarda la sensibile riduzione dei ricavi a fronte di importanti costi fissi di struttura che caratterizzano, come ogni altro gestore aeroportuale, la gestione dell'aeroporto di Trapani Birgi. Nello specifico per le società che svolgono in combinato disposto anche il ruolo di operatore handler certificato ai sensi del dlgs 18/99.

L'esercizio chiuso al 31/12/2019 rileva una perdita d'esercizio pari a (€ 4.294.788) e un patrimonio netto che, pur mantenendosi su un valore positivo pari a € 1.380.220, a seguito della diminuzione di oltre un terzo del capitale sociale fa rientrare la società nella fattispecie di cui all'art. 2446, comma 1, c.c., imponendo al Consiglio di Amministrazione la convocazione dell'assemblea per l'adozione degli opportuni provvedimenti.

La presente relazione, pertanto, assolve anche la funzione di relazione degli amministratori sulla situazione patrimoniale della società prevista dall'articolo 2446 c.c..

Come già in passato segnalato, in un contesto di diffusa e certificata sofferenza degli scali nazionali minori, l'origine di tali risultati va ricercata in accordi commerciali con vettori attualmente non in grado di movimentare adeguati volumi di traffico funzionali a rilanciare le sorti operative dello scalo. Si ricorda a tal proposito la chiusura della base operativa del vettore irlandese Ryanair Dac, avvenuta nel marzo 2017, il quale movimentava oltre il 94% del traffico registrato con volumi medi di circa 1,5 milioni di pax annui, nonché i mancati auspicati effetti negli ultimi due anni delle procedure ad evidenza pubblica a valere sui fondi di cui alla LR 24/16, destinati all'attivazione di strumenti di marketing territoriale.

Proprio in ordine alle citate procedure di gara, le quali hanno visto anche il coinvolgimento tecnico-operativo dei comuni afferenti lo scalo, il riscontro di mercato non è stato pienamente soddisfacente ragion per cui la Regione Siciliana, consapevole del ruolo dello scalo di Trapani-Birgi di imprescindibile volano socio-economico del territorio, ha avviato con l'organo amministrativo una nuova fase di verifica degli strumenti più idonei alla ricerca di vettori potenzialmente interessati ad operare sullo scalo.

Si è così giunti, alla pubblicazione nel mese di agosto della LR 14/19 *"Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi"* nonché, tenuto conto delle esigenze di mobilità territoriali, alla definizione del percorso propedeutico all'avvio di n° 6 rotte in continuità territoriale ex Reg CE 1008/2008. Si rimanda agli specifici paragrafi della presente relazione.

L'impianto gestionale complessivo si attesta comunque su livelli unitari estremamente competitivi a conferma che, con adeguati livelli di traffico, sostenibili per infrastruttura e organizzazione, la società sarebbe in grado di raggiungere il pareggio di bilancio, accompagnandolo ad un progressivo miglioramento della redditività aziendale.

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

- In data 18 aprile 2019 l'assemblea degli azionisti ha ripristinato il plenum dell'organo amministrativo con la nomina a consigliere di amministrazione della dott.ssa Carmela Madonia, già capo di gabinetto del Presidente della Regione Siciliana;
- Tra il mese di aprile e dicembre si sono conclusi i lavori della Conferenza di Servizi per l'imposizione di Oneri di servizio Pubblico presso scalo di Trapani-Birgi il cui progetto prevede l'attivazione di collegamenti bisettimanali per Trieste-Brindisi-Parma-Ancona-Perugia e settimanale per la città di Napoli.
- Nel mese di aprile si è conclusa la procedura di selezione per la nomina, a tempo determinato, della figura di Direttore Generale di Airgest S.p.A.
- Nel mese di giugno si è conclusa non registrando alcuna manifestazione di interesse la seconda fase della procedura di gara ex l.r. 24/16 *"Procedura ristretta per l'affidamento di servizi di promozione e comunicazione per la realizzazione di una campagna di advertising finalizzata a favorire l'incremento delle presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente all'aeroporto civile di Trapani Birgi"*, gestita dal comune di Marsala quale stazione appaltante in rappresentanza del consorzio dei comuni afferenti l'aeroporto di Trapani-Birgi. Ciò ha di fatto comportato un sensibile scostamento dalle previsioni di Piano industriale
- In data 24 luglio il designato DG ha sottoscritto il contratto d'incarico triennale con individuazione delle deleghe operative in capo allo stesso.
- In data 06 luglio 2019 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in conformità all'esito della Conferenza di Servizi, ha firmato il decreto ministeriale per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico da/per l'aeroporto di Trapani al fine di garantire servizi aerei regolari e continuativi e da svolgersi con voli di linea. Gli oneri di servizio verranno assegnati con procedura ad evidenza pubblica bandita da ENAC e pubblicata sulla GUUE.
- Nel mese di luglio l'ente riscossore ha riscontrato con esito positivo alla richiesta di adesione alla definizione agevolata, ex Rottamazione Ter, per n° 5 carichi, registrando un risparmio economico di oltre € 350 mila, ed un immediato beneficio finanziario derivante dalla rimodulazione delle rate di rientro e delle scadenze delle stesse.
- Nel corso del mese di Agosto l'Avv.to Paolo Angius ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di Presidente del consiglio di amministrazione della società. Il 16 Agosto l'assemblea dei soci appositamente convocata ha nominato quale nuovo Presidente della società il Dott. Salvatore Ombra.
- Nel mese di agosto è stata pubblicata nella GURS n.37/2019 del 9/08/2019 la L.R. 6 agosto 2019 n° 14 *"Collegato alla legge di stabilità regionale per l'anno 2019 "Interventi a favore dell'aeroporto di Trapani Birgi"* la quale all'art 13 disciplina l'erogazione di una somma complessiva pari ad € pari ad € 9.351.000 da destinare all'incentivazione dei vettori aerei nel rispetto della normativa di settore europea.

- Nel corso del mese di settembre la società ha avviato una procedura di licenziamento collettivo per riduzione di personale ex artt. 4 e 24 della legge 23 luglio 1991 n.223 per n° 29 posizioni in esubero rispetto ai 74 dipendenti a libro paga, poi conclusa nel mese di novembre con l'avvio della CIGS per tutte le unità interessate.
- Nel mese di dicembre con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, si è potuto dare attuazione al dettato normativo di cui all'art.13 della Legge regionale 6 agosto 2019, n. 14, stipulando la Convenzione di cui al comma 3 dello stesso articolo a sostegno dell'apertura di nuove rotte attraverso lo stanziamento di € 9,3 mln da destinare ad incentivi ai vettori;

Highlights

<p>Risultati Economici al 31 dicembre 2019 comparati con i risultati economici al 31 dicembre 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ricavi totali (valore della produzione) pari a 4.629 migliaia di euro, in contrazione di 802 migliaia di euro (-14,7%) rispetto a 5.430 migliaia di euro al 31 dicembre 2018. • Ricavi delle vendite e prestazioni (ricavi caratteristici) pari a 3.566 migliaia di euro, in contrazione di 607 migliaia di euro (-14,6%) rispetto a 4.173 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 • I costi della produzione pari a 8.874 migliaia di euro, in sensibile contrazione di 1.547 migliaia di euro (-14,8%) rispetto all'anno precedente. Contrazione imputabile alla riduzione dei costi per il personale, delle forniture elettriche, del canone demaniale ed all'ulteriore razionalizzazione di alcune voci di costo che, in aggregato, contribuiscono a marcare significative economie. • Il Margine Operativo Lordo (EBITDA) pari a (2.868) migliaia di euro, in miglioramento per 620 migliaia di euro rispetto al 2018 • Risultato Operativo (EBIT) pari a (4.245) migliaia di euro, in miglioramento di 746 migliaia di euro rispetto al risultato di (4.991) migliaia di euro al 31 dicembre 2018. • Risultato di esercizio pari a -4.295 migliaia di euro, contro le -5.148 migliaia di euro al 31 dicembre 2018.
<p>Il traffico</p>	<p>Nel 2019 sono transitati dall'Aeroporto V. Florio 480.524 passeggeri, in contrazione del -14.38% rispetto al 2018, a fronte di una media nazionale in crescita del +4%.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il traffico passeggeri nazionale si è contratto del - 13.24% - Il traffico passeggeri internazionale si è contratto del -21.58%. - Il traffico movimenti si è ridotto del -10.54%

LO SCENARIO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO

Secondo i dati raccolti da Assaeroporti, i passeggeri transitati nel panel dei 39 aeroporti italiani monitorati dall'associazione di categoria sono stati 193.102.660, ovvero 7,4 milioni in più rispetto all'anno precedente. L'incremento del 4% risulta in linea con il trend positivo degli ultimi anni (2014-2019), pur evidenziando una crescita a ritmi meno sostenuti rispetto a quelli registrati nel 2018 (+5,9%) e nel 2017 (+6,4%).

Si conferma trainante il traffico internazionale che supera i 128 milioni di passeggeri, con un incremento del 5,8%

rispetto al 2018. All'interno di questo segmento, si segnala una crescita del 4,5% per il traffico UE e del 9,9% per quello extra UE. Brusco rallentamento, invece, per i voli nazionali che si attestano ad un +0,7% contro il +3,3% del 2018.

In termini di traffico passeggeri, si posizionano, tra i primi 10 aeroporti italiani, gli scali di: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia, Napoli, Catania, Bologna, Palermo, Milano Linate (chiuso da fine luglio a fine ottobre 2019) e Roma Ciampino.

Significativi gli incrementi di traffico registrati negli scali di Crotone (+102,5%), Rimini (+28,3%), Malpensa (+16,7%), Bologna (+10,6%) e Bari (+10,2%). Da segnalare i risultati positivi raggiunti da sistemi e reti aeroportuali: il sistema romano (Fiumicino e Ciampino) ha sfiorato i 50 milioni di passeggeri, assestandosi a 49,4 milioni; quello milanese (Malpensa e Linate) ha raggiunto i 35,4 milioni; il polo aeroportuale del Nord Est (Venezia, Treviso, Verona e Brescia) i 18,5 milioni; il sistema campano (Napoli e Salerno) i 10,9 milioni; il sistema della Sicilia orientale (Catania e Comiso) i 10,6 milioni; quello toscano (Pisa e Firenze) gli 8,3 milioni; la rete pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) gli 8,2 milioni e il sistema aeroportuale calabrese (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone) i 3,5 milioni. Analizzando i dati dei movimenti aerei, che ammontano complessivamente a 1.644.150, si conferma il trend di crescita degli ultimi anni, segnando nel 2019 un +2,7% rispetto al 2018, con un incremento delle destinazioni internazionali, + 3,9%, e in particolare di quelle extra UE, cresciute del 7,4%. In contrazione, invece, il traffico cargo la cui flessione, iniziata già nel 2018, è proseguita anche nel 2019: lo scorso anno sono state movimentate, in totale, 1.103.663,74 tonnellate di merci, con un calo del 3,2%. Secondo Assaeroporti, la crescita del traffico aereo, che conferma un trend positivo iniziato nel 2014, segna nel 2019 un rallentamento riconducibile a diversi fattori legati alla crisi economica, alle tensioni geopolitiche e ad una sempre maggiore concorrenza da parte di scali insistenti sull'area del Mediterraneo, oltre che ad una serie di eventi contingenti, quali la sospensione della licenza di volo dei Boeing 737 MAX che ha di fatto costretto i vettori a tagliare le proprie prospettive di crescita di volumi nel breve brevissimo periodo e gli scioperi dei controllori di volo in Francia e Germania.

La rappresentazione delle evoluzioni dello scenario del traffico aero sopra rappresentate non erano ancora inficiate della diffusione dell'epidemia da Covid-19.

Gli sviluppi epidemici sul traffico aereo mondiale, ha comportato inizialmente restrizioni sul traffico proveniente inizialmente dalla regioni della Cina maggiormente colpite, per passare poi a restrizioni alla libertà di movimento delle popolazioni ed al contingentamento del traffico aereo fino a giungere alla chiusura delle frontiere e lockdown di intere nazioni.

I nostri italiani hanno cominciato a sgombrarsi già a partire da febbraio quando sono iniziate le prime misure di lockdown dalla Cina. Poi progressivamente, in tempistiche leggermente disallineate tra loro, la quasi totalità della nazioni europee ha prima cancellato gli eventi internazionali come le fiere o saloni e successivamente hanno disposto drastici lockdown di portata inusitata.

L'evoluzione di dei dette imponenti restrizioni ha subito una rapida accelerazione a partire dal mese di marzo, parallelamente alla diffusione del contagio a livello globale.

La domanda passeggeri 2020 (sia interna che estera), sempre secondo la IATA, dovrebbe ridursi del 48% rispetto al 2019. Questo per gli sviluppi economici generali, dal momento che il mondo si avvia verso la recessione e la domanda passeggeri segue da vicino la progressione in discesa del PIL, tanto che "solo l'impatto di un'attività economica ridotta dovrebbe tradursi in un calo dell'8% della domanda passeggeri nel terzo trimestre". A pesare in modo determinante sono poi le restrizioni ai movimenti delle persone: l'impatto più forte è atteso in questo secondo trimestre 2020, dal momento che dall'inizio di aprile il numero dei voli è in calo dell'80% rispetto al 2019.

L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO DELL'AEROPORTO V. FLORIO

La tabella a seguire riporta i risultati di traffico registrati nel corso dell'anno 2019 ed il relativo confronto con i dati conseguiti nel periodo 2018- 2017, distinti per tipologia di traffico:

PASSEGGERI	2019	2018	2017
Naz.li	322.218	366.801	923.236
Int.li	80.732	103.324	368.062
<i>di cui C. Europea</i>	<i>80.469</i>	<i>102.940</i>	<i>367.936</i>
Transito diretto	7.140	9.226	469
Totale Commerciali	410.090	479.351	1.291.815
A.G.	1.347	1.173	1.142
TOTALE	411.437	480.524	1.292.957

Nel corso del 2019 sono transitati presso l'Aeroporto V. Florio 411.437 passeggeri, in contrazione dunque del -14,38% rispetto al 2018, ed in controtendenza rispetto a quanto registrato dal macro aggregato degli scali italiani nel corso dell'anno (+4%).

Si osserva una riduzione del traffico passeggeri nazionale pari al 12,15% ed internazionale del 21,87%. Tale contrazione, così come si evince dalla tabella sotto, si allinea ad una riduzione di rotte e collegamenti settimanali.

Destinazione	Collegamenti settimanali in Summer		Collegamenti settimanali in Winter		
	2018	2019	2017/2018	2018/19 (da considerare per il 2019 da Gennaio a Marzo)	2019/20 (da considerare per il 2019 Novembre e Dicembre)
Bruxelles	NIL	NIL	4	NIL	NIL
Francoforte	2	2	NIL	NIL	NIL
Karlsruhe Baden	2	2	NIL	NIL	NIL
Praga	2	2	NIL	NIL	NIL
	6	6	4	0	0
Bergamo	4	4	4	4	NIL
LINATE AZ	7	7	7	7	7
Bologna	NIL	NIL	7	7	7
Cagliari	NIL	NIL	2	2	NIL
PANTELLERIA	14	14	14	14	14
Pisa	NIL	NIL	6	6	NIL
Roma (FCO) FR/AZ	7	7	NIL	NIL	7
Torino FR/OB	5	5	3	NIL	NIL
TOT frequ. NAZ	37	37	43	40	35
TOT (INT+NAZ)	43	43	47	40	35
Δ frequ % (INT+NAZ) 19 vs 18		0%		-15%	-13%
Media movimenti giorno	6	6	7	6	5

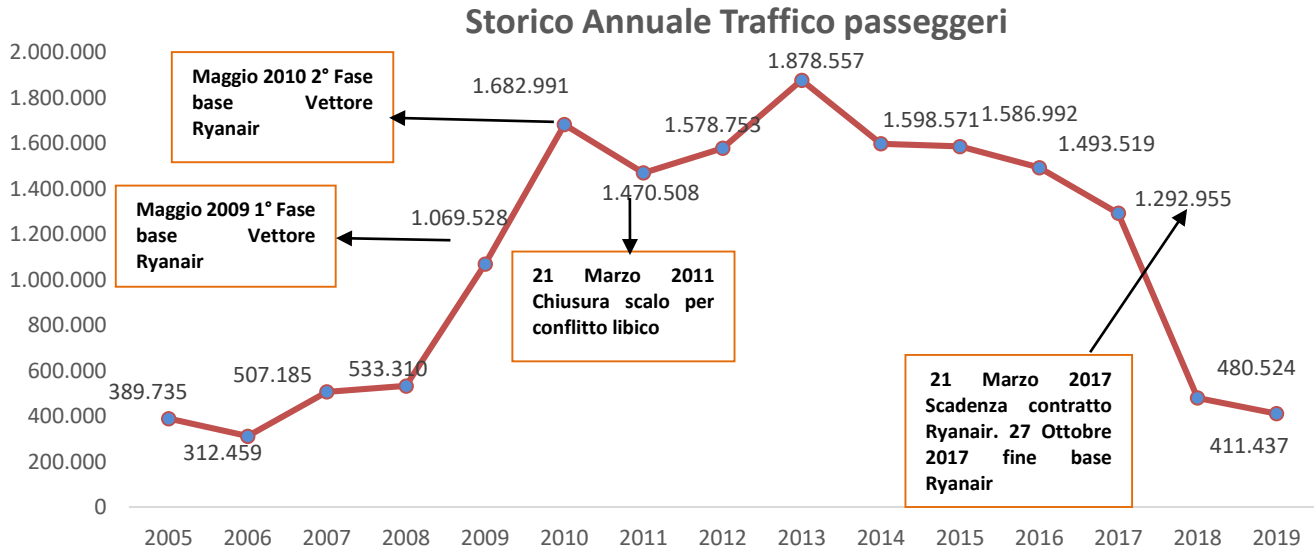
In particolare la riduzione dei collegamenti si registra durante la stagione winter¹, in cui si hanno le seguenti cancellazioni:

- W.18/19 Bruxelles e Torino
- W.19/20 Bergamo-Cagliari e Pisa

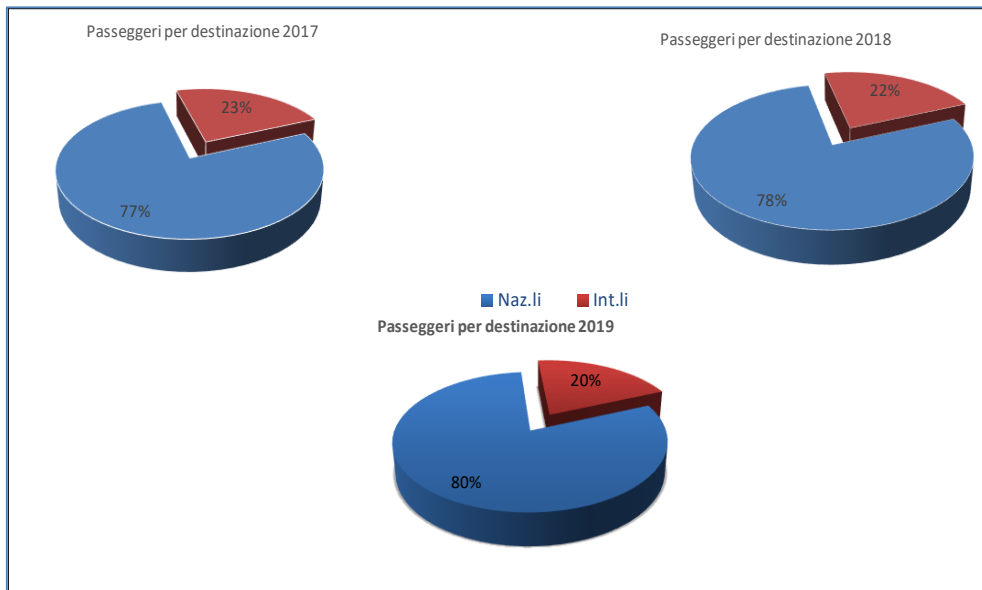
¹ La stagione winter si estende a cavallo di due anni poiché inizia a Ottobre e termina a Marzo dell'anno successivo
Relazione sulla Gestione Esercizio 2019

Classifica Aeroporti 2019 vs 2018 per N° di passeggeri

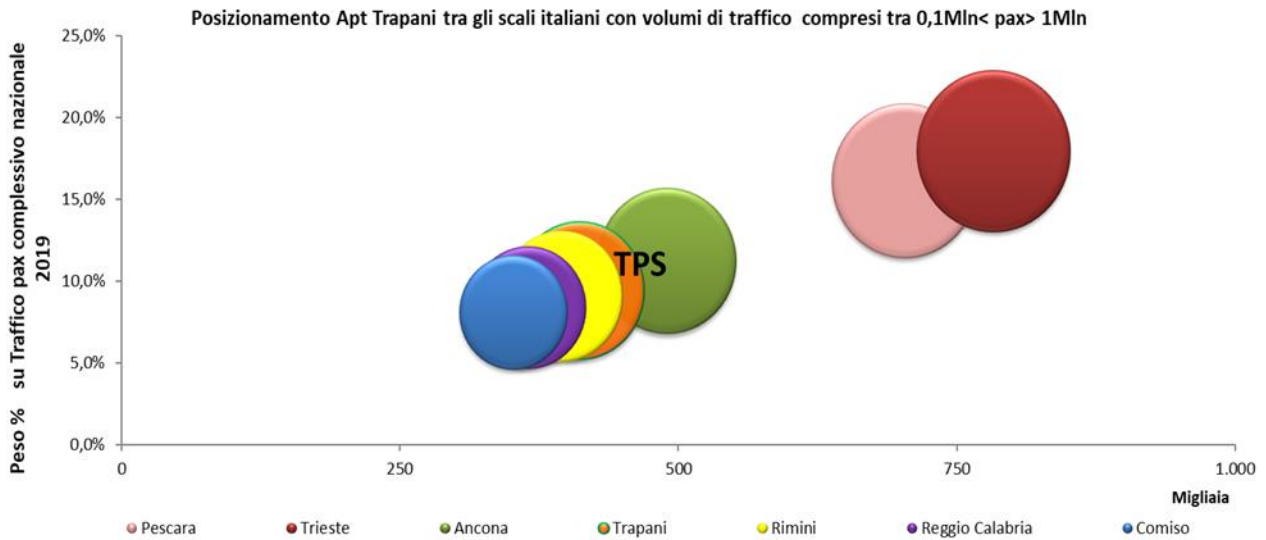
Aeroporto	Movimenti	%
Roma Fiumicino	43.532.573	↑ 1,3
Milano Malpensa	28.846.299	↑ 16,7
Bergamo	13.857.257	↑ 7,1
Venezia	11.561.594	↑ 3,4
Napoli	10.860.068	↑ 9,3
Catania	10.223.113	↑ 2,9
Bologna	9.405.920	↑ 10,6
Palermo	7.018.087	↑ 5,9
Milano Linate (*)	6.570.984	↓ -28,8
Roma Ciampino	5.879.496	↑ 0,7
Bari	5.545.588	↑ 10,2
Pisa	5.387.558	↓ -1,4
Cagliari	4.747.806	↑ 8,6
Torino	3.952.158	↓ -3,3
Verona	3.638.088	↑ 5,2
Treviso	3.254.731	↓ -1,6
Olbia	2.978.769	↓ -0,7
Lamezia Terme	2.978.110	↑ 8,1
Firenze	2.874.233	↑ 5,7
Brindisi	2.697.749	↑ 8,8
Genova	1.536.136	↑ 5,5
Alghero	1.390.379	↑ 1,8
Trieste	783.179	↑ 1,4
Pescara	703.386	↑ 5,5
Ancona	489.835	↑ 8,2
Trapani	411.437	↓ -14,4
Rimini	395.194	↑ 28,3
Reggio Calabria	365.391	↑ 2,0
Comiso	352.095	↓ -17,1
Lampedusa	276.972	↑ 2,6
Perugia	219.183	↓ -1,9
Crotone	169.780	↑ 102,5
Cuneo	92.401	↓ -19,1
Parma	75.007	↓ -5,1
Brescia	17.003	↑ 98,0
Bolzano	10.780	↓ -41,7
Grosseto	3.035	↓ -71,3
Taranto-Grottaglie	899	↑ 146,3
Foggia	387	↓ -25,9



I dati di traffico registrati nel corso del 2019 evidenziano un decremento del traffico per destinazioni internazionali sul totale rispetto al biennio precedente.



Come rappresentato dal grafico sotto, Trapani si posiziona in una classifica intermedia tra gli aeroporti italiani con il volume di passeggeri inferiore ad 1 milione.



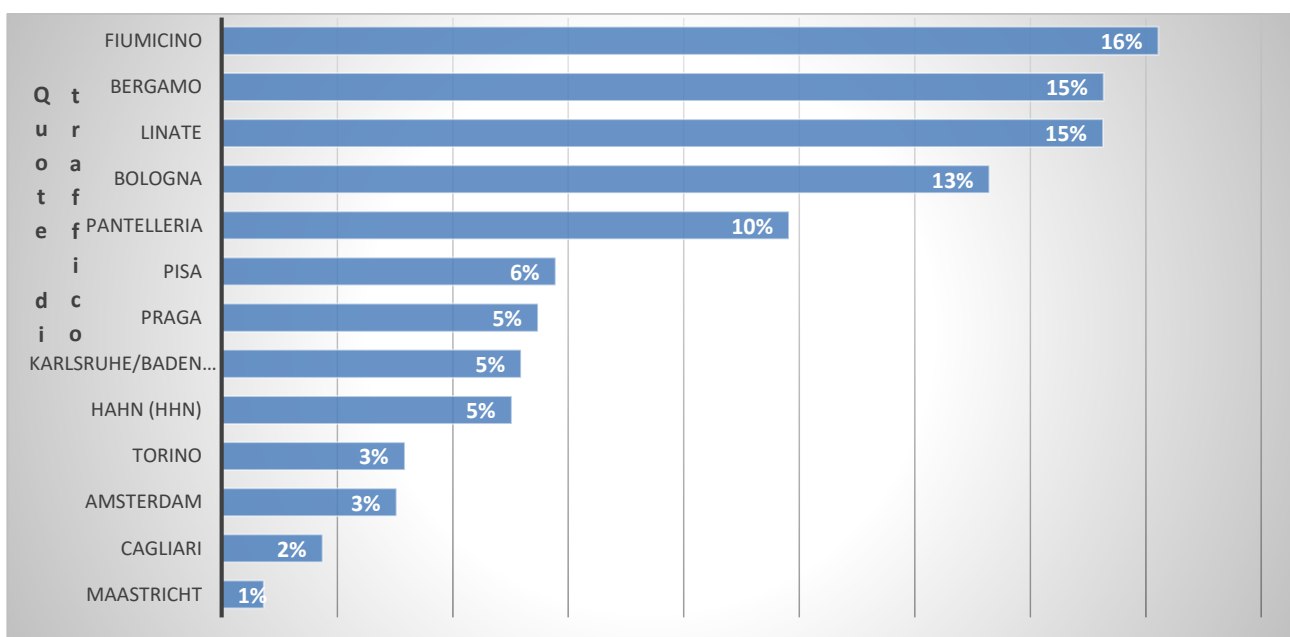
Il traffico Cargo continua a registrare volumi di merci movimentate decisamente contenuti rispetto ai volumi medi degli altri scali nazionali.

L'Aviazione Generale ha fatto registrare, anche nel 2019, volumi trascurabili. Tuttavia si sottolinea che anche quest'anno l'aeroporto è stato interessato dalla manifestazione internazionale GOOGLE CAMP che ha fatto registrare in un arco temporale di 10 giorni tra fine

Luglio ed inizio Agosto il passaggio di più di 500 pax solo di aviazione generale.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri per destinazione è possibile rilevare ancora una volta come i collegamenti per Fiumicino-Bergamo-Linate e Bologna, costituiscano circa il 60% del traffico totale, confermandosi tra le tratte di maggiore interesse per i fruitori dello scalo di Trapani.

Quote di Traffico per destinazione 2019

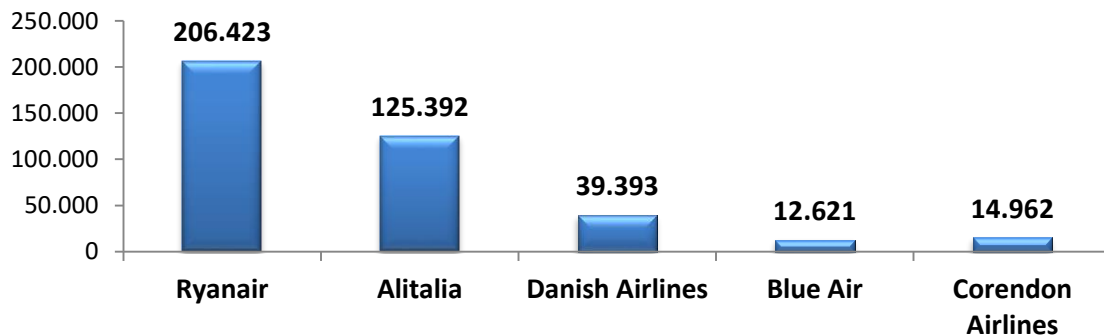


Traffico pax commerciale per nazione escluso transiti ed infant				
Nazione	2019	% su totale 2019	2018	% su totale 2018
Italia	320.924	81%	368.378	78%
Belgio		0%	16.359	3%
Germania	40.648	10%	42.791	9%
Paesi Bassi	14.962	4%	20.802	4%
Rep. Ceca	21.819	5%	21.031	4%
Totale	398.353	100%	469.361	100%

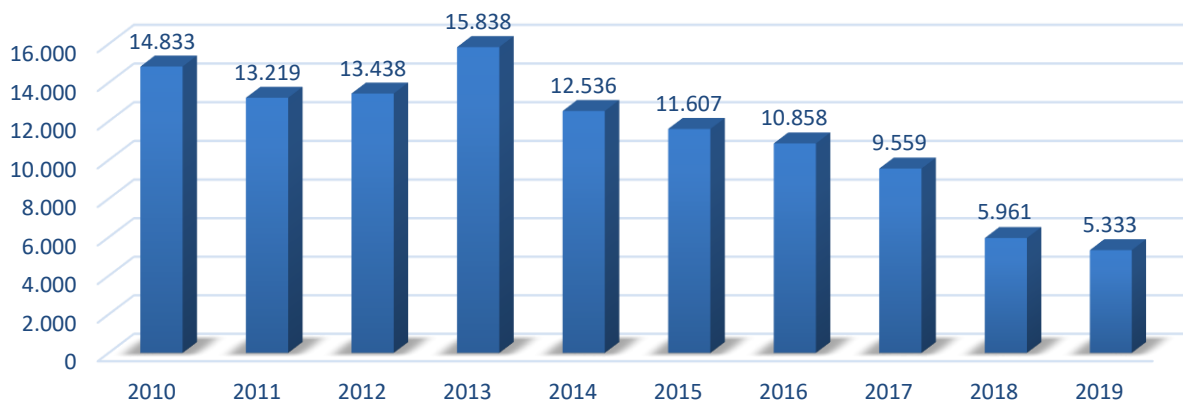
I collegamenti operati dai vettori Ryanair ed Alitalia hanno contribuito in maniera determinante al raggiungimento del volume di traffico indicato, veicolando la prima compagnia il 52% circa dei volumi totali registrati presso lo scalo e la seconda il 31%.

Anche nel 2019 non si registra la stagionalità tipica del nostro scalo, infatti sia in winter 18/19 che in summer sono stati gestiti mediamente 14 movimenti al giorno con un decremento durante la winter 19/20 di 10 movimenti giornalieri, motivo per il quale il personale handling ha subito una riduzione pari al 66%.

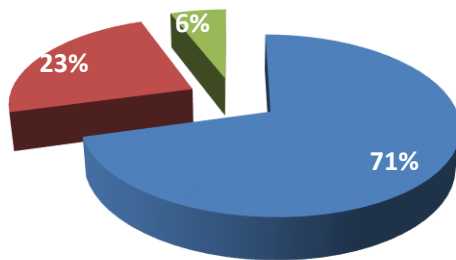
Grafico passeggeri di linea per vettore 2019



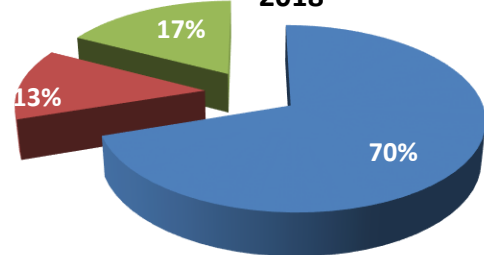
Storico x Anno N° Movimenti



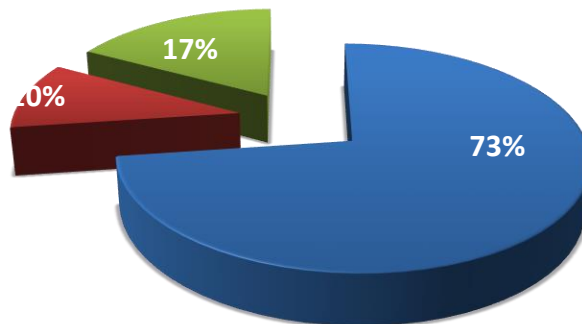
**Movimenti % per destinazioni
2017**



**Movimenti % per destinazioni
2018**



■ Naz.li ■ Int.li
Movimenti % per destinazioni 2019



QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

❖ **Trasparenza e nuova disciplina della tutela dei dati personali (Reg. UE 2016/679)**

Il Reg. (UE) n. 2016/679 del 27 aprile 2016 (RGPD), entrato in vigore il 25 maggio 2018, ed il D.Lgs. n. 101 del 2018 hanno adeguato il Codice della privacy (D.Lgs. n. 196/2003).

Il regime normativo per il trattamento di dati personali da parte dei soggetti pubblici è rimasto sostanzialmente inalterato, restando fermo il principio che esso è consentito unicamente se ammesso da una norma di legge o di regolamento. Pertanto, occorre che le PA e, più in particolare, i soggetti tenuti agli obblighi di pubblicazione ex D.Lgs. n. 33/2013 e s.m.i. e D.Lgs. n. 39/2013 e s.m.i., prima di mettere a disposizione sui siti

istituzionali documenti contenenti dati personali, verifichino che la disciplina in materia di trasparenza contenuta nel D.Lgs. n. 33 del 2013 o in altre normative preveda l'obbligo di pubblicazione, che deve comunque avvenire nel rispetto di tutti i principi applicabili al trattamento dei dati personali contenuti all'art. 5 del Regolamento n. 2016/679: adeguatezza, pertinenza, minimizzazione dei dati, esattezza, aggiornamento.

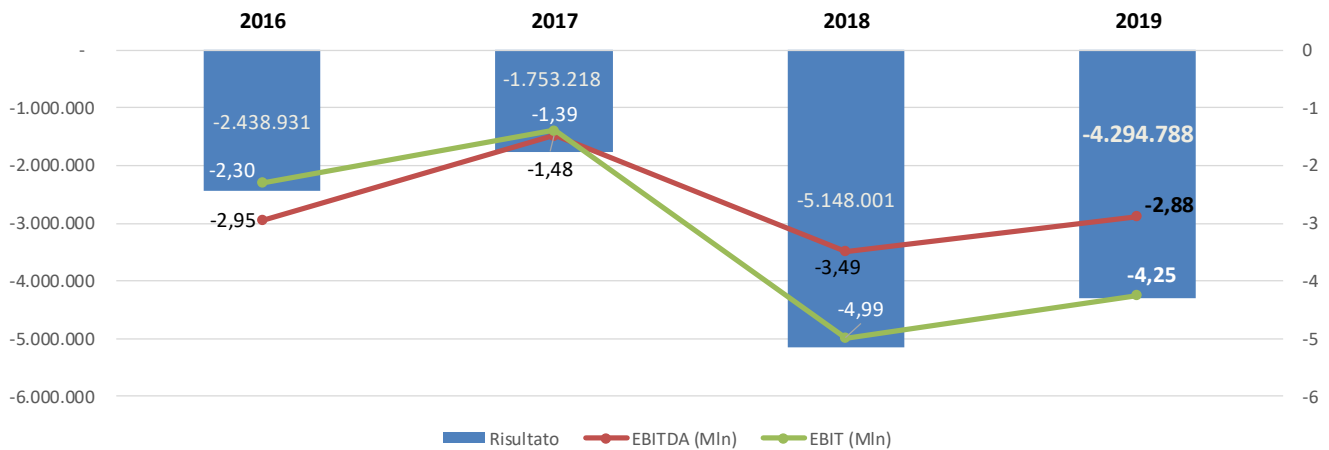
Airgest S.p.A. ha provveduto a rendere non intelligibili i dati personali non pertinenti o, se sensibili o giudiziari, non indispensabili rispetto alle specifiche finalità di trasparenza della pubblicazione.

IRISULTATI DI GESTIONE

Il bilancio d' esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 riporta una perdita di esercizio pari ad - € 4.294.788. Il risultato di periodo, pur registrando una importante perdita, marca un esito migliorativo rispetto all'anno precedente di circa 850.000€. Sulla maturazione del predetto risultato hanno svolto un ruolo di primaria importanza sia l'ulteriore contrazione del traffico rispetto al già falcidiato esercizio

2018 che ha condotto ad una contrazione dei ricavi, sia l'efficientamento dei costi di gestione portato avanti dal management che consentito di perseguire economie di spesa.

Storico risultato di esercizio - Ebitda - Ebit



In sintesi:

- Il valore della produzione complessivo, tenuto conto dell'andamento del traffico registrato (-14,4% pax e -10,5% mov), si è contratto del -14,8% rispetto all'anno precedente. Ciò conferma la stretta interdipendenza tra l'andamento del traffico e l'evoluzione dei ricavi;
- I costi della produzione hanno fatto registrare una contrazione di ammontare pari al -14,8% rispetto all'anno precedente. Tale contrazione, sostanzialmente allineata rispetto alla flessione del traffico, è riconducibile alla riduzione dei costi dell'approvvigionamento dell'energia elettrica, alla contrazione dei costi per il personale, alla riduzione del canone demaniale ed alle variate condizioni per la costituzione di accantonamenti
- Il business Aviation ha prodotto ricavi per complessivi 3,0 milioni di euro in contrazione (-8,5%) rispetto al 2018;

- Nel medesimo periodo le attività commerciali Non Aviation hanno generato ricavi per 0,56 milioni di euro circa, in contrazione (-36,8%) rispetto al 2018. 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 2019 e dei suoi principali indici. Si evidenzia che, 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. Si è provveduto inoltre , per uniformità di lettura del dato, anche ad allineare anche la rappresentazione relativa all'esercizio 2018

RICLASSIFICAZIONE DEL BILANCIO

Riclassificazione del conto Economico a valore aggiunto (VA)		
Descrizione	2019	2018
Ricavi Netti	3.566.073	4.173.382
Proventi diversi	1.062.525	1.256.832
Costi Esterni	4.353.944	5.429.966
Valore Aggiunto	274.654	248
Costo del lavoro	3.143.123	3.488.528
Margine operativo lordo (MOL o Ebitda)	-2.868.469	-3.488.280
Ammortamenti	1.376.781	1.502.772
Reddito operativo (Ebit)	-4.245.250	-4.991.052
Proventi Finanziari	17.398	569
Oneri Finanziari	66.936	157.518
Reddito di competenza	-4.294.788	-5.148.001
Reddito ante imposte	-4.294.788	-5.148.001
Imposte		
Reddito netto	-4.294.788	-5.148.001

L'analisi dell'andamento della gestione caratteristica, rappresentativa dei ricavi e dei costi sostenuti dalla società per l'espletamento dei servizi tipici del gestore aeroportuale, parimenti a quanto già osservato nel 2018, non rappresenta l'andamento tipo del business a cui si è assistito in passato, complice la tendenziale destagionizzazione del traffico osservata. Difatti l'andamento del traffico è stato pressoché uniforme da gennaio ad ottobre, e solo successivamente, nell'ultimo bimestre, si è avuta una flessione. Parimenti l'

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 2.89 mln, ed in miglioramento per circa 620 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Continuando il confronto con i risultati conseguiti nel corso del precedente esercizio si osserva una contrazione dei costi esterni pari al 19.8% riconducibile principalmente alla rimodulazione di taluni accantonamenti, alla contrazione dei costi per la fornitura elettrica alla contrazione del canone demaniale e ad alcune economie conseguite tra i costi per servizi.

Allo stesso modo si osserva una contrazione dei costi per il personale, ridottisi per molteplici motivi tra cui possiamo

enumerare un periodo vacatio della posizione di DG, un pensionamento, due aspettative non retribuite ed il ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS) per alcuni reparti aziendali a partire dal 1° Novembre in misura significativa ed in ragione della riduzione di traffico registrata. Per la rappresentazione di dettaglio delle dinamiche del personale si rimanda ad apposito paragrafo successivo. Per quanto sopra esposto, il risultato dell'Ebit, risulta migliorativo, in misura pari a circa 650 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Riclassificazione dello Stato Patrimoniale		
Descrizione	2019	2018
Attivo		
Attività disponibili	8.973.846	13.919.453
Liquidità immediate	6.458.187	11.077.464
Liquidità differite	2.498.293	2.816.437
Rimanenze finali	17.366	25.552
Attività fisse	13.623.587	14.722.634
Immobilizzazioni immateriali	162.846	229.707
Immobilizzazioni materiali	13.182.791	14.214.977
Immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950
CAPITALE INVESTITO	22.597.433	28.642.087
PASSIVO		
Debiti a breve	7.788.419	8.680.693
Debiti a medio/lungo	13.428.794	14.286.390
Mezzi propri	1.380.220	5.675.004
FONTI DEL CAPITALE INVESTITO	22.597.433	28.642.087

Principali indici di Bilancio		
Descrizione	AIRGEST SPA 2019	AIRGEST SPA 2018
Indici finanziari		
Liquidità primaria	1,15	1,60
Liquidità secondaria	0,22	0,27
Indici di rotazione (espressi in giorni)		
Rotazione rimanenze	39,80	71,99
Rotazione crediti	175,55	169,98
Rotazione debiti	202,01	147,58
Indici reddituali		
R.O.S.	-1,19	-1,20
R.O.D.	0,01	0,02
Margine operativo lordo (Mol o Ebitda)	-2.868.469	-3.488.288
Reddito operativo (Ebit)	-4.245.250	-4.991.052
Indici di produttività		
Utile operativo su dipendenti	-57.368	-66.547
Utile netto su dipendenti	-58.038	-68.640
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti	48.190	55.645
Indici di solidità		
Indice di indebitamento	15,37	4,05
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,10	0,39
Margine di tesoreria	-101.985	3.560.079
Margine di disponibilità	-2.900.118	1.377.187
Capitale circolante	-6.037.497	-6.367.076
Margine primario di struttura	-12.243.367	-9.047.630
Quoziente primario di struttura	0,10	0,39
Margine secondario di struttura	-1.067.282	3.187.903
Quoziente secondario di struttura	0,92	1,22

Posizione Finanziaria Netta (PFN) al 31/12/2019	
Descrizione	AIRGEST SPA 2019
Depositi bancari	6.435.121
Denaro e altri valori in cassa	23.066
Disponibilità liquide	6.458.187
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	
Debiti Finanziari (entro 12 mesi)	-
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)	
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)	
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	17.998
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	1.500
Anticipazioni per pagamenti esteri	
Quota a breve di finanziamenti	
Crediti finanziari	
Debiti finanziari a breve termine	19.498
Posizione finanziaria netta a breve termine	6.438.689
Debiti Finanziari (oltre 12 mesi)	1.215.483
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)	
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)	
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	
Anticipazioni per pagamenti esteri	
Quota a lungo di finanziamenti	
Crediti finanziari	
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	1.215.483
Posizione finanziaria netta	5.223.206

La posizione finanziaria netta pari a 5,2 Mln euro viene influenzata, per l'esercizio in commento, dall'andamento dei costi caratterizzanti il settore in cui opera la società oltre che dalle peculiarità operative osservate nell'anno, ma anche e soprattutto dal trascinarsi degli effetti della cospicua ricapitalizzazione sottoscritta dall'azionista di maggioranza nel corso del mese di agosto 2018.

Come per l'esercizio precedente la società ha svolto la propria attività senza far ricorso a significativi affidamenti bancari.

Si fornisce successivamente, laddove necessario, una spiegazione di alcuni indici adottati per la comprensione degli andamenti economico-finanziari della Società.

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 2019 (voce A1 del conto economico) ammontano a circa 3,6 milioni di euro, in contrazione del 14,6% rispetto all'esercizio precedente.

Tale performance, a fronte di una riduzione dei volumi di traffico (pax -14,38 %, Mov -10,54%) è riconducibile sia alla contrazione dei ricavi da attività Aviation (- 8,5%), sia alla contrazione del comparto non Aviation, il cui risultato si è ridotto del 36,8% rispetto all'anno precedente.

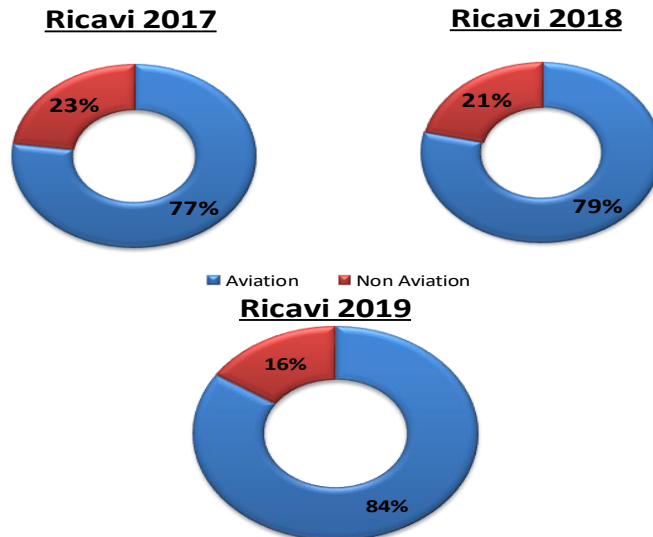
Composizione Ricavi Avio-Non Avio 2017-2019				
<u>Δ % traffico 2018/2019</u>	2017	2018	2019	Δ % 2018/2019
Pax -62,8 % - Mov - 37,6%				
Diritti	€ 2.750.878	€ 1.086.543	€ 937.601	-13,7%
Security	€ 2.004.259	€ 735.934	€ 634.641	-13,8%
Handling	€ 1.540.941	€ 1.198.973	€ 1.188.665	-0,9%
P.R.M.+ Centr	€ 517.863	€ 264.196	€ 243.847	-7,7%
Totale	€ 6.813.940	€ 3.285.646	€ 3.004.753	-8,5%

	2017	2018	2019	Δ % 2018/2019
Pubblicità	€ 47.554	€ 19.337	€ -	-100,0%
Fitti e Royalties	€ 1.273.807	€ 629.566	€ 366.431	-41,8%
Biglietteria	€ 132.444	€ 22.788	€ 22.966	0,8%
Parcheggi	€ 503.684	€ 165.518	€ 140.120	-15,3%
Ricavi diversi e Gest. Pass	€ 58.101	€ 50.526	€ 31.803	-37,1%
Totale	€ 2.015.590	€ 887.735	€ 561.319	-36,8%

	2017	2018	2019	Δ % 2018/2019
Aviation	€ 6.813.940	€ 3.285.646	€ 3.004.753	-8,5%
Non Aviation	€ 2.015.590	€ 887.735	€ 561.319	-36,8%
Totale	€ 8.829.530	€ 4.173.381	€ 3.566.073	-14,6%

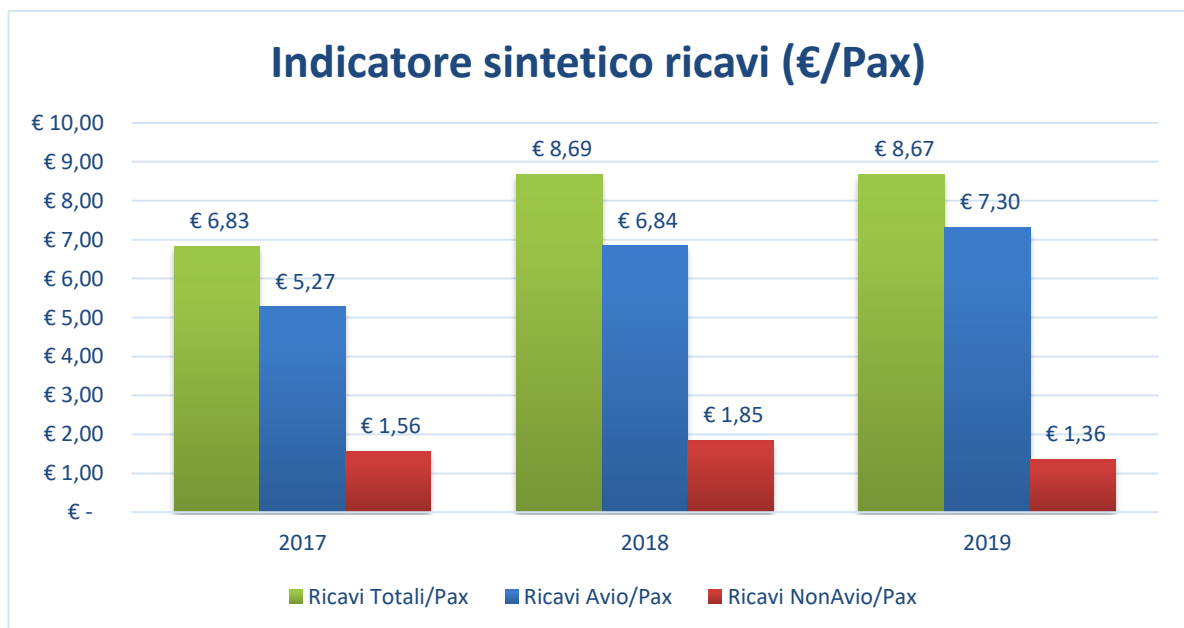
L'aggregato complessivo di detti ricavi, la cui decisa contrazione è riconducibile alla già citata riduzione del traffico, non ha registrato una significativa variazione della composizione (v. grafico), si è assistito comunque ad un aumento dell'incidenza dei ricavi avio sul totale. Difatti il

rapporto percentuale tra la componente No Aviation (pubblicità, fitti, parcheggi, biglietteria, altri ricavi etc.) e la componente Aviation (diritti, Handling, corr. sicurezza, Prm e infr. centralizzate), è transitato dal 21/79 del 2018 al 16/84 del 2019



Dall'analisi dell'indicatore sintetico ricavo complessivo pro-capite introitato dal gestore (€/pax), non rileva variazioni significative rispetto alle performance 2018.

Detto risultato riflette in misura lineare l'esatta proporzionalità tra la flessione dei ricavi e la contrazione del traffico.



a) RICAVI AVIATION

L'andamento dei ricavi aeronautici introitati nell'anno, attestatisi sui 3.0 milioni di euro ha manifestato una contenuta riduzione rispetto ai ricavi totali registrati nel corso dell'esercizio precedente (- 8,5%)

A tal proposito va evidenziato il diverso andamento dei ricavi computati sui passeggeri e sui movimenti. I primi hanno fatto registrare una contrazione esattamente proporzionale alla contrazione del traffico, i secondi invece sono rimasti pressochè stabili in quanto, è aumentato il numero e di conseguenza l'incidenza percentuale dei voli che corrispondono tariffe di handling mediamente più elevate.

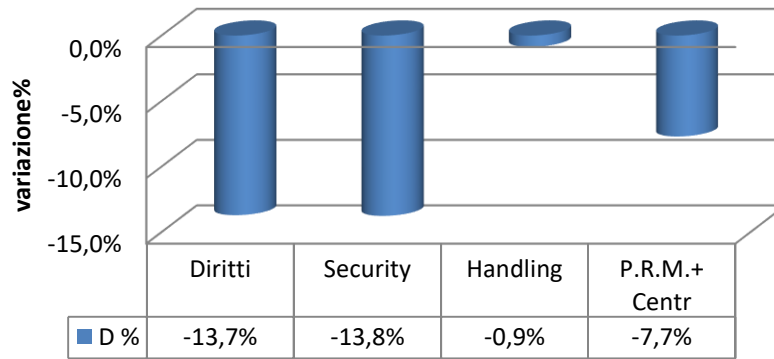
Più nel dettaglio, e per le motivazioni sopra riportate, i ricavi derivanti dai servizi Handling, pari a € 1,19 milioni,

registrano una contrazione in termini percentuali pari solo al -0,9% rispetto all'anno precedente.

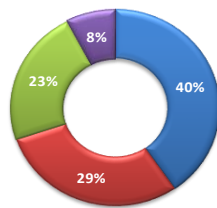
Conformemente all'andamento del traffico consuntivato si registrano minori ricavi per i diritti aeroportuali e corrispettivi di security (corrispettivi sicurezza bagagli a mano e bagagli in stiva), diminuiti rispettivamente del -13,7% e del -13,8%.

Infine l'aggregato costituito dai corrispettivi P.R.M e dai ricavi per infrastrutture centralizzate ha fatto registrare una contrazione pari al -7,7%, imputabile in misura esclusiva alla contrazione dei corrispettivi Prm, parametrata sulla flessione dei passeggeri. Rimane infatti costante ed invariato il ricavo derivante dai fitti corrisposti dal concessionario del deposito carburanti Avio.

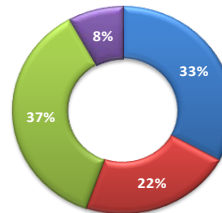
Andameno % ricavi Aviation



Ricavi Aviation 2017

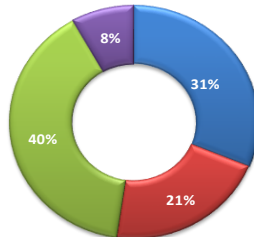


Ricavi Aviation 2018



■ Diritti ■ Security ■ Handling ■ P.R.M.+ Centr

Ricavi Aviation 2019



b) RICAVI NON AVIATION

Le attività non Aviation hanno generato il 16% dei ricavi da gestione aeroportuale. La performance del comparto è risultata in contrazione rispetto al 2018 (-36,8%), come diretta conseguenza del calo della redditività di alcuni dei principali assets.

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

- Si è assistito ad una contrazione, pari al 15,3% della redditività delle aree adibite a **parking** antistanti l'aerostazione. Se da una parte si è assistito alla contrazione dei corrispettivi introitati del 15,3%, dunque allineata alla flessione del traffico (0,166 Mln 2018 Vs 0,140 Mln 2019), dall'altra, in termini di redditività pro-capite, non si sono apprezzate delle variazioni (0,34€/pax 2018 Vs 0,34€/pax del 2019). Va ricordato che, unitamente alla gestione tradizionale delle soste aeroportuali è attivo il servizio di vendita diretta delle soste aeroportuali attraverso una piattaforma proprietaria correlata al portale www.airgest.it, la cui produttività, per i volumi di traffico attuali, risulta essere marginale.

In termini più generali va comunque rilevato che i risultati sin qui ottenuti vanno ricondotti oltre che ad una ridotta presenza di traffico business ed alla flessione del traffico, anche ad una configurazione della viabilità esterna, oggi non redditizia, che richiederebbe in futuro investimenti per riconfigurazione del layout esistente, qualora si tornasse ai volumi di traffico pregressi.

- Il macroaggregato costituito dai **fitti e dalle royalties** ha fatto registrare una contrazione pari al 41,8%. 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 riduzione dei volumi di royalties prodotte rispetto al 2018. La contrazione dei volumi di traffico registrata inizialmente nel 2018 e proseguita nel 2019 ha costretto tra l'altro il subconcessionario ad operare degli orari programmati di

chiusura dei punti vendita in assenza di voli in partenza arrivo, anche al fine di contenere i propri costi di gestione degli spazi affidati.

Difatti l'esercente ha conseguito nell'intero periodo un fatturato, rilevato a livello di punto vendita, in contrazione del 19,5% rispetto al 2018.

È altresì opportuno rilevare che la ridefinizione dei layout operata nel corso del 2016 sulla base del format proprietario My Chef Ristorazione Commerciale S.P.A., rispettivamente Grancaffè e Briciole, ha consentito di continuare a maturare royalties unitarie a passeggero non moto distanti dalle performance marcate nell'anno 2018 (0,43€/pax 2018 Vs 0,41€/pax 2019).

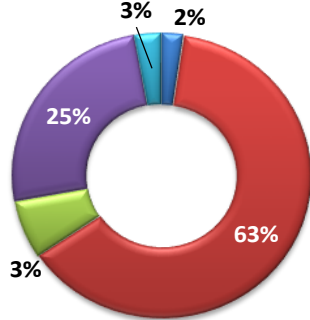
- I ricavi del comparto dell'autonoleggio, costituiti da fitti e Royalties prodotte dagli operatori, si sono contratti del 48%, attestandosi sui 196 mila euro.

La drastica riduzione dei volumi di traffico a cui si è assistito già a partire dal 2017, ed il mancato raggiungimento degli obiettivi di implementazione di traffico mediante procedure ad evidenza pubblica, a valere sulle somme messe a disposizione dalla LR 24/16, ha reso eccessivamente onerosa la presenza degli operatori sulla location Trapani. A questo proposito la società, al fine di evitare la fuoriuscita degli operatori ha proposto, con l'intermediazione dell'associazione di categoria Aniasa, una riduzione dei canoni fissi a valere sul 2019, accolta di buon grado dai subconcessionari. A questa riduzione dei canoni si è anche associato il rilascio di parte degli spazi aeroportuali detenuti dagli autonoleggi, ormai sovradimensionato rispetto alle reali necessità operative degli autonoleggi.

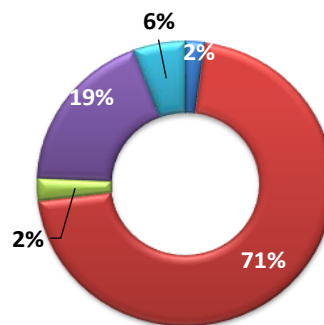
- Nel corso dell'esercizio in esame non sono stati registrati ricavi per pubblicità. I modesti volumi di traffico transitato per lo scalo anche nel 2019 non hanno reso appetibile l'attività advertising presso lo scalo.

- L'attività di ticketing, ha fatto registrare risultati in linea con il 2018. Anche per questa variabile i modesti volumi di traffico registrati nel periodo non hanno consentito di far maturare ricavi significativi.

Ricavi Non Aviation 2017

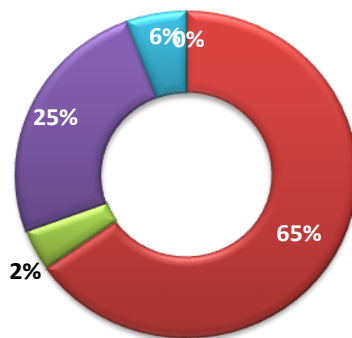


Ricavi Non Aviation 2018

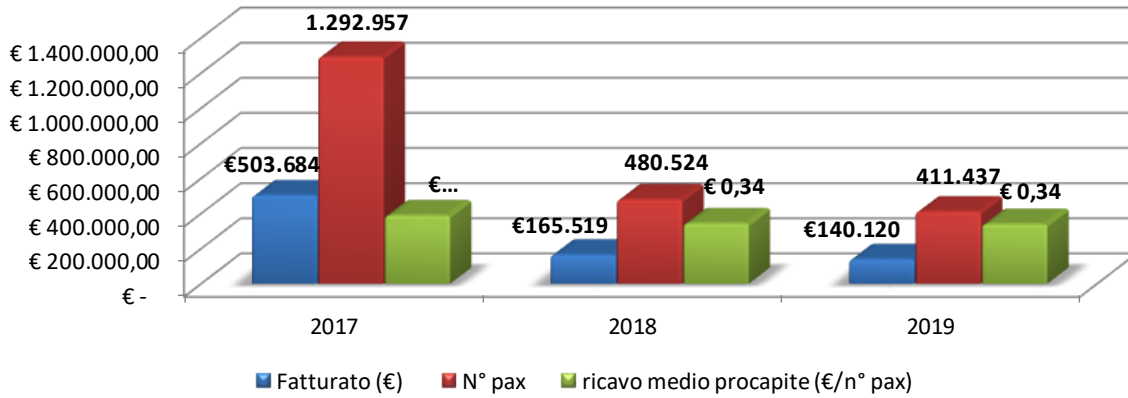


■ Pubblicità ■ Fitti e Royalties ■ Biglietteria ■ Parcheggi ■ Ricavi diversi e Gestione Pass

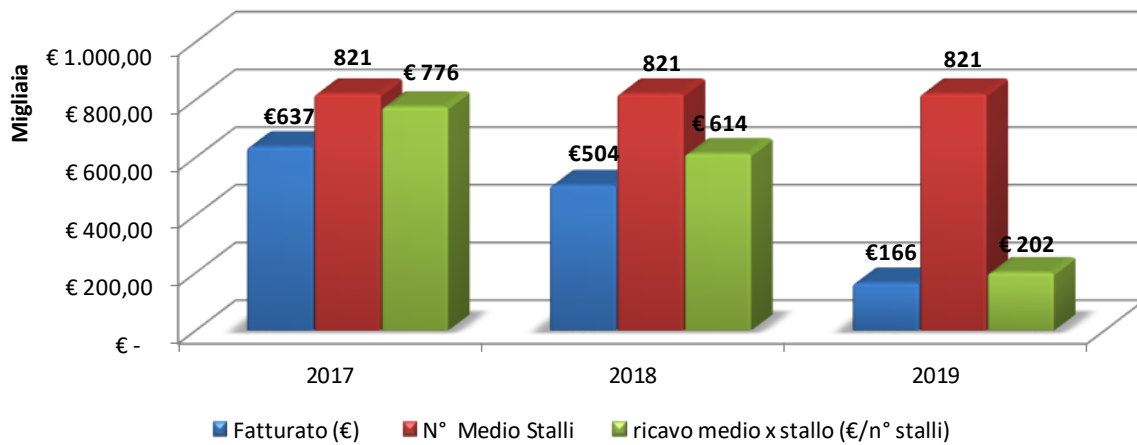
Ricavi Non Aviation 2019



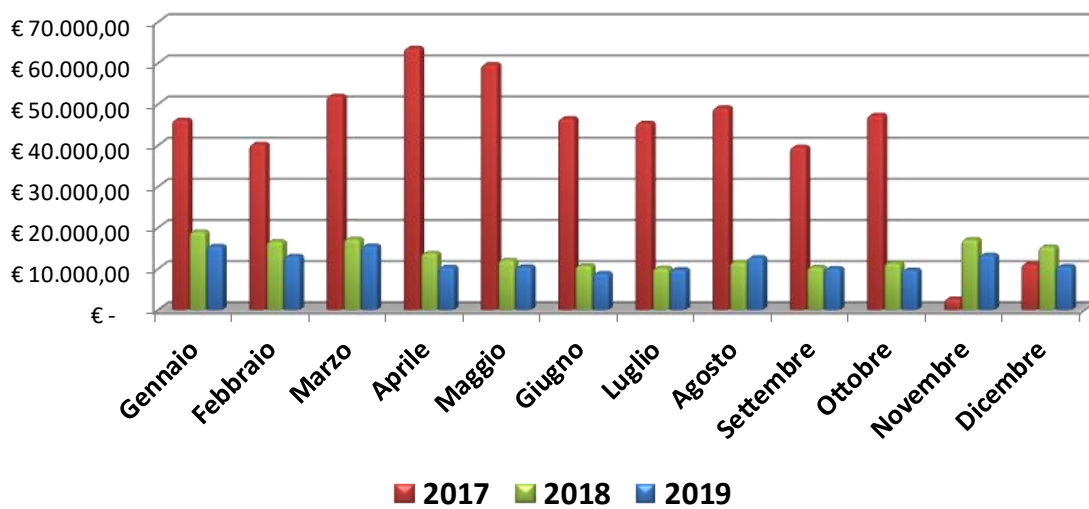
Analisi parcheggio Procapite 2017-2019



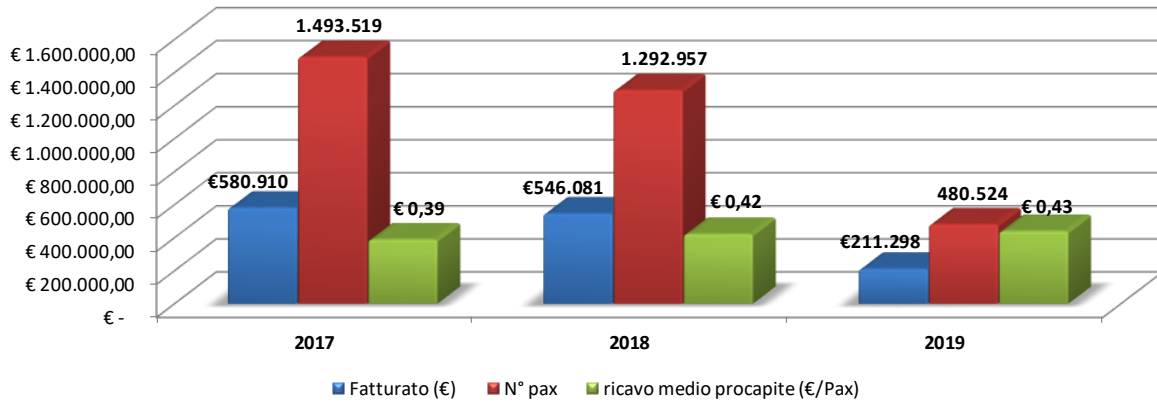
Redditività parking per stallo 2017-2019



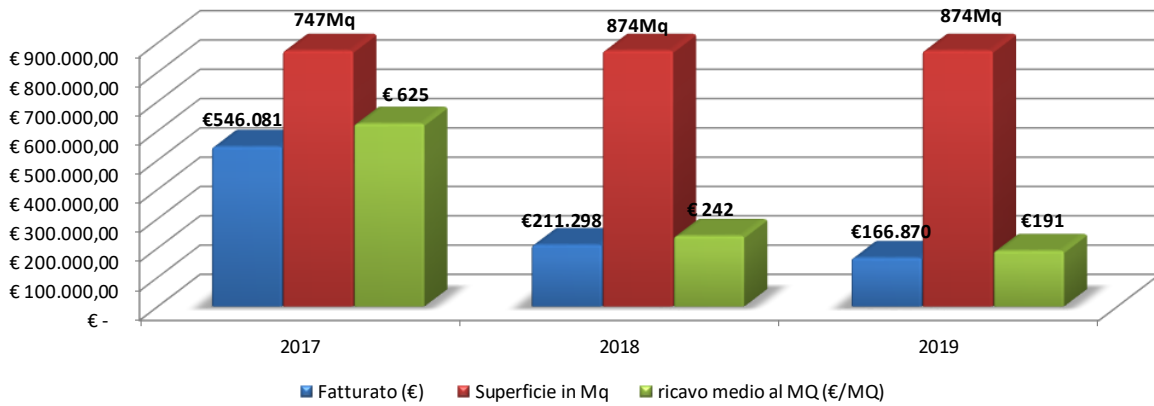
Andamento fatturato mensile Park 2017-2019



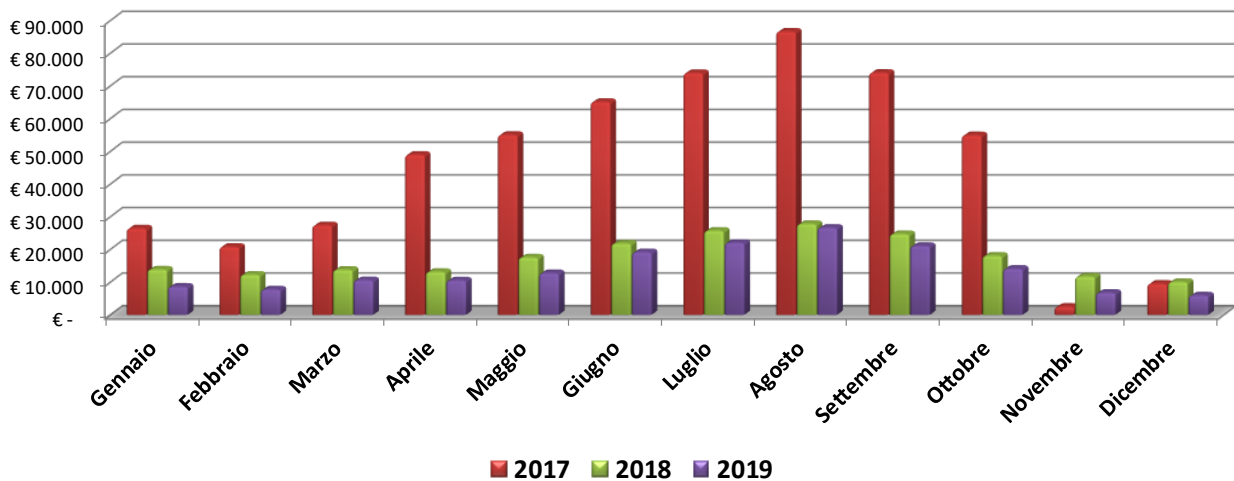
Analisi Retail Food&Beverage procapite 2017-2019



Redditività Retail Food and Beverage al Mq 2017-2019



Andamento mensile fatturato retail & Food 2017-2019



I COSTI OPERATIVI E GESTIONALI

I costi della produzione complessivamente sostenuti dal gestore nel corso dell'esercizio appena concluso ammontano a € 8,87 mln, dunque in contrazione del 14,85% rispetto all'anno 2018, a fronte di una flessione del traffico che ricordiamo esser stata del 14,38%.

A tal riguardo va tenuto conto del fatto che nel corso dell'esercizio non sono stati sostenuti costi marketing e pubblicità, e che si sono contratti buona parte dei costi variabili, nonostante questi ultimi costituiscano solo una parte residuale degli impegni dell'azienda.

Si riepilogano di seguito i principali costi operativi:

Tutto ciò premesso, risulta dunque logico che la citata rigidità dei costi e la ripartizione tra costi fissi e variabili sostenuti dal gestore a favore dei primi, comporti anche per il 2019 una sostanziale invarianza dell'indicatore costi totali su passeggero, passato dagli 21,69 /pax del 2018 ai 21,57 €/pax del 2019, ben lontano dai 8,16 /pax del 2017.

Voce di Costo	2019	2018	D % 2019/2018
carb. e lubr. C/acquisti	€ 64.734	€ 43.429	49,1%
canone di conc. Software	€ 99.911	€ 89.276	11,91%
spese man. e rip. Su beni propri	€ 8.572	€ 19.111	-55,1%
canone manut. su beni propri	€ 43.212	€ 28.614	51,0%
spese man. e rip.su beni reversibili	€ 19.396	€ 58.512	-66,9%
canone manut. su beni reversibili	€ 201.635	€ 124.149	62,4%
canone manutenzione e rip. Beni security	€ 117.087	€ 120.456	-2,8%
prestazioni prof.li temporanee	€ 230.332	€ 210.198	9,6%
serv. di security	€ 893.429	€ 812.794	9,9%
energia elettrica	€ 411.999	€ 616.564	-33,2%
spese di pulizia	€ 161.888	€ 149.853	8,0%
spese legali	€ 173.929	€ 129.972	33,8%
servizi sanitari aeroportuali	€ 268.965	€ 294.372	-8,6%
Personale	€ 3.143.123	€ 3.451.595	-8,9%

	AIRGEST SPA 2019	AIRGEST SPA 2018	D % 2019/2018
Totale Costi della Produzione	€ 8.873.848	€ 10.421.266	-14,85%
Indicatore Costi della Produzione/Pax	€ 21,57	€ 21,69	-0,55%

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

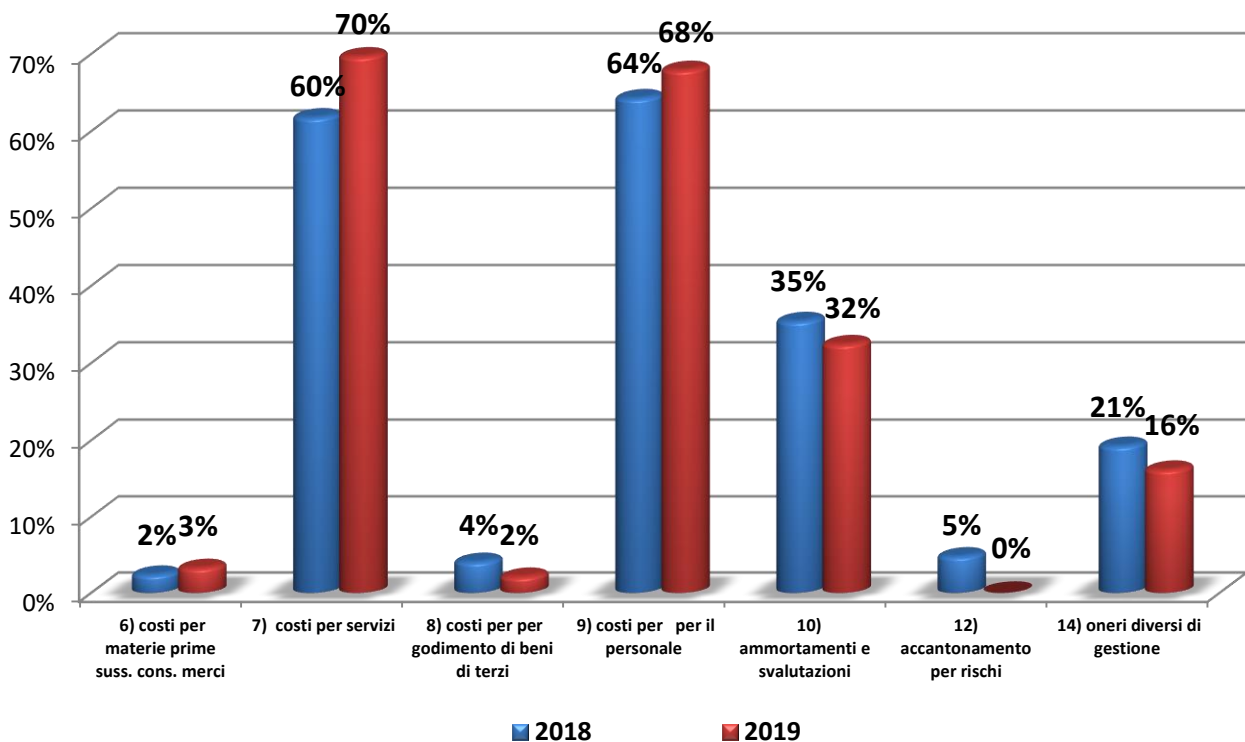
- **I costi per materie prime** ammontano ad € 151 mila, in aumento del 17% rispetto all'anno precedente. Tale crescita è riconducibile in primis alla riduzione ai maggiori volumi di carburante approvvigionati oltre che alla crescita della materie prime per la manutenzione.
- **I costi per Servizi** ammontano a € 3,2 mln, in contrazione rispetto a quanto registrato nell'esercizio 2018 (-1,6%). Tra le variabili di costo che hanno contribuito alla determinazione del risultato si rileva l'abbattimento dei costi per l'approvvigionamento di energia elettrica (-33%) oltre razionalizzazione di alcune voci di costo che in aggregato contribuiscono a marcare significative economie. Il macro

aggregato manutenzioni fa registrare un incremento di corto pari al 14,9%

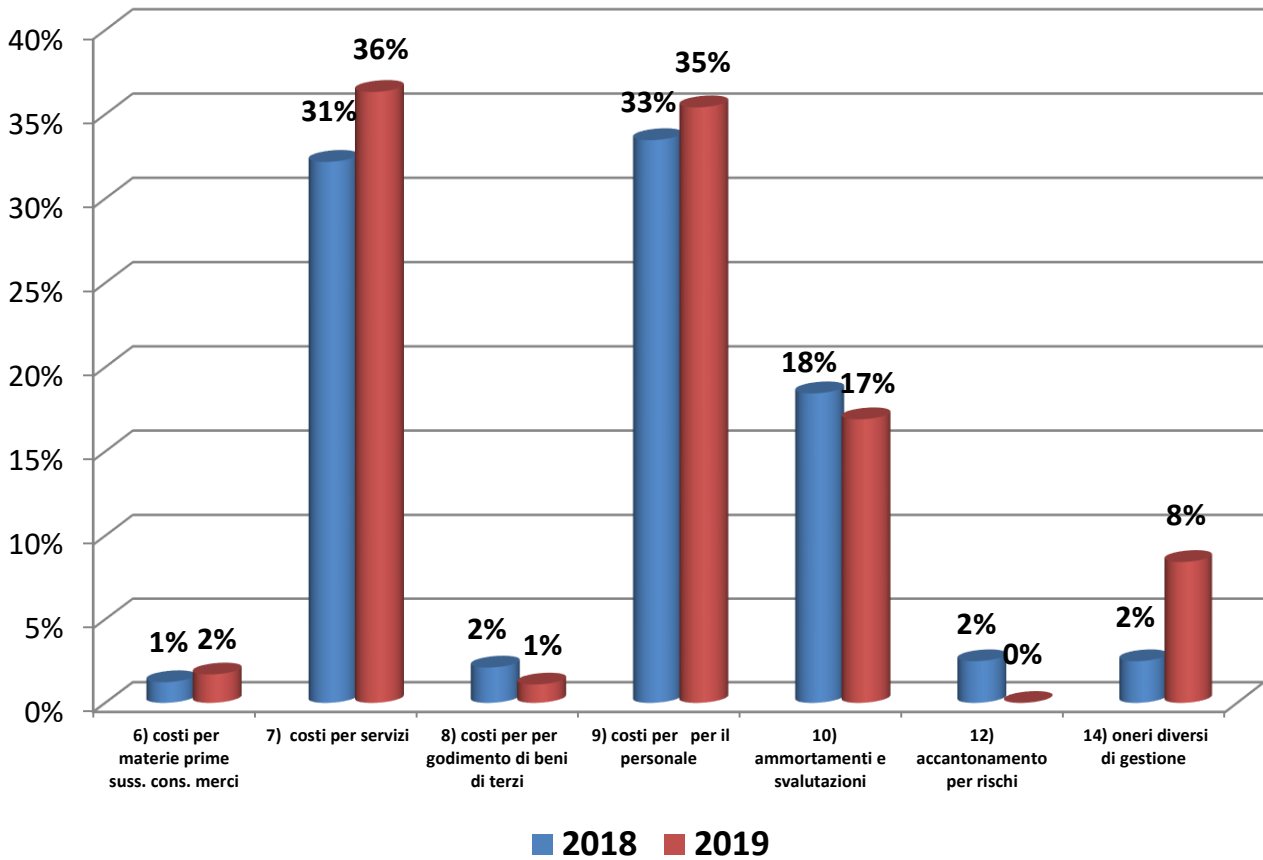
- **I costi per il personale** hanno fatto registrare una contrazione complessiva pari al -9,9%, detta riduzione è nel dettaglio riconducibile a molteplici motivi tra cui possiamo enumerare un periodo vacatio della posizione di DG, un pensionamento, due aspettative non retribuite ed il ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS) per alcuni reparti aziendali a partire dal 1° Novembre in misura significativa in ragione della riduzione di traffico registrata.

Per l'analisi di dettaglio si rimanda alla nota integrativa.

Peso % dei costi sul Valore della Produzione 2018- 2019



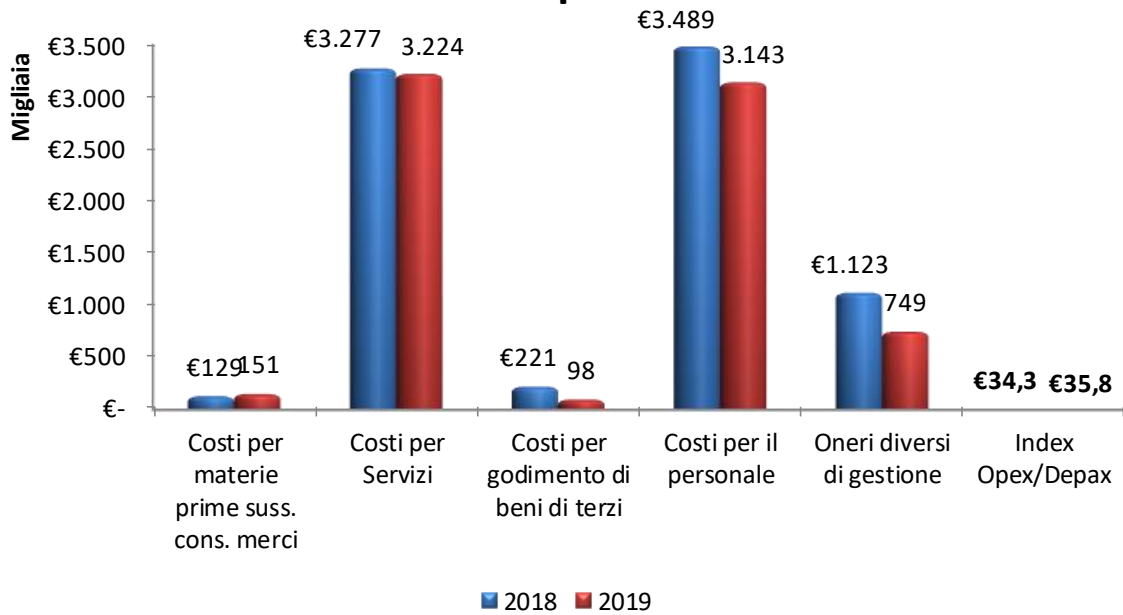
Peso % costi della produzione 2018-2019



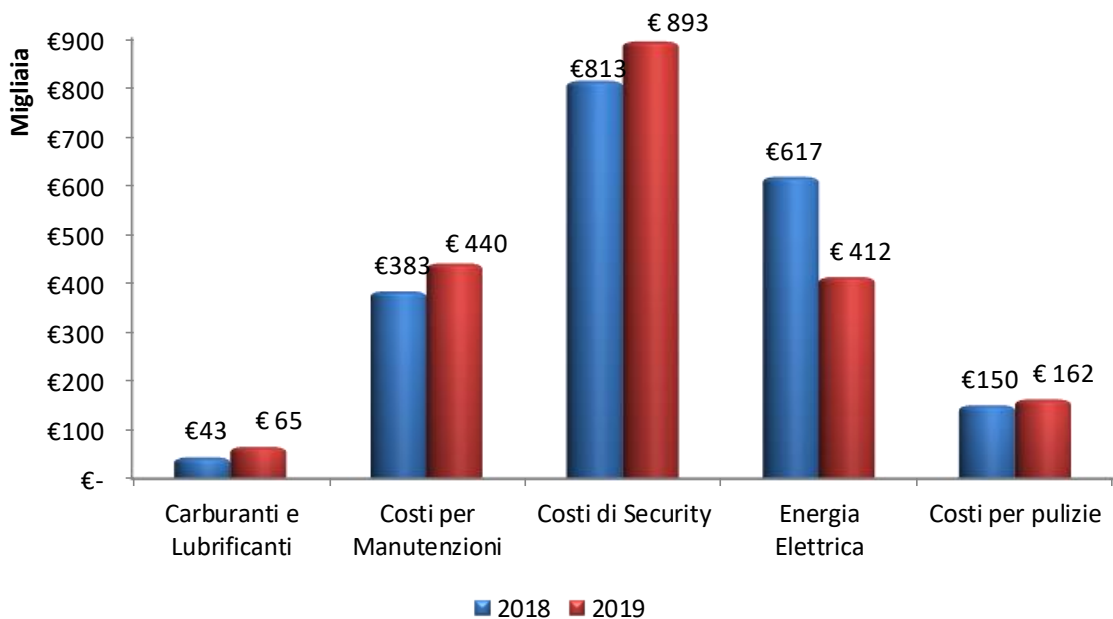
Riconducendo l'analisi ai costi correnti per la gestione Aeroportuale c.d. OPEX, si rileva che l'indicatore Opex/Passeggeri in partenza ha mostrato una crescita pari a c.a. il + 4 % rispetto al 2018, a fronte di una contrazione del traffico passeggeri in partenza pari al - 14,4%. È dunque

pacifico che la rigida struttura dei costi del gestore aeroportuale necessita di una base più ampia di passeggeri, elemento imprescindibile per una maggior efficienza e per una più ottimale ripartizione dei costi fissi.

Andamento Opex 2018-2019



Dettaglio principali valori Opex 2018-2019



ANALISI DEI RISULTATI NON ECONOMICI

ACCOUNTABLE MANAGER

Attività connessa alla conversione del Certificato di Aeroporto secondo le previsioni del Regolamento UE n.139-2014.

E' proseguita con notevole intensità ed impegno l'attività necessaria al completamento dell'iter, avviato nel 2017, per conseguire la conversione del certificato di aeroporto secondo le prescrizioni del **Regolamento (UE) n. 139/2014**, in applicazione del Reg.UE n.1139/2018 (che ha abrogato e sostituito il preesistente Reg.UE n.216/2008).

In relazione a tale processo, l'ENAC a dicembre 2019 ha rinnovato, **con deroghe** e per un triennio, il Certificato di Aeroporto secondo le previsioni del Regolamento nazionale ENAC per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti ma ha anche **certificato il nuovo Manuale di Aeroporto conforme allo schema EASA di cui al Reg.to UE 139-2014**. Con tale recepimento, tra l'altro, è divenuta vigente la nuova organizzazione del Gestore con le mutate denominazioni di alcune figure (il Ph Movimento diviene *OSM - Operational Services Manager* ed il Ph Manutenzione diviene *MM - Maintenance Manager*) e la certificazione delle figure del *CMM - Compliance Monitoring Manager* (d.ssa M.Longo) e del *TM - Training Manager* (d.ssa M. Galante).

Dunque al momento, pur essendo decorso da tempo il termine del 31 dicembre 2017, il processo di conversione dell'aeroporto di Trapani (ma anche dell'aeroporto di Pisa) non si è concluso e risulta ancora in corso; Airgest però registra un notevolissimo e sostanziale passo avanti verso la conversione e può, in attesa, comunque proseguire legittimamente le proprie operazioni sino al 31 dicembre 2022.

Allo stato, ai fini del definitivo conseguimento della conversione, restano aperte ancora due importanti questioni:

1. permane lo stato dei rapporti con i Vigili del Fuoco; ricordiamo che hanno rigettato la proposta di accordo cd. "di interfacciamento" formulata da Airgest secondo lo schema, gradito ad ENAC, utilizzato dagli altri aeroporti italiani; il rigetto della proposta non è direttamente relativo ai contenuti della stessa ma è stato motivato dalla necessità, che i VV.F. ritengono ormai indifferibile, di collegare alla definizione di tale accordo l'assunzione dell'impegno da parte di Airgest

a farsi carico degli oneri di cui all'articolo 2 della legge n. 384 del 2 dicembre 1991, ed in particolare i commi 1 e 6, che dispongono in carico al Gestore aeroportuale degli aeroporti in concessione: *"Le spese, relative ai locali, agli impianti e alle infrastrutture.....omissis....., per le costruzioni, le ristrutturazioni, la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'arredamento tecnico e logistico, nonché per il condizionamento integrale, le pulizie, le utenze dell'energia elettrica, dell'acqua, del gas, dei telefoni e dello sgombero dei rifiuti"*.

In proposito tuttavia si ribadisce che, in applicazione di specifica indicazione fornita da ENAC con nota prot. n.000074072-P del 18.07.2017, Airgest ha notificato via pec in data 28.11.2017 (prot. n. 1348/17) al competente Comando Provinciale dei VV.F. lo schema di "accordo di interfacciamento", adempiendo così a quanto richiesto dall'autorità ai fini del processo di certificazione europeo circa la materia in discussione.

2. L'accordo tecnico e relativi allegati (*LoA - Letter of Agreement*) stipulati con Aeronautica Militare sono stati approvati e le LoA sono divenute anche parte integrante e sostanziale del nuovo Manuale di Aeroporto. Tuttavia ai fini del completamento del processo di conversione l'ENAC richiede la sottoscrizione dell'accordo "economico" previsto dal art.238, comma 3bis, del vigente TUOM (Testo Unico dell'Ordinamento Militare). A tale riguardo si ricorda che, al fine di realizzare tale accordo, Airgest ha richiesto in due occasioni un incontro di chiarimento sulla portata applicativa del comma 3 del medesimo art.238 del TUOM, chiarimento che si ritiene indispensabile ai fini dell'accordo richiesto.

Quanto alle **deroghe** con cui è stato rinnovato il Certificato di Aeroporto si deve evidenziare che le stesse riprendono sostanzialmente le misure di "Deviazione" articolate nell'istruttoria di conversione secondo il Regolamento Europeo.

In sostanza, oltre alle deroghe permanenti, sono previste **deroghe temporanee** con rispettive scadenze entro le quali devono essere realizzate le azioni di rientro, attività che comportano oneri per AIRGEST. Rinviando su questo punto a quanto dettagliatamente evidenziato nella relazione dello scorso anno, si

ribadisce in questa sede che per il rientro dalle deroghe temporanee, si profilano oneri che risultano tuttora non quantificati; oneri che appaiono rilevanti e resta la necessità che vengano presi quanto prima in considerazione. In particolare per quanto riguarda le deroghe relative alle non conformità della striscia di

sicurezza di pista 13R/31L, si evidenzia che si tratta delle deviazioni più rilevanti, nel senso che comportano un notevole impegno finanziario e la cui opera di rientro potrebbe generare anche un sensibile impatto sulle operazioni di volo.

AREA MOVIMENTO

Con l'avvenuta approvazione del nuovo Manuale di Aeroporto secondo il Reg. UE 13.2014, il Ph Movimento muta denominazione in Operational Services Manager. L'area di manovra aeroportuale è stata oggetto di interventi di manutenzione/riqualificazione eseguiti/avviati nel corso del 2019. Ricordate le reciproche competenze di Aeronautica Militare ed AIRGEST, come regolate nell'accordo quadro 21.12.2016 e relative Letter of Agreement; in particolare AIRGEST ha provveduto ad effettuare la rimozione dei depositi gommosi sulla pavimentazione della pista 13R/31L ed al ripristino dell'intera segnaletica orizzontale della stessa pista; da parte di Aeronautica Militare sono invece stati avviati i lavori di riqualificazione del raccordo "A" e della soglia della pista parallela militare (Main Taxiway), lavori la cui conclusione è prevista per la primavera 2020.

Passando ad altro, si rappresenta che in continuità con gli anni precedenti, anche nel corso dell'anno 2019, dal punto di vista operativo, l'area Movimento ha assicurato il puntuale svolgimento di tutte le attività assegnate ed in particolare le attività finalizzate a contribuire al mantenimento di adeguati livelli di safety d'Airside sull'aeroporto.

Purtroppo anche il 2019 è registrato una tendenza alla riduzione dei volumi di traffico aereo civile sull'aeroporto, riduzione di traffico che ha un impatto sull'attrattività del sedime aeroportuale per l'avifauna, che notoriamente costituisce un rischio, in caso di

impatto, per le attività di volo. Tuttavia la costante attività di controllo ed allontanamento svolta dal Team Area Movimento nella sua funzione di BCU – Bird Control Unit ai fini della prevenzione del rischio di "wildlife strike", insieme alla consolidata collaborazione in essere con il personale del NAF del 37° Stormo dell'Aeronautica Militare, ha consentito di migliorare leggermente i livelli di rischio specifico (BRI2: Bird Strike Risk Index - Circolare ENAC APT-01B).

Nel corso dell'anno è proseguito, con successo, il programma di cooperazione con la Resp.le Security per il quale, in attuazione di specifiche previsioni di cui al Reg. UE 1998/2015 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, il personale del Team Area Movimento, è stato qualificato ed adibito allo svolgimento di attività di "sorveglianza e pattugliamento" (Procedura di Security P-SEC-22). E inoltre in via di completamento la qualificazione di una ulteriore risorsa TAM, destinata ad integrare l'assenza di un addetto, collocato in aspettativa sino alla metà del 2020.

Il 19 dicembre 2019 si è svolta l'esercitazione periodica su scala totale relativa alla verifica sia del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA - Edizione 2) sia del Piano di Emergenza Terminal; sono stati implementati ed utilizzati i recenti aggiornamenti del sistema HEELP di gestione del PEA.

OPERATIONS

Nel 2019 l'area Operations ha condotto le attività di rampa e assistenza passeggeri in uno scenario che ha visto un ulteriore decremento del traffico passeggeri e movimenti rispetto all'anno 2018.

La riduzione dei voli ha comportato la necessità di porre la maggior parte del personale operativo in cassa integrazione. Tutto ciò ha impattato sull'organizzazione del lavoro e in unità disponibili allo svolgimento delle attività di Handling. L'attenzione si è focalizzata nel

gestire al meglio le attività di handling, cercando di ottimizzare l'impiego delle risorse umane, strumentali ed economiche, per garantire adeguati livelli di efficienza. Al fine di mantenere un adeguato coefficiente di servizio, atteso che una buona percentuale di operai, pari a circa il 60%, ha certificate limitazioni alla movimentazione dei carichi, è stato necessario anche quest'anno rivolgendosi a servizi a supporto della movimentazione dei bagagli in outsourcing.

Va sottolineato che la versatilità, le attitudini e le competenze di molti dei dipendenti, hanno permesso una flessibilità nell'assegnazione delle attività delle risorse sia tra i vari reparti operativi (Rit vs Cos e check-in) sia di alcune risorse dell'area amministrativa vs l'area operativa.

Inoltre, anche i Responsabili di Area hanno contribuito alla copertura dei turni al Front-Line riqualificandosi alle mansioni di addetti di scalo con mansioni di addetti check-in.

Nel 2019 è stata rinnovata la "Certificazione di Prestatore di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra" di cui al certificato di idoneità n.152 per ulteriori anni 5, secondo la Circolare Enac APT2B.

Attività di cui all'allegato "A" del D.lgs 18/99 per le quali il prestatore è certificato per le seguenti categorie:

Cat.1 – Assistenza amministrativa a terra e supervisione

Cat.2 – Assistenza passeggeri

Cat.3 – Assistenza bagagli

Cat.4 - Assistenza merci e posta

Cat.5 - Assistenza operazioni in pista

Cat.6 – Assistenza pulizia e servizio di scalo, limitatamente al punto 11.1 e 6.3

Cat.11- Assistenza ristorazione "catering", limitatamente al punto 11.1

Nel "Certificato di Idoneità n.152" è inserito n.1 Subappaltatore per le seguenti categorie:

Cat.3 – Assistenza bagagli, limitatamente al trattamento dei bagagli nel locale smistamento, il loro caricamento e scaricamento rispettivamente su e dai sistemi trasportatori da e per l'aereo;

Cat. 5- Assistenza operazioni in pista, sottocategoria 5.4, limitatamente al caricamento e allo scaricamento dell'aereo.

E' stato registrato il 75% di puntualità operativa sui voli Ryanair e il 93% sui voli Alitalia.

SVILUPPO INFRASTRUTTURE e MANUTENZIONE

Nel corso dell'anno 2019, il programma di progettazione infrastrutture per l'Aeroporto Civile "V. Florio" di Trapani Birgi, non ha sviluppato rilevanti iniziative progettuali, concentrando l'attenzione sullo stato manutentivo degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali esistenti, le quali oggi risultano in parte obsolete.

I ritardi operativi registrati (Delay Code) sono stati determinati da cause imputabili nella maggior parte dei casi al vettore, come ad esempio attesa aeromobile da altra destinazione o causa cambi aeromobile (Aircraft Rotation) per guasti tecnici, e alcuni ritardi sono da imputare alla gestione dei PRM (passeggeri a mobilità ridotta), per il dimostrato aumento del numero dei passeggeri che richiedono l'assistenza a salire a bordo. L'assistenza ai passeggeri a Mobilità Ridotta è stata affidata al servizio sanitario presente in aeroporto visto la riorganizzazione del personale che ha previsto lo smantellamento della squadra di operai addetti ai PRM presso la Sala Amica all'interno del Terminal.

A seguito di Audit a cura degli organismi aziendali dedicati nonché dei vettori, l'unità organizzativa ha proceduto ad intraprendere una serie di azioni correttive effettuando dei briefing formativi e informativi relativi alle policy e alle procedure dei vettori interessati.

Nel 2019 l'area OPS ha assistito un sensibile decremento dei numeri di voli di aviazione generale rispetto all'anno precedente di circa -31% di movimenti e -19% di passeggeri, gestendo circa n. 184 movimenti e n.19.031 passeggeri.

Il periodo apicale si è avuto durante il momento del "The Camp Event" (Google) durante la prima settimana di agosto. Anche quest'anno l'evento è stato gestito al meglio avvalendoci di una programmazione degli stand in deroga al marking esistente e alla collaborazione dell'AM, con un'ampia soddisfazione espressa dalla importante clientela V.I.P..

Attraverso l'analisi del database e la continua alimentazione di un sistema di controllo e gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria 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.

Gli interventi ordinari e straordinari in house sono drasticamente diminuiti per la mancanza di un supporto tecnico al Responsabile Mezzi di Rampa.

Tra gli interventi di manutenzione eseguiti nel corso dell'anno invece, volti a garantire l'efficienza degli impianti e delle Infrastrutture aeroportuali, di particolare rilevanza può essere individuato il servizio dei controlli non distruttivi (verifiche decennali) delle scale mobili e ascensori in uso pubblico. Le attività operative sono state avviate in data 25.02.2019 ed ultimate in data 04.03.2019.

SAFETY

Il Safety Management System (SMS) è un sistema di gestione orientato a definire e misurare le prestazioni relative alla sicurezza, in rapporto ad un obiettivo fissato. Lo scopo principale di un SMS è assicurare che le organizzazioni - oltre a garantire la mera rispondenza alle normative - abbiano la capacità di identificare i rischi che essi generano sulla sicurezza del volo e di mitigare tali rischi. Esso è 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 2019, grazie alla procedura di Reporting System, sono state analizzate 136 segnalazioni, 30 di queste relative ad eventi occorsi. Al totale degli eventi di cui sopra si aggiungono altre 10 segnalazioni "mandatory" effettuate da Aeronautica Militare, per eventi che hanno coinvolto aeromobili civili.

Per ciò che concerne la classificazione di questi avvenimenti in termini di severità, la stragrande maggioranza degli eventi sono stati classificati come "No Safety Effect", alcuni invece sono "Incident", relativi a eventi di Birdlife, ma si tratta di una semplice classificazione in termini in quanto non si è avuta alcuna seria conseguenza a seguito di questi. Inoltre, non si è registrato nessun "Serious Accident" né tantomeno "Accident".

Si annoverano però 2 eventi di cui non è pervenuta segnalazione nei modi e/o nei tempi previsti: in nessuno degli avvenimenti di cui sopra si sono registrate

conseguenze per il personale, né tantomeno per aeromobili, solo qualche danno minore ai mezzi. Per questo motivo si è voluto introdurre una nuova attività a favore della Safety: è stato pubblicato il primo "Safety Bulletin" come strumento di promozione della Safety all'interno dell'organizzazione di Airgest, per sensibilizzare quanto più possibile il personale riguardo l'importanza delle segnalazioni, sulle misure da adottare per evitare il ripetersi di circostanze indesiderate e per tenere alto il livello di sicurezza operativa. Come ulteriore strumento a supporto dell'area Safety si è individuata internamente una risorsa proveniente dall'area OPS, per coadiuvare il Safety Manager ed affiancarlo per le attività di competenza e applicazione nell'ambito operativo.

Sono stati effettuati corsi di patente aeroportuale di tipo A sia a personale Airgest, che a ditte esterne ed enti pubblici. Inoltre sono state create le credenziali per il conseguimento dell'attestato di Rischi di Airside per l'accesso in area sterile da parte di personale Airgest, ditte esterne ed enti pubblici.

Infine si è reso necessario definire l'affidamento dell'attività di falconeria a causa della presenza di un elevato numero di individui di specie infestanti presso il nostro sedime aeroportuale: esso ha avuto come scopo l'allontanamento dei volatili infestanti sia per mitigare rischi di bird-strike che per motivi igienico-sanitari. Visti gli esiti positivi oggettivi riscontrati, si valuta che, utilizzando questa attività

con una certa ciclicità, si possa regolare e mantenere un buon livello di controllo riguardo la presenza di avifauna nel nostro sedime.

SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Il Servizio Prevenzione e Protezione è inteso come l'insieme delle persone, sistemi e mezzi all'azienda finalizzati all'attività di prevenzione e protezione dai rischi professionali per i lavoratori e della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Per quanto riguarda il 2019 non si sono registrati infortuni sul lavoro nell'arco dell'anno, contro 1 infortunio rilevato nel 2018. Non si sono registrate denunce in corso di malattie professionali riconosciute.

Durante il corso dell'anno in analisi si è proceduto all'implementazione della gestione del magazzino DPI in modalità elettronica tramite l'apposito software

appositamente modificato e aggiornato dall'RSPP, inserendo i movimenti di carico degli articoli suddetti in concomitanza con le operazioni di ricezione dalla ditta incaricata della fornitura, e di scarico per quanto riguarda la consegna dei DPI agli addetti dell'area OPS.

Si aggiungono aggiornamenti inseriti nel DVR, il cui contenuto non è variato in termini di valutazione dei rischi per mansione, nonostante il regime di CIGS vigente, che comporta il continuo cambiamento a rotazione del personale in turno: rischio di Movimentazione Manuale dei Carichi, rischio stress correlato, valutazione rischio irradiazione solare degli occhi. Specificamente al primo

punto, bisogna ricordare che è in fase di conclusione il processo di acquisto del mezzo “Loader”, per cui Airgest nel 2018 si era aggiudicato il finanziamento tramite il bando ISI INAIL, mezzo utile per ridurre l’indice di rischio di Movimentazione Manuale dei Carichi (MMC) per il personale che presenta limitazioni in area OPS. In alcuni casi si è dovuto procedere a redigere documenti di Risk Assessment per cambio mansione, a seguito dell’inserimento di risorse interne che per altre

problematiche hanno assunto un ruolo aggiuntivo rispetto a quello già contrattualizzato.

Altresì sono stati redatti 20 documenti di valutazione sui rischi interferenti (DUVRI) per tutti i cantieri di lavoro in esecuzione sia in area Airside che Landside.

Essendo l’aeroporto una struttura ad uso collettivo si è reso obbligatorio l’affidamento dell’incarico per la valutazione rischio Legionellosi, a seguito di cui è stato redatto il documento di analisi e gestione del rischio Legionellosi.

AMBIENTE

Nel corso dell’anno 2019, per quanto riguarda l’area Ambiente, sono stati conclusi i lavori di adeguamento degli ex locali di Kuwait ed è stata attivato in nuovo deposito temporaneo relativo a i rifiuti differenziati prodotti dalle attività aeroportuali.

E’ stato inoltre definito il progetto per la creazione di apposita area recintata presso l’Airside idonea a contenere il deposito temporaneo dei rifiuti indifferenziati (RSU)

prelevati dalla municipalizzata. Relativamente a quest’ultima, la costituzione si è resa necessaria al fine di evitare l’uso improprio alle utenze esterne all’attività aeroportuale; i lavori sopracitati saranno in esecuzione i primi mesi dell’anno 2020.

Si è inoltre presentata al Comune di Trapani la pratica per la richiesta di riduzione della tariffa sulla TARI.

SERVIZI AEROPORTUALI- AREA TERMINAL

Anche nell’esercizio 2019 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 2019”.

Anche se l’impegno dell’aerostazione è nettamente diminuito a seguito della robusta contrazione dei voli, nei momenti di buco operativo sono stati effettuati in house dei lavori di manutenzione del terminal (pitturazione pareti esterne e gate imbarchi), sostituzione cestini land side, sostituzione tappeti ingresso terminal, si è provveduto ad un restyling dei servizi igienici del Terminal con rifacimento dei controsoffitti e illuminazione finalizzati al miglioramento del comfort per l’utenza aeroportuale.

Il Servizio PRM si occupa prioritariamente dell’erogazione dei servizi di assistenza a terra ai passeggeri a ridotta mobilità in conformità al Reg. CE 1107/2006 e alla Circolare ENAC Gen. 02/08. Il personale Oua PRM con il personale del Servizio Sanitario Aeroportuale è adeguatamente formato secondo le direttive in vigore, fornisce assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta dai punti di arrivo designati in aeroporto, sino all’aeromobile e viceversa. Il servizio è dotato di una sala amica dedicata,

collegata alle postazioni di chiamata esterne, nonché di sedie a rotelle e di veicoli speciali per l’imbarco e lo sbarco dei passeggeri da assistere.

Continua il progetto a cui Airgest ha aderito nel 2018 “Autismo – in viaggio attraverso l’aeroporto”, iniziativa ideata dall’ENAC con la collaborazione di Assaeroporti, le associazioni di settore e le società di gestione aeroportuale per facilitare l’accesso in aeroporto e il viaggio in aereo per le persone affette da autismo.

Le attività dei servizi aeroportuali come la vendita di biglietteria aerea, a seguito della riduzione del traffico voli, ha avuto una riduzione negli incassi così come la vendita di parcheggio.

Il personale è stato impiegato soprattutto nell’attività di emissione pass aeroportuali e punto informativo aeroportuale.

L’Aeroporto di Trapani ha dato spazio alla musica in aeroporto ospitando il concerto del “Luglio Musicale Trapanese”, aperto a tutti nella hall arrivi, il 21 giugno in occasione dell’evento nazionale “Festa della Musica” in collaborazione con Assaeroporti.

L’aeroporto di Trapani ha dato visibilità alle manifestazioni nazionali di sensibilizzazione e raccolta fondi “La Gardensia” e “La Mela” di AISM, l’Associazione Italiana Sclerosi Multipla, alla campagna di sensibilizzazione e raccolta fondi #salvAli della flying

angles foundation onlus e con l'AIL e AIDO Onlus. Infine, con ENAC e Assaeroporti ha replicato anche quest'anno la campagna "Viaggiare Sicuri" della Farnesina.

All'aeroporto di Trapani Birgi si è svolta la penultima tappa della nuova edizione del Travelexpo Roadshow, un workshop itinerante rivolto agli agenti di viaggio.

SECURITY

Nell'esercizio 2019, l'area Security ha come sempre assicurato lo svolgimento e l'adempimento ai principi regolamentari "prescritti" dalla normativa di settore, peraltro, in costante avanzamento ed evoluzione. Seppur, infatti, lo scorso scenario operativo è stato caratterizzato da una drastica riduzione di movimenti e dal correlato decremento del traffico passeggeri, la security deve e ha garantito la tutela dei previsti livelli standard di sicurezza che rientrano, peraltro, tra i must per il mantenimento della certificazione di gestore aeroportuale. Imprescindibile,

a. monitoraggio e verifica dei servizi di sicurezza

- modifica della programmazione oraria delle postazioni ed integrazione dell'impiego di unità operative;
- briefing formativi e informativi relativi all'applicazione delle nuove procedure operative, al fine di migliorare le competenze tecnico-specialistiche delle unità operative;
- audit di competenza per la verifica della corretta applicazione delle procedure operative, per singola postazione e/o per singolo servizio programmato;
- verifica documentale delle attività di registrazione da espletare nelle singole postazioni security;

c.

b. salvaguardia e tutela dell'infrastruttura

- implementazione della control room (per le componenti TVCC perimetrale e cavo microfonico) tramite lo spostamento e l'integrazione dei dispositivi già esistenti (monitor, video console, decoder, etc...) presso il varco carraio, all'interno dei locali del box guardiania;
- presidio, in regime H24, della control room da parte di n°1 unità operativa (GPG);
- implementazione, presso la stessa postazione, della visualizzazione in modalità live delle immagini del sistema TVCC dell'intero terminal dell'aerostazione;

In collaborazione con la compagnia aerea DAT Voli di Sicilia, che opera i collegamenti tra Trapani e Pantelleria, si è organizzato un open day con le scuole della provincia di Trapani e Palermo, per la presentazione di pacchetti promozionali per incentivare giovani e docenti a visitare Pantelleria la "perla nera" del Mediterraneo, realizzati in collaborazione con tour operator locali.

pertanto, risulta essere il continuo miglioramento di regole gestionali e di procedure operative ed, ancora, l'implementazione di nuove soluzioni tecnologiche nel rispetto e con la garanzia della regolare continuità dei processi operativi legati all'utilizzo dell'infrastruttura stessa. A seguito di audit interni e di attività ispettive condotte dall'Enac, l'unità organizzativa ha intrapreso una serie di azioni correttive, il cui focus è stato individuato nell'ambito delle seguenti macro-aree:

- ampliamento dell'impianto di videosorveglianza "Terminal e Sedime aeroportuale", per permettere la visione in modalità live delle immagini agli operatori dell'arma dei Carabinieri, stanziati presso il locale distaccamento aeroportuale di Trapani-Birgi;
- riconfigurazione e riqualificazione dei cosiddetti "varchi" di entrata/uscita esterni al sedime, con apposizione di apposita cartellonistica informativa per l'utenza (in doppia lingua, italiano/inglese);
- assistenza e presenza di personale specializzato, dedicato alla postazione "VIP check" durante evento "Google - The Camp" (prima settimana di Agosto);

c. regolamentazione ed aggiornamento di processi gestionali

- aggiornamento del Programma Aeroportuale di Sicurezza (PAS), secondo le indicazioni ricevute dal Nucleo Centrale Ispettivo ENAC e alla luce dei riferimenti normativi di settore;
- implementazione di nuove procedure operative ed aggiornamento di tutte le già esistenti procedure gestionali, istruzioni operative e format che fanno parte del PAS, secondo gli ultimi adeguamenti normativi;
- implementazione dell'applicazione software che permette di dare evidenza dei tesserini non restituiti (suddivisi per tesserini di operatori aeroportuali e tesserini di operatori Enti di Stato);
- integrazione delle check-list operative dell'attività di pattugliamento e sorveglianza eseguita dal personale dedicato "AIR SECURITY", al fine di garantire la

casualità del raggiungimento degli obiettivi previsti nella procedura di riferimento;

- revisione (inviandone bozza ad Enac) del Risk Assessment seppur, con la riserva di conoscere dalla

competente autorità di Polizia il valore da assegnare al rischio dell'infrastruttura, considerato il calo del traffico registrato nel precedente biennio (2017-2018).

INFORMATION TECHNOLOGY

Nel corso del 2019, 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. In particolare nella macro area dei "Sistemi di Sicurezza" è stata implementata presso i locali del varco 10 la sala di controllo (Control Room come

prevista dal Piano Nazionale di Sicurezza PNS, parte A, punto 1.1.0.1.) dei sistemi TVCC ed antintrusione perimetrali.

Al fine di migliorare l'informativa al pubblico durante la fase di riconsegna bagagli è stato ampliato il sistema FIDS aeroportuale presso i nastri bagagli arrivi nazionali ed internazionale dell'aerostazione.

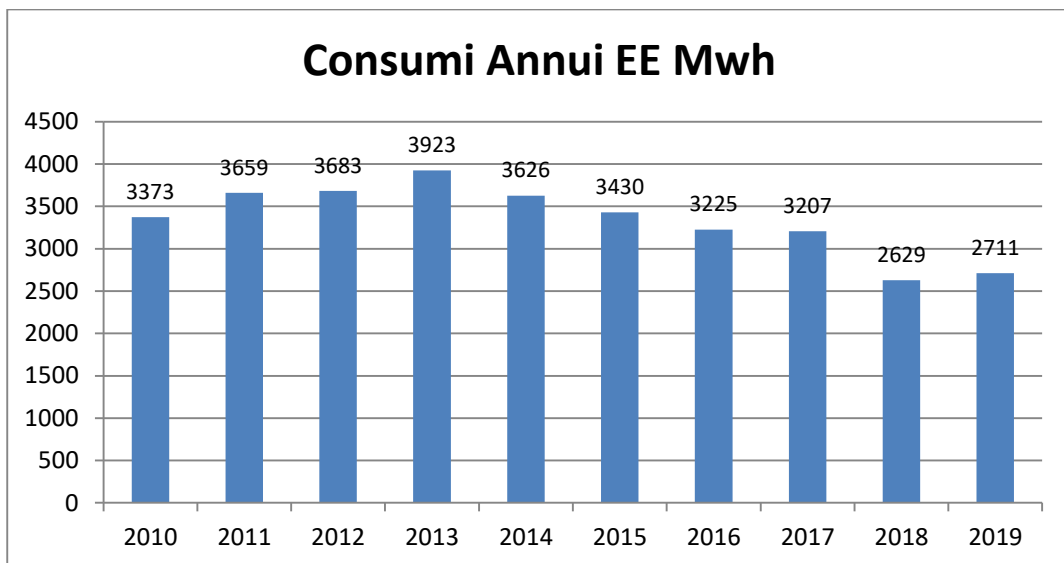
ENERGY

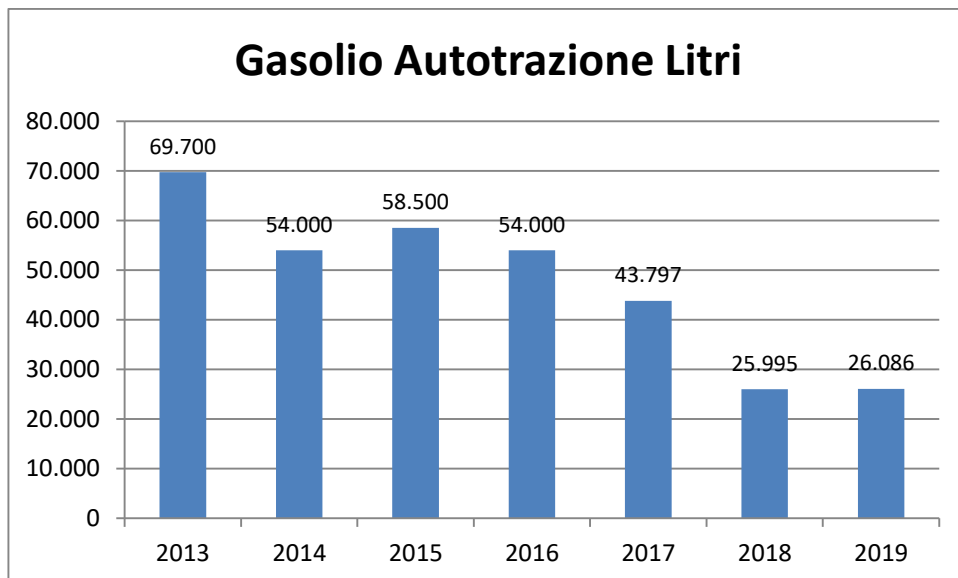
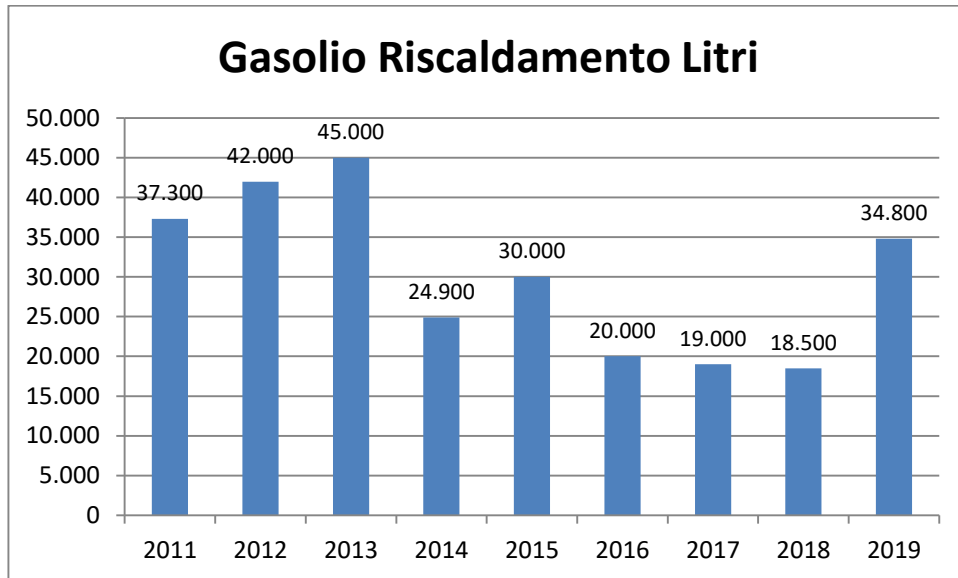
Nel corso del 2019 si riscontrano le seguenti variazioni dei consumi energetici rispetto al 2018, in particolare:

- Energia Elettrica: +3% (in Mwh)

- Gasolio Riscaldamento: +88%
- Gasolio Autotrazione: +0,4%

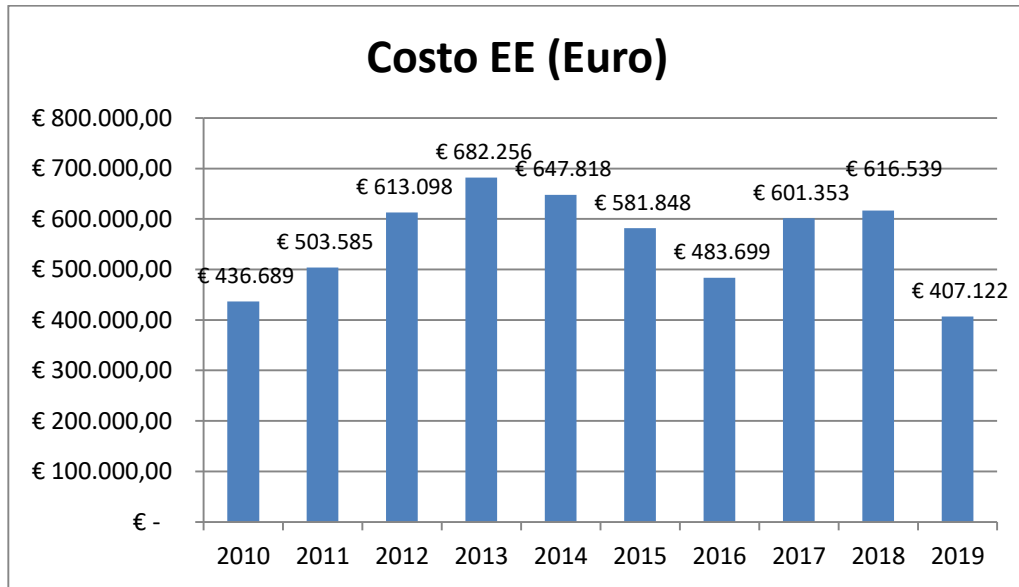
Di seguito si riporta il trend storico dei consumi:



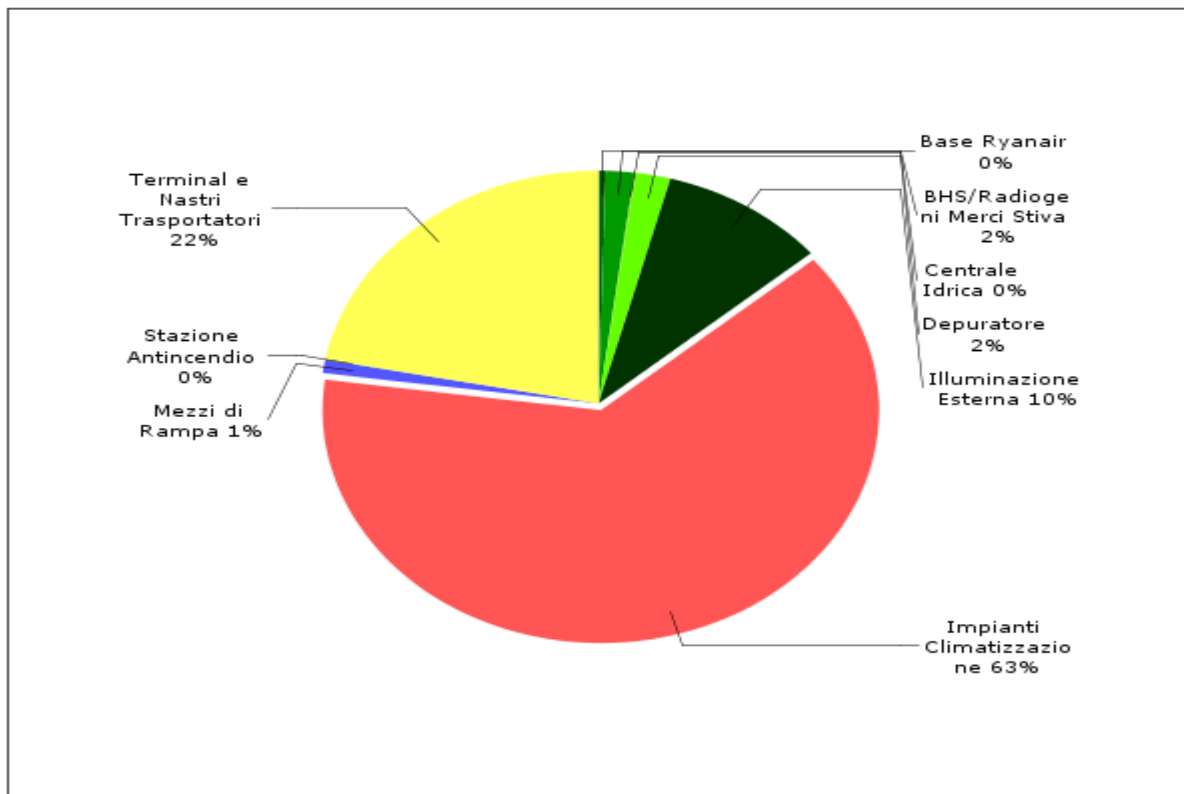


Nel 2019 nonostante l'aumento del 3% dei consumi di energia elettrica rispetto al 2018, si riscontra una notevole diminuzione del 33% del costo della bolletta elettrica dovuto all'applicazione delle tariffe molto vantaggiose della convenzione consip EE15 a prezzo variabile rispetto alle

condizioni economiche del servizio di salvaguardia applicate nel 2018.



Di seguito si riporta il consumo di energia elettrica dell'anno 2019 distinto per tipologia di impianto:



QUALITY

Sistema di Gestione per la Qualità e Compliance

Nel 2019 l'area qualità ha provveduto a svolgere gli audit interni in particolare nelle aree Movimento, Manutenzione e Safety, coinvolte più di altre dall'attività propedeutica alla Conversione del Certificato d'Aeroporto. In particolare si è provveduto a tenere sotto controllo il rientro di quelle NC emerse durante gli audit svolti dal Team di sorveglianza per la Certificazione di ENAC. Le NC la cui chiusura era esclusivamente in capo ad Airgest hanno trovato rientro a seguito dello svolgimento delle attività previste, (v. ad es riqualifica del marking di pista, esecuzione della sgommatura, bonifica di pozzetti, rilievi e potenziamento dell'apron floodlighting, modifiche procedurali, etc...) le altre ancora aperte sono subordinate ad attività di coordinamento con AM e sono comunque in fase di definizione. A fine anno l'Autorità di vigilanza e controllo (ENAC) ha emesso il rinnovo non più annuale ma triennale del certificato di aeroporto secondo il Regolamento per l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA).

Tale certificato, essenziale per la continuità di ruolo di gestore aeroportuale, ricalca nuovamente le deviazioni infrastrutturali permanenti, determinate in quanto aeroporto militare ed essenziali per le loro operazioni (esempio la presenza delle blissbak); e le esenzioni temporanee che prevedono degli investimenti ed interventi infrastrutturali robusti per il rientro di tali non conformità. Interventi che seppur imposti dall'Autorità vedono la necessità ormai improcrastinabile di trattare la tematica in oggetto nelle sedi centrali competenti visto che le lavorazioni e relative progettazioni interessano infrastrutture iscritte nel patrimonio del demanio del Ministero della Difesa e tutto deve disciplinarsi tramite intesa tra Ministero Difesa e Ministero infrastrutture (rif. D.Lgs 15 marzo 2010 n.66 TUOM art. 238 comma 3).

Con il rinnovo del certificato secondo RCEA è stata anche approvata l'organizzazione correlata alle attività operative di gestore secondo il Reg. UE n. 139/2014. Tale organizzazione inserisce tra le figure responsabili la Compliance Monitoring Manager e la Training Manager, infine con l'approvazione del Manuale di Aeroporto sempre secondo il nuovo schema dettato

da EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea), prendono vita l'accordo tecnico e gli atti discendenti (Letters Operations Agreements – LOA) firmate a Dicembre 2017 tra Aeronautica Militare 37° stormo ed Airgest, accordi in cui si stabiliscono i requisiti tecnici e le procedure amministrative relative all'aeroporto militare aperte al traffico civile – aeroporto Militare. Tuttavia non ha ancora avuto seguito la stipula della convenzione tra la società di gestione e la Forza Armata (rif. D.Lgs 15 marzo 2010 n.66 TUOM art. 238 comma 3 bis).

Il 2019 è stato un anno in cui sono stati svolti approfonditi e importanti audit che hanno visto l'area qualità parteciparvi a pieno titolo e con ampio coinvolgimento ed impegno. Nel mese di febbraio 2019 si è tenuto quello da parte del Team di ENAC che ha provveduto al rinnovo della Certificazione di "Prestatore di Servizi aeroportuali di Assistenza a terra" chiusosi con il rinnovo per ulteriori cinque anni.

Nel giugno 2019, anche il vettore Alitalia ha svolto un approfondito audit dell'area handling chiusosi con alcuni rilievi, per il cui rientro le aree di riferimento si sono prontamente attivate.

Infine, nel settembre 2019, Airgest ha ricevuto la visita di Rina Services - nuovo Organismo di certificazione risultato aggiudicatario del servizio di rinnovo e mantenimento della certificazione di qualità ISO9001:2015 - per la verifica di rinnovo del certificato di qualità giunto a scadenza nel 2019 e rinnovato, con esiti decisamente positivi, per ulteriori 3 anni.

L'area qualità, al fine di allineare le disposizioni del Reg. UE e della norma ISO9001 e non avere inutili duplicazioni di documenti, ha apportato i necessari aggiornamenti alle procedure di sistema vigenti e unificato i moduli relativi alla formazione e agli audit.

E' proseguita la formazione delle risorse dell'area di riferimento che nel corso del 2019 hanno partecipato all'aggiornamento sulla nuova norma ISO19001:2018 relativa alle linee guida per gli audit di sistema e alla formazione per internal audit anche in vista dell'avvio degli audit in materia di privacy.

RILEVAZIONI CARTA DEI SERVIZI

Le attività di monitoraggio e rilevazione dei tempi di attesa - svolte dalla società MG Research, affidataria per tutto il 2019 del servizio in parola ed eseguite nei tempi e modalità previste dalla circolare ENAC GEN06 e GEN02A - mostrano un miglioramento di quasi tutti gli indicatori rispetto all'anno precedente. Così ad esempio, il miglioramento nella percezione relativa alla disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti,

disponibilità/qualità/prezzi di negozi ed edicole e alla facile consultazione e aggiornamento del sito web.

Si evince, inoltre, un elevato livello di soddisfatti sulla percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano ma anche sul livello di sicurezza personale e patrimoniale. Superano l'obiettivo target prefissato per il 2019 le percentuali di soddisfazione dei fattori relativi alla pulizia e alle condizioni igieniche.

Anche per l'annualità appena trascorsa, però, riemerge la riflessione svolta lo scorso 2018 sui miglioramenti degli indicatori legati più al periodo di crisi che ha coinvolto lo scalo e la società di gestione piuttosto che a reali miglioramenti apportati ai servizi e all'infrastruttura.

Un deciso miglioramento si riscontra anche nella percezione complessiva su alcuni indicatori relativi alla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto e al comfort nella permanenza in aeroporto. Anche in questi casi, sebbene l'Airgest tenga sempre sotto stretto controllo la pulizia e la manutenzione delle toilette nonché tutti i servizi volti a garantire il comfort in aerostazione, non si può non rilevare come la forte riduzione dei passeggeri determini certamente una migliore tenuta della pulizia da parte delle ditte esterne e la necessità di un minor numero di interventi di manutenzione

FORMAZIONE

Nel corso del 2019 è stata svolta quasi l'intera formazione programmata sebbene negli ultimi mesi dell'anno la stessa, a causa della crisi che ha investito la società, è stata ridotta alla sola obbligatoria.

Nel corso del 2019 il personale Airgest ha partecipato a complessive 1726 ore di formazione. In particolare, si è provveduto all'aggiornamento obbligatorio di tutto il personale operativo in tema di Gestione delle persone a ridotta mobilità (PRM), di Bird Control Unit (BCU), Security e di rischi d'airside.

Due corsi sono stati finanziati tramite Fondimpresa, il corso di inglese finanziato aderendo al bando n. 3/2018, che ha coinvolto 20 risorse tra impiegati amministrativi e operativi addetti al front office ed il Corso per Train The Trainer, finanziato col conto formazione accantonato da Airgest, necessario a ricoprire il ruolo di Instructor e Assessor da formatori interni come disciplinato dal Reg. UE 139/14. Al corso in parola e a quello sul change management organizzato da IFSC sullo scalo di Catania hanno partecipato le Nominated Persons.

LE DINAMICHE DEL PERSONALE

La forte diminuzione del traffico passeggeri e movimenti degli aeromobili registrata a partire dal 2017 ha determinato un importante deficit economico-patrimoniale e finanziario. L'ulteriore riduzione del traffico nella stagione Winter 2019 ha creato le condizioni per una conseguenziale ed inevitabile contrazione delle dotazioni organiche, soprattutto relative ai servizi operativi di Handling (cioè servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri e merci) ma con ricadute anche sulle attività di "struttura", per cui nel portare avanti un'attenta politica di

sugli impianti. Ciò nonostante, durante la winter si è comunque provveduto ad apportare delle ulteriori migliorie ai corpi bagno aperti ai passeggeri, in cui sono stati rifiniti gli specchi e sostituiti i controsoffitti e le luci. Ulteriori miglioramenti dei corpi bagno sono in previsione per l'anno 2020.

Rispetto allo scorso anno si osserva, infine, un miglioramento dei tempi di attesa relativi alla riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio, all'attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero e all'attesa in coda al check-in. Nonostante questi miglioramenti nei tempi di attesa non vengono, però, ancora rispettati i target prefissati per il 2019.

I servizi rivolti ai Passeggeri a Ridotta Mobilità si confermano, anche per quest'anno, su livelli di eccellenza.

Importante anche la formazione che è stata svolta dai responsabili interni, quale quella relativa all'aggiornamento sulla movimentazione dei mezzi in Airside, svolta annualmente dal responsabile Mezzi, o gli annuali refresh sulle procedure d'handling svolti dalla Responsabile Operation e quella di marshalling svolta dal Train the trainer interno.

Al fine di far fronte al periodo di crisi e affrontare il periodo di CIGS, nel mese di ottobre 2019 Airgest ha provveduto a riqualificare 10 risorse ricoprenti il ruolo di responsabili d'area e con pregressa esperienza di addetti check-in. Tale impegnativa e corposa formazione è stata tenuta in tal senso da Alitalia che in poche settimane ha provveduto al refresh sui sistemi operativi e sulle procedure mentre, contemporaneamente, è stata svolta dalle medesime risorse la formazione in tema di Security, DGR e Gestione PRM, indispensabili allo svolgimento della mansione.

gestione e controllo dell'organico abbiamo assistito ad un esubero di 29 unità (27 operativi e 2 in struttura).

Per far fronte alla situazione di acclarata crisi e di eccedenza di personale, il 23 settembre 2019 Airgest S.p.A. ha avviato la procedura di mobilità ai sensi della L. 223/91 artt. 4, comma 3 e 24, comma 1. Dopo l'immediata istituzione di un tavolo sindacale sono stati analizzati diversi percorsi e si è ritenuto opportuno non ripetere l'utilizzo dei contratti di solidarietà, ammortizzatore sociale utilizzato nel 2018 in quanto, già a suo tempo, non ha prodotto i risultati sperati. Dopo ripetuti incontri e

confronti tecnici, il 25 ottobre 2019 si è raggiunto l'accordo con le OO.SS. sospendendo i licenziamenti collettivi in favore della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e validato il seguente programma di riorganizzazione aziendale:

- Accorpamento delle attività del COS (Centro Operativo di Scalo) nelle attività dell'Ufficio del Responsabile in Turno (Duty Manager);
- Accorpamento delle attività di Check-in, Lost and Found, Biglietteria e rilascio PASS nell'ambito delle attività dell'Ufficio SAP (Servizi Aeroportuali) e OPS (Operations);
- Riduzione, proporzionale alla riduzione di attività, dell'organico degli Operai dedicati all'esecuzione dei servizi di Handling;
- Accorpamento delle attività "Servizi Generali SA e Terminal" nelle attività del Post Holder Terminal;
- Accorpamento delle attività "Gestione Marketing e contabilità traffico) nelle attività dell' Ufficio Amministrazione, Contabilità e Finanza.

L'accordo sindacale raggiunto prevede una rotazione, stabilita mediante il criterio casuale del sorteggio, delle risorse esclusivamente in alcuni reparti con conseguenziale riduzione dell'orario di lavoro pari a: Cos (83%) – Assistenza Passeggeri Check-In E Lost & Found (86%) – Servizi Aeroportuali - Ticketing Service & Pass (75%) - Handling – Assistenza Aeromobili (80%), limitatamente al personale interessato dal provvedimento di cassa integrazione (10 su 14).

La scelta del personale da collocare in CIGS è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- in funzione della necessità di mantenere la compliance agli obbligatori requisiti di certificazione (sia di Aeroporto che di Handling) che richiedono la presenza in aeroporto di determinate figure professionali;
- in funzione della necessità di mantenere adeguati livelli di servizio, soprattutto in termini di safety, security ed operatività anche nel periodo di ridotta attività;
- in funzione delle esigenze tecnico-organizzative e produttive così come definite nel Piano di risanamento;
- limitatamente agli operai (OUA) si potrà tener conto di certificazioni emesse dal medico competente che costituiscano limitazione allo svolgimento delle mansioni proprie di tale categoria di lavoratori;
- tenendo conto della volontarietà limitatamente ai reparti interessati dal provvedimento.

L'intervento della CIGS è stato richiesto per un periodo di 12 mesi con validità dal 1° novembre 2019, provvedimento

approvato, per l'intero periodo richiesto, dal Ministero del Lavoro e delle politiche sociali con decreto n. 104211 emesso il 27 gennaio 2020.

Resta fermo che in caso di ripresa anticipata, totale o parziale, dell'attività i lavoratori posti in CIGS saranno richiamati a prestare attività lavorativa, garantendo, laddove non sia possibile il coinvolgimento di tutte le unità, una rotazione tra coloro che rivestono medesime posizioni / ruoli.

Condizione indispensabile posta dall'azienda è che, considerato che l'utilizzo della CIGS comporta una modifica sostanziale degli assetti organizzativi aziendali, al personale presente in azienda viene occasionalmente richiesto, dalla direzione aziendale, lo svolgimento di mansioni appartenenti a livelli di inquadramento inferiori ex art. 2103 c. 3, sempre nel rispetto delle limitazioni e a seguito di adeguata formazione e/o aggiornamento.

L'auspicio ribadito da tutti è che le misure di rilancio dell'aeroporto possano presto portare risultati tali da abbreviare il più possibile il periodo di utilizzo dell'ammortizzatore sociale, scongiurando definitivamente i licenziamenti.

Si ribadisce che con l'avvio della CIGS viene a decadere l'accordo sulla "multiperiodalità" siglato ed in vigore a partire dalla Summer 2015.

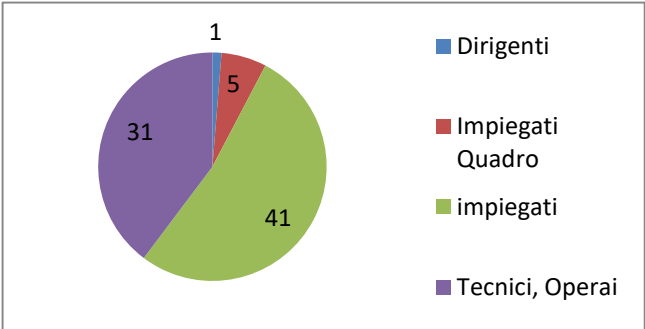
Altro accorgimento da evidenziare circa l'attenta politica di gestione e controllo dell'organico finalizzata all'ottimizzazione dell'organizzazione del lavoro, all'efficienza dei servizi ed al contenimento dei costi è l'adozione di un nuovo schema di turnazione della Squadra TAM ed una più attenta gestione della multifunzione di alcune risorse.

Nel corso del 2019 la struttura organizzativa ha subito delle modifiche:

- ✓ l'assunzione del ruolo di Dirigente dal 25 luglio 2019 di una risorsa già Quadro e la conseguente sospensione del contratto in essere;
- ✓ variazione di qualifica di una risorsa da OUA a COS, a seguito esito di Selezione interna mediante candidatura spontanea notificata a febbraio 2019 e con decorrenza 1 aprile 2018;
- ✓ l'uscita per quiescenza di una risorsa OUA;
- ✓ una risorsa amministrativa in aspettativa non retribuita da giugno a dicembre 2019

Il numero complessivo di dipendenti Airgest S.p.A. puntuale alla data del 31 dicembre 2019, in forza con contratto TI, è pari a 74 unità, di cui 73 FT e 2 risorse PT, così distribuite:

Dipendenti Airgest TI al 31.12.2019		
	2019	2018
Dirigenti	1	0
Impiegati Quadro	4	5
Impiegati	40	39
Tecnici, Operai	29	31
Totale dipendenti	74	75



- Dirigenti
- Impiegati Quadro
- impiegati
- Tecnici, Operai

Per l'anno 2020 si considera sin da ora che un paio di persone andranno in quiescenza, di cui una risorsa già a far

data dal 1 febbraio 2020 e che una risorsa in struttura ha chiesto la variazione del contratto da full time a part time.

CONTENZIOSO DEL LAVORO

In merito a contenziosi del lavoro, sorti negli anni precedenti, la società nel 2019 ha proseguito nell'attività,

di recupero dei crediti vantati nei confronti di ex dipendenti ricorrenti.

APPALTI E CONTRATTI, AFFARI LEGALI E CORPORATE AFFAIRS

Gli affidamenti di lavori, servizi e forniture, espletati nell'esercizio 2019, nonché l'assolvimento degli obblighi in materia di anticorruzione e trasparenza sono rinvenibili nella

sezione www.airgest.it/amministrazione-trasparente/ del sito istituzionale della società.

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 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 il vettore Ryanair. La consistente diminuzione dei voli fatta registrare dal predetto vettore nell'esercizio 2018, ha dimostrato come ciò possa avere un impatto negativo estremamente significativo sulla situazione operativa economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Al riguardo, si richiama la recente disposizione normativa di incentivazione ai vettori, LR14/19 e le azioni propedeutiche all'avvio di Oneri di Servizio Pubblico ex

▪ **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

▪ **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, non presenta un rischio di deficit finanziario per l'esercizio 2020. Purtroppo però la riduzione del traffico passeggeri e movimenti registrato, in controtendenza con quanto preventivato nelle proprie proiezioni industriali, presumibilmente si manterrà per l'intero esercizio 2020 in ragione della citata ed impreveduta emergenza mondiale da Covid-19. Al fine di mantenere un equilibrio finanziario e la liquidità necessaria ai fini operativi anche per l'esercizio 2021, come già anticipato nel proprio piano di rilancio industriale, ed in attesa che si concluda l'attuale crisi del settore del trasporto aereo mondiale causa pandemia, l'organo amministrativo ha in programma di proporre alla compagine azionaria un'istanza di patrimonializzazione della società indispensabili garantire il regolare

▪ **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, evidenzia le sue refluenze negative sui bilanci di numerose compagnie aeree ed

▪ **RISCHIO DI CAMBIO:**

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

Reg CE 1008, strumenti utili contenere i rischi connessi alla dipendenza da un unico vettore. A ciò si aggiunge l'attivazione di puntuali strumenti di business aviation che dovrebbero ragionevolmente consentire di diversificare il novero dei vettori operanti presso lo scalo.

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.

soddisfacimento dei propri impegni e pertanto la continuità aziendale. A tal proposito si rimanda al Bilancio finanziario gestionale regionale per l'esercizio 2020, Allegato Spese, per gli stanziamenti del socio Regione Siciliana destinati a favore di operazioni di ricapitalizzazione delle partecipate, pari ad € 50 milioni, dalla quale si evince la più volte dichiarata volontà di sostegno e quindi di promozione della continuità aziendale da parte del socio di maggioranza.

Le necessità di finanziamento e la liquidità della società vengono continuamente monitorati dagli uffici preposti al fine di poter assicurare, nel contesto delle difficoltà già evidenziate, un livello minimo sufficiente a soddisfare le esigenze primarie di gestione.

operatori economici. Ciò detto, nonostante la registrata regolarità nei pagamenti del vettore di riferimento, anche Airgest potrebbe essere esposta al rischio di mancato incasso parziale dei crediti maturati.

essendo le operazioni condotte nella quasi totalità in euro.

▪ **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

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.

ALTRE INFORMAZIONI PRESCRITTE DALL'ART 2428 C.C.

- Nessuna attività di ricerca e sviluppo è stata effettuata dalla società nel corso del 2019;
- 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

Come accennato l'Organo amministrativo, ben cosciente del posizionamento dello scalo di Trapani nel sistema aeroportuale nazionale e delle fisiologiche ed ataviche difficoltà nella gestione aeroportuale degli aeroporti minori, ha da tempo iniziato una attenta verifica delle ricadute industriali che lo strumento di incentivazione del traffico ex LR 14/19 nonché il percorso intrapreso dal governo nazionale e regionale in tema di continuità territoriale ex Reg CE 1008/2008, potranno produrre nella gestione di Airgest nel breve- medio periodo.

Come noto, alla chiusura nel 2017 della base operativa del vettore Ryanair, preso atto dei potenziali ed attesi effetti di tale importante accadimento, il management della Società si è prontamente attivato affinché venissero individuate le azioni da porre in essere allo scopo di garantire il mantenimento dei livelli di traffico già registrati nel recente passato. In tale ottica, tempestivo è stato il coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana, il quale ha provveduto nel tempo con appositi provvedimenti legislativi a porre in essere nuovi strumenti di stimolo dell'accessibilità e della promozione territoriale che avrebbero dovuto, quale conseguenza diretta, stimolare fortemente il traffico aeroportuale dello scalo di Trapani-Birgi. In particolare, la L.R. 24/2016 "Disposizioni per favorire l'incremento delle presenze turistiche negli ambiti territoriali

afferenti l'aeroporto di Trapani-Birgi" ha generato due differenti procedimenti ad evidenza pubblica negli anni 2017 e 2018, allo scopo in sostanza di individuare tra i vettori aerei europei i nuovi partner industriali dello scalo.

Nonostante però la solidità degli strumenti posti in essere, anche in ragione della ingente dotazione finanziaria ad essi collegata, in maniera del tutto non prevedibile, i noti tentativi esperiti con il coinvolgimento anche di enti locali (Comune di Marsala, CUC Trinakria), di fatto non hanno prodotto sufficienti riscontri di mercato, risultando fallimentari e provocando un improvviso ulteriore calo del traffico gestito dall'aeroporto, con inevitabili effetti negativi di natura patrimoniale ed economica per la Società. Gli strumenti ipotizzati pertanto non sono stati in grado di stimolare adeguatamente il mercato dei vettori aerei così che gli stessi potessero tornare a garantire una operatività paragonabile a quella degli anni migliori.

Le ragioni di ciò sono certamente riconducibili non ad una non performante strategia di sviluppo del business da parte della Società ma nella ormai strutturale difficoltà del comparto nazionale dei piccoli e medi aeroporti a competere in un mercato in cui il tema degli incentivi ai vettori e delle risorse economiche da destinarvi, ancorché inserite puntualmente nel perimetro normativo comunitario e nazionale, determinano le dinamiche delle strategie operative dei vettori aerei.

Abbandonati pertanto i tentativi di rilancio del traffico attraverso, come accennato, l'esperimento di due procedure di gara avente ad oggetto la promozione del territorio ex L.R. 24/16, la Regione Siciliana, in accordo con il management, nel mese di agosto 2019 ha emesso, nell'ambito del Collegato alla Legge di Stabilità regionale per l'anno 2019, la LR 14/19 "interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi".

Viene così fortemente confermata la volontà del socio di maggioranza assoluta di porre in essere nuovi e più performanti strumenti di rilancio industriale dello scalo, consci del suo ruolo di imprescindibile volano economico nonché di fondamentale strumento di sviluppo a servizio delle esigenze sociali-sanitarie e di istruzione del territorio.

Quale driver principale del rilancio operativo dello scalo viene quindi originariamente individuata la nuova L.R. 14/2019 la quale è stata già accolta con soddisfazione dagli addetti ai lavori e dagli operatori del trasporto aereo in quanto, 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. Ciò consentirà finalmente dopo numerosi anni alla società Airgest di competere nell'ambito degli incentivi ai vettori ad armi pari con i restanti scali nazionali.

Individuato un possibile rischio di aiuti di Stato da parte del soggetto pubblico erogatore dei fondi, nel caso in questione la Regione Siciliana, l'obiettivo principale è stata la verifica preliminare del perimetro di azione, verificando analiticamente se il trasferimento dei fondi pubblici di cui sopra ad una compagnia aerea potesse costituire o meno un vantaggio economico all'aggiudicatari/o dei fondi stessi, valutando se il finanziamento in questione è conforme al principio o test dell'operatore in un'economia di mercato ("test MEO") ex Comunicazione della Commissione – "*Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*" (2014/C 99/03). Ciò in quanto nella sostanza la CE ritiene che gli accordi conclusi tra compagnie aeree e un aeroporto possano essere considerati conformi al principio MEO quando contribuiscono in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. L'aeroporto deve quindi verificare che al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (per esempio un contratto individuale o un regime complessivo di diritti aeroportuali) è in grado di coprire tutti i costi derivanti dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive di medio termine.

Si è quindi attentamente e positivamente verificato nel caso di specie, anche attraverso il supporto qualificato di consulenti leader di settore, se il MEO Test generale fornisce un risultato positivo tale da ritenere il finanziamento pubblico all'aeroporto non costituente un aiuto di Stato.

Ciò fatto, con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, si è potuto pertanto dare attuazione al dettato normativo di cui all'art.13 della Legge regionale 6 agosto 2019, n. 14, stipulando la Convenzione di cui al comma 3 dello stesso articolo, a sostegno dell'apertura di nuove rotte tali da generare profitti incrementali per l'aeroporto Vincenzo Florio. Come chiaramente esposto nel corpo della Convenzione, qualsiasi accordo successivamente da concludersi tra l'Aeroporto di Birgi e le compagnie aeree dovrà essere preventivamente supportato da un aggiornamento del MEO Test che tenga conto di tutti i nuovi elementi che lo stesso accordo comporterà.

Le intenzioni di rilancio dell'operatività dello scalo e conseguentemente della produzione di dinamiche rivolte al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della Società, vanno indiscutibilmente ricondotte anche alle recenti azioni mirate poste in essere dal governo nazionale, congiuntamente al governo regionale, per gli scali di Trapani e Comiso.

Driver importate per la Società nella costruzione del proprio piano di rilancio industriale è stato infatti il provvedimento legislativo con il quale vengono stanziati oltre € 52 MLN per l'attivazione di collegamenti aerei in continuità territoriale, cd Oneri di Servizio Pubblico, di cui circa € 23 mln destinati alle operazioni da attivarsi presso lo scalo di Trapani-Birgi.

Al riguardo con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n.2/20, era stata disposta l'imposizione degli Oneri di Servizio Pubblico a far data originariamente dal mese di luglio 2020, per l'esecuzione di n° 6 collegamenti bisettimanali da Trapani con destinazione Trieste, Parma, Perugia, Ancona, Napoli, Brindisi.

Nei primi mesi del 2020 la Commissione europea ha pubblicato l'informativa propedeutica all'avvio del bando di gara, pubblicato da ENAC il 13 febbraio'20, per l'affidamento delle rotte in esclusiva ad un vettore aereo il quale avrebbe dovuto avviare i collegamenti entro la fine della summer season IATA 2020, contribuendo in misura sensibile alla ripresa sia operativa che economica della Società, trattandosi di operazioni operate a tariffazione piena. Anche in questo caso sono stati registrati forti interessamenti da parte di numerose compagnie aeree.

In tale contesto, preso atto dei validi driver di riferimento ed anche al fine di mantenere la compliance con il TUSP ex dlgs 175/16, la Società ha redatto il proprio Piano di Risanamento triennale, funzionale a delineare il proprio percorso industriale di breve-medio periodo ed a coinvolgere pienamente i soci nelle azioni da porre in essere, anche in termini di raggiungimento di una adeguata dotazione patrimoniale ex codice civile e normativa di settore, così da consentirle una piena ristrutturazione.

Il complesso degli elementi elencati ovvero le risorse finanziarie di cassa disponibili, il richiamato fondo regionale ex lr 14/19, una acclarata volontà del socio di maggioranza di provvedere al sostegno della Società anche prevedendo opportuni stanziamenti nella Legge finanziaria regionale 2020, la pubblicazione del bando per l'avvio delle rotte in Continuità territoriale, in combinato disposto con una programmazione operativa per il 2020 già nota ed estremamente migliorativa sull'anno precedente, hanno costituito elemento probativo 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 citati elementi di incertezza.

Inevitabile però a questo punto fare riferimento alla drammatica emergenza epidemiologica connessa alla diffusione mondiale del virus Covid-19, la quale sta producendo dal mese di febbraio 2020 un vero e proprio tsunami nel sistema del trasporto aereo nazionale ed internazionale in quanto strettamente connessa anche alla mobilità dei cittadini.

L'Aeroporto di Trapani, come anche numerosi altri scali nazionali in un ottica di razionalizzazione dei trasporti, ha subito nel mese di marzo 2020 la chiusura alle attività per decreto del Ministero delle infrastrutture e Trasporti n. 112/20, già comunque anticipata dalla cancellazione da parte di numerosi vettori aerei della propria programmazione operativa quale diretta conseguenza dei provvedimenti cd "Io Resto a Casa" emanati dal Governo nazionale al fine di limitare le occasioni di contagio da virus Covid-19.

La Società ha così da subito avviato un articolato piano di efficientamento al fine di contenere l'impatto negativo in ambito economico/finanziario di tali eccezionali eventi. Si è così avviato, con l'obiettivo di ridurre per quanto più possibile il costo del lavoro, oggi uno dei principali aggregati di costo della Società in quanto azienda di servizi, e per salvaguardare gli attuali livelli occupazionali, un percorso condiviso di Cassa Integrazione in Deroga per tutti i propri dipendenti, fattispecie prevista in via eccezionale dal DL 18/20 cd "Cura Italia", in combinato disposto con l'istituzione del cd "Lavoro Agile" e del mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo.

Complessivamente quindi, in netta controtendenza con quanto originariamente preventivato nei propri piani di sviluppo, si registrerà nel 2020 un'importante contrazione della redditività operativa, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue il settore.

Oggi l'incertezza relativa all'arco temporale di durata dell'emergenza epidemiologica in corso e l'evoluzione che avranno le regole di ripresa delle attività, soprattutto in un complesso settore quale quello del trasporto aereo in cui tutti gli operatori economici in esso operanti stanno subendo la gravità della situazione, rendono difficile prevedere l'andamento del traffico e del business nei prossimi mesi. Le aspettative sono comunque di una generalizzata significativa contrazione nei volumi e, di conseguenza, nei risultati attesi.

Ciò detto, la Società sta comunque attuando ogni forma di razionalizzazione e contenimento dei costi di gestione, anche attivando gli strumenti messi a disposizione dal governo nazionale per affrontare l'emergenza Covid-19, cui si aggiunge l'azione mirata al sostegno degli scali minori nazionali, promossa per il tramite dell'associazione di categoria Assaeroporti.

Allo stato attuale, pur se con inevitabili difficoltà e ritardi, vedi in ultimo lo slittamento a cura di ENAC del bando per l'avvio dei collegamenti in OSP con previsione di attivazione degli stessi a far data dalla Winter 2020-2021 per un arco temporale triennale, si rappresenta come, le assumptions del Piano di risanamento proposto, tra cui anche il pieno utilizzo dei fondi ex LR. 14/19, possano essere ritenute pienamente perseguibili.

In presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti storici, definito dalla IATA "la tempesta perfetta per il settore dell'aviazione civile", sulla base delle informazioni attualmente disponibili seppur in un contesto assolutamente inedito anche per la quantità di settori coinvolti, la Società ipotizza che tale situazione di emergenza sia comunque da ritenersi temporanea e che, superata la crisi sanitaria, la flessione economica ed operativa che sarà registrata nei risultati del 2020, potrà essere recuperata progressivamente in un orizzonte temporale di medio termine.

Nello specifico, la Società sta mantenendo una costante interlocuzione con i vettori aerei i quali continuano a manifestare, e comprensibilmente in maniera accresciuta, notevole interesse per gli strumenti di rilancio del traffico oggi a disposizione dello scrivente gestore che, forse più che in altre realtà aeroportuali, lasciano ben sperare in una piena ripresa a regime dell'attività volativa già dalla prossima stagione Winter 2020_21.

Appare evidente pertanto, nel passaggio dal contesto sopra descritto e noto al 31.12.2019, allo stato attuale di globale incertezza, il verificarsi anche per Airgest SpA delle fattispecie disciplinate dal Decreto Legge n.23 dell'08 aprile 2020 cd "Decreto Liquidità", agli articoli n.6 (*disposizioni temporanee in materia di riduzione del capitale*) e n.7 (*disposizioni temporanee sui principi di redazione del bilancio*).

Ciononostante, è opportuno rappresentare comunque che, un consolidamento nell'esercizio 2020 dei risultati di perdita prospettati, proietta l'azienda nelle fattispecie originariamente previste dall'art 2446 e 2447 del c.c. e che pertanto, anche in ragione della necessità di compliance alla normativa di settore in tema di dotazione patrimoniale, DM 521/07, all'esigenza di far fronte ai riflessi finanziari derivanti da un eccezionale

evento di tale portata quale l'emergenza Covid-19, nonché al fine di dotare l'azienda di idonei strumenti volti ad un pieno rilancio industriale, così come già previsto nel suo piano di risanamento pluriennale, l'Organo amministrativo potrà proporre alla compagine azionaria istanza di ricapitalizzazione della Società.

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. e dell'art.106 del D.L. n.18 del 17 Marzo 2020, convertito dalla Legge n.27 del 24/04/2020, ad approvare il Bilancio d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione proponendo, di rinviare a nuovo la perdita di esercizio pari a (€ 4.294.788), nel

rispetto del termine previsto dall'art. 2446, comma 2, c.c. o, se opportuno, a data precedente l'adozione dei provvedimenti ritenuti più opportuni per la copertura delle suddette perdite. Fermo restando l'eventuale ricorso a un più ampio termine qualora applicato il disposto dell'articolo 6 del D.L. n. 23 del 8 aprile 2020.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione

Dott. Salvatore Ombra

Dati anagrafici	
denominazione	AIRGEST SPA
sede	91100 TRAPANI - BIRGI (TP) AEROPORTO CIVILE V.ZO FLORIO
capitale sociale	8.333.760,00
capitale sociale interamente versato	si
codice CCIAA	TP
partita IVA	01613650819
codice fiscale	01613650819
numero REA	94348
forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
società in liquidazione	no
società con socio unico	no
società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
appartenenza a un gruppo	no

	31/12/2019	31/12/2018
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
1) costi di impianto e di ampliamento	21.203	28.924
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	74.829	84.772
6) immobilizzazioni in corso e acconti	52.563	74.085
7) altre	14.251	41.926
Totale immobilizzazioni immateriali	162.846	229.707
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	11.832.783	12.505.986
2) impianti e macchinario	1.128.375	1.469.336
3) attrezzature industriali e commerciali	15.569	24.834
4) altri beni	203.014	214.821
5) immobilizzazioni in corso e acconti	3.050	
Totale immobilizzazioni materiali	13.182.791	14.214.977
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
d-bis) altre imprese	277.950	
Totale partecipazioni	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni (B)	13.623.587	14.722.634
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	17.366	25.552
Totale rimanenze	17.366	25.552
Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita		
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.164.437	1.856.255
esigibili oltre l'esercizio successivo	550.650	87.338
Totale crediti verso clienti	1.715.087	1.943.593
2) verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	29.312	58.716
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale crediti verso imprese controllate	29.312	58.716
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	881	4.651
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale crediti tributari	881	4.651

5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	556.292	393.995
esigibili oltre l'esercizio successivo	147.229	211.827
Totale crediti verso altri	703.521	605.822
Totale crediti	2.448.801	2.612.782
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	6.435.121	11.054.735
2) assegni		
3) danaro e valori in cassa	23.066	22.729
Totale disponibilità liquide	6.458.187	11.077.464
Totale attivo circolante (C)	8.924.354	13.715.798
D) Ratei e risconti	49.492	203.655
Totale attivo	22.597.433	28.642.087
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	8.333.760	8.333.760
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.489.247	2.489.247
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Varie altre riserve	2	(2)
Totale altre riserve	2	(2)
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	(5.148.001)	
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(4.294.788)	(5.148.001)
Totale patrimonio netto	1.380.220	5.675.004
B) Fondi per rischi e oneri		
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) per imposte, anche differite		
3) strumenti finanziari derivati passivi		
4) altri	1.236.518	1.064.650
Totale fondi per rischi ed oneri	1.236.518	1.064.650
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	881.102	837.061
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	17.998	17.021
esigibili oltre l'esercizio successivo		17.972
Totale debiti verso banche	17.998	34.993
5) debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.500	4.500
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.500
Totale debiti verso altri finanziatori	1.500	6.000
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	8.384	22.950
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale acconti	8.384	22.950
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.867.622	1.443.142
esigibili oltre l'esercizio successivo	54.563	54.563
Totale debiti verso fornitori	1.922.185	1.497.705
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	90.829	82.001
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale debiti tributari	90.829	82.001
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	132.951	133.632
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	132.951	133.632
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	5.669.135	6.969.879
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.215.483	1.586.662
Totale altri debiti	6.884.618	8.556.541

Totale debiti	9.058.465	10.333.822
E) Ratei e risconti	10.041.128	10.731.550
Totale passivo	22.597.433	28.642.087
Varie altre riserve	31/12/2019	31/12/2018
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	(2)
	31/12/2019	31/12/2018
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.566.073	4.173.382
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	682.854	748.856
altri	379.671	507.976
Totale altri ricavi e proventi	1.062.525	1.256.832
Totale valore della produzione	4.628.598	5.430.214
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	151.083	129.270
7) per servizi	3.224.345	3.276.995
8) per godimento di beni di terzi	97.658	220.623
9) per il personale		
a) salari e stipendi	2.270.321	2.497.682
b) oneri sociali	703.815	779.685
c) trattamento di fine rapporto	168.987	174.228
d) trattamento di quiescenza e simili		
e) altri costi		36.933
Totale costi per il personale	3.143.123	3.488.528
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	74.791	93.990
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.301.990	1.408.782
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	123.846	420.035
Totale ammortamenti e svalutazioni	1.500.627	1.922.807
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	8.186	285
13) altri accantonamenti		259.937
14) oneri diversi di gestione	748.826	1.122.821
Totale costi della produzione	8.873.848	10.421.266
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(4.245.250)	(4.991.052)
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	17.398	569
Totale proventi diversi dai precedenti	17.398	569
Totale altri proventi finanziari	17.398	569
17) interessi e altri oneri finanziari		
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
altri	66.936	157.518
Totale interessi e altri oneri finanziari	66.936	157.518
17-bis) utili e perdite su cambi		
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(49.538)	(156.949)
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)		
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	(4.294.788)	(5.148.001)
21) Utile (perdita) dell'esercizio	(4.294.788)	(5.148.001)

	31/12/2019	31/12/2018
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.294.788)	(5.148.001)
Interessi passivi/(attivi)	49.538	156.949
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(4.245.250)	(4.991.052)
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	302.715	861.938
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.376.781	1.502.772
Svalutazioni per perdite durevoli di valore		
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie		
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	1.679.496	2.364.710
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	(2.565.754)	(2.626.342)
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	8.186	285
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	228.506	(242.491)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	424.480	(838.207)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	154.163	(21.332)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(690.422)	(755.914)
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	(1.613.818)	(1.839.399)
Totale variazioni del capitale circolante netto	(1.488.905)	(3.697.058)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	(4.054.659)	(6.323.400)
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(49.538)	(156.949)
(Imposte sul reddito pagate)		(36)
(Utilizzo dei fondi)	(86.806)	(135.466)
Totale altre rettifiche	(136.344)	(292.451)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(4.191.003)	(6.615.815)
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(269.804)	(199.328)
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(7.930)	(32.401)
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(277.734)	(231.729)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	977	901
(Rimborso finanziamenti)	(22.472)	(21.520)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento		12.500.636
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(21.495)	12.480.017
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(4.490.232)	5.632.473
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	11.054.735	5.005.274
Danaro e valori in cassa	22.729	14.070
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	11.077.464	5.019.344
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	6.435.121	11.054.735
Danaro e valori in cassa	23.066	22.729
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	6.458.187	11.077.464

Informazioni in calce al rendiconto finanziario

Note al rendiconto

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 2019 per effetto della gestione.

L'analisi del rendiconto finanziario evidenzia un flusso finanziario generato dall'attività operativa per Euro (4.191.003). Complessivamente si è determinato un decremento delle disponibilità liquide per Euro (4.490.232).

La posta di bilancio "Accantonamento per rischi su crediti v/clienti, nel rendiconto finanziario 2018 erroneamente valorizzata tra le voci "Svalutazioni per perdite durevoli di valore" registra, nel rendiconto in esame, la sua cancellazione e di conseguenza il cambiamento delle relative sommatorie, quale adattamento ai fini del principio di comparabilità delle voci di bilancio, sancito dall'art. 2423-ter, comma 5, del Codice Civile.

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2019

Nota integrativa, parte iniziale

Signori Soci,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia una perdita d'esercizio pari a Euro (4.294.788).

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:

- In data 18 aprile 2019 l'assemblea degli azionisti ha ripristinato il plenum dell'organo amministrativo con la nomina della dott.ssa Carmela Madonia, già capo di gabinetto del Presidente della Regione Siciliana;
- Nel mese di aprile si sono conclusi i lavori della Conferenza di Servizi per l'imposizione di OSP presso lo scalo di Trapani-Birgi il cui progetto prevede l'attivazione di collegamenti dallo scalo di Trapani per Trieste-Brindisi-Parma-Ancona-Perugia-Napoli.
- Nel mese di aprile si è conclusa la procedura di selezione per la nomina, a tempo determinato, della figura di Direttore Generale di Airgest S.p.A.
- Nel mese di giugno si è conclusa non registrando alcuna manifestazione di interesse la seconda fase della procedura di gara ex L.R. 24/16 "Procedura ristretta per l'affidamento di servizi di promozione e comunicazione per la realizzazione di una campagna di advertising finalizzata a favorire l'incremento delle presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente all'aeroporto civile di Trapani Birgi", gestita dal comune di Marsala quale stazione appaltante in rappresentanza del consorzio dei comuni afferenti l'aeroporto di Trapani-Birgi. Ciò ha di fatto comportato un sensibile scostamento dalle previsioni di Piano industriale.
- In data 06 luglio 2019 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in conformità con l'esito della Conferenza di Servizi, ha firmato il decreto ministeriale per imporre gli oneri di servizio pubblico da/per l'aeroporto di Trapani al fine di garantire servizi aerei regolari e continuativi e da svolgersi con voli di linea. Gli oneri di servizio diventeranno obbligatori dal 29 marzo 2020 e verranno assegnati con procedura ad evidenza pubblica bandita da ENAC.

- In data 24 luglio il designato DG ha sottoscritto il contratto d'incarico triennale con individuazione delle deleghe operative in capo allo stesso.
- Nel mese di luglio l'agente della riscossione ha dato esito positivo alla dichiarazione di adesione alla Definizione agevolata (cd. "rottamazione ter") dei carichi affidati allo stesso, ai sensi dell'art. 3, comma 23, del D.L. 119/18, convertito in Legge 136/18, modificato dall'art. 1-bis, comma 1, lettera a del D.L. n. 135/18, convertito in Legge n. 12/2019. Tale adesione agevolata ha comportato un risparmio effettivo per la società di oltre € 350 mila per minori oneri di riscossione ed interessi di mora, ancorché lo stesso non ha avuto riverberi nel presente bilancio a seguito delle precedenti scelte contabili di dilazione degli oneri di riscossione in funzione dei piani di rateizzazione. Si evidenzia come tale adesione abbia altresì comportato un immediato beneficio finanziario derivante dalla rimodulazione delle rate di rientro e delle scadenze delle stesse.
- Nel corso del mese di agosto l'Avv.to Paolo Angius ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di Presidente del consiglio di amministrazione della società, il 16 Agosto l'assemblea dei soci appositamente convocata ha nominato quale Nuovo Presidente della società il Dott. Salvatore Ombra.
- Nel mese di agosto è stata pubblicata in GURS n.37/2019 del 9/08/2019 la L.R. 6 agosto 2019 n° 14 "Collegato alla legge di stabilità regionale per l'anno 2019 "Interventi a favore dell'aeroporto di Trapani Birgi" la quale all'art 13 disciplina l'erogazione in ns favore di una somma complessiva pari ad € pari ad € 9.351.000 al fine di aumentare i flussi turistici attesi.
- Nel corso del mese di settembre la società ha avviato una procedura di licenziamento collettivo per riduzione di personale ex artt. 4 e 24 della legge 23 luglio 1991 n.223 per n° 29 posizioni in esubero rispetto ai 74 dipendenti a libro paga, poi conclusa nel mese di novembre con l'avvio della CIGS per tutte le unità interessate.
- Nel mese di dicembre con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, si è potuto dare attuazione al dettato normativo di cui all'art.13 della Legge regionale 6 agosto 2019, n. 14, stipulando la Convenzione di cui al comma 3 dello stesso articolo a sostegno dell'apertura di nuove rotte attraverso lo stanziamento di € 9,3 mln da destinare ad incentivi ai vettori.

Criteri di formazione

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2019 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 seguente bilancio 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 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.

Principi di redazione

(Rif. art. 2423, C.ce 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 aveva 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 correzione 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 con utilità pluriennale, relativi esclusivamente a spese notarili, sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e 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 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%
lavori adeguamento 626 su beni reversibili	10%

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 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.

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.

Ricavi e costi

I ricavi ed i costi sono indicati al netto di resi, sconti, abbuoni e premi di natura commerciale e sono esposti secondo il principio della prudenza e della competenza economica e 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.

Altre informazioni**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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
162.846	229.707	(66.861)

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

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

	Costi di impianto e di ampliamento	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio								
Costo	28.924		352.154			74.085	699.945	1.155.108
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			267.382				658.019	925.401
Valore di bilancio	28.924		84.772			74.085	41.926	229.707
Variazioni nell'esercizio								
Incrementi per acquisizioni			29.452			(21.522)		7.930
Ammortamento dell'esercizio	7.721		39.395				27.675	74.791
Totale variazioni	(7.721)		(9.943)			(21.522)	(27.675)	(66.861)
Valore di fine esercizio								
Costo	28.924		381.606			52.563	699.945	1.163.038
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	7.721		306.777				685.694	1.000.192
Valore di bilancio	21.203		74.829			52.563	14.251	162.846

Nell'esercizio 2019 si registra un incremento per acquisizione nuovo software di contabilità per € 7.928.

Spostamenti da una ad altra voce

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

Nell'esercizio in esame si è effettuato uno spostamento di parte delle immobilizzazioni in corso a immobilizzazione software per € 21.522, riconducibili alla messa in uso del nuovo software di contabilità.

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 31/12/2018	Incremento esercizio	Decremento esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2019
Aumento capitale sociale	28.924			7.721	21.203
Totale	28.924			7.721	21.203

Il valore della posta di bilancio pari ad € 21.203 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.

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;

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
13.182.791	14.214.977	(1.032.186)

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
Valore di inizio esercizio						
Costo	19.706.242	5.711.282	495.055	2.457.451		28.370.030
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	7.200.256	4.241.946	470.221	2.242.630		14.155.053
Valore di bilancio	12.505.986	1.469.336	24.834	214.821		14.214.977
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	85.665	118.350	8.985	53.754	3.050	269.804
Ammortamento dell'esercizio	758.868	459.311	18.250	65.561		1.301.990
Totale variazioni	(673.203)	(340.961)	(9.265)	(11.807)	3.050	(1.032.186)
Valore di fine esercizio						
Costo	19.791.907	5.829.631	496.234	2.591.538	3.050	28.712.360
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	7.959.124	4.701.256	480.665	2.388.524		15.529.569
Valore di bilancio	11.832.783	1.128.375	15.569	203.014	3.050	13.182.791

La voce "Terreni e fabbricati" annotata in bilancio per un importo pari ad Euro 11.832.783, 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 storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
costruzioni leggere	7.100	4.557	2.543
Manutenzione su fabbricati/costr.legg.propri	61.569	21.313	40.256

2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
Fabbricati industriali bhs Por	316.968	104.924	212.043
Fabbricato ricovero mezzi di rampa Por	399.663	399.295	368
Fabbricato merci Por	658.764	637.128	21.636
Fabbricato aerostazione Por	9.189.883	2.455.875	6.734.008
Parcheggio a raso	1.105.717	991.622	114.095
Manutenzione su fabbricati reversibili	2.084.190	1.552.972	531.218
Piazzali aeromobili reversibili	5.806.659	1.774.945	4.031.714
Manutenzione pista di volo uso promiscuo	161.392	16.490	144.902

Impianti e macchinario

1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
Impianti specifici	80.631	60.030	20.601
Impianti specifici bhs	106.162	99.837	6.325
Impianti di telefonia mobile	30.320	22.874	7.446
Impianti di telefonia fissa	35.045	34.648	397
Altri impianti e macchinari	132.257	132.257	-
Impianti generici	175.768	145.045	30.723
Macchinari	1.113.907	1.078.683	35.224

2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
Impianti spe.ci bhs bag stiva partenze reversibili	411.490	411.305	185
Impianti generici reversibili	204.111	158.689	45.422
Impianti specifici reversibili	1.102.115	900.558	201.557
manutenzione impianti generici reversibili	70.163	70.163	
Macchinari reversibili	55.078	55.078	
Deposito carburante JA1 reversibile	2.312.582	1.532.086	780.496

Attrezzature industriali e commerciali

1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
Attrezzature	291.685	279.930	11.755
Attrezzatura varia e minuta	43.585	40.861	2.724
Elaboratori	51.695	51.695	-
Attrezzature specifiche aeroportuali	109.269	108.179	1.090

Altri beni

1) Beni di proprietà Airgest S.p.A.:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
mobili e arredi	340.593	319.235	21.358
mobili e arredi per beni reversibili	37.300	36.783	517
macchine elettroniche d'ufficio	328.948	279.337	49.611
autoveicoli da trasporto	63.883	60.517	3.366
mezzi di trasporto interni	23.480	23.480	-
Mezzi di rampa	951.536	823.374	128.162

2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2019
spese di manutenzione e riparazione da ammortizzare su beni reversibili	608.107	608.107	-

Operazioni di locazione finanziaria

La società non ha in essere contratti di locazione finanziaria.

Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
277.950	277.950	

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

	Partecipazioni in imprese controllate	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in imprese controllanti	Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni	Altri titoli	Strumenti finanziari derivati attivi
Valore di inizio esercizio								
Costo	277.950					277.950		
Valore di bilancio	277.950					277.950		
Valore di fine esercizio								
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 state valutate con il metodo del costo di acquisto.

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese controllate

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in perc.	Valore a bilancio o corrispondente credito
TRAPANI AIR FUELLING SERVICE S.R.L.	TRAPANI	02483910812	100.000	161.587	377.490	51	277.950

Nel corso dell'esercizio l'A.D. in carica della partecipata T.A.S.F. SRL ha reso noto che l'incremento delle tariffe dei servizi resi, deliberato nel corso del mese di dicembre 2018, e volto a compensare le perdite prospettate inizialmente per l'esercizio 2019, derivanti dalla drastica riduzione dei movimenti presso lo scalo ha fatto sì che nel 2019 si sia registrato un utile di periodo che per i suoi elementi di produzione, lasciavano intendere una tendenza al mantenimento dello stesso per gli esercizi futuri. Di conseguenza, confermati i volumi di traffico dell'anno 2019, oltre che la tendenza all'incremento dei piccoli rifornimenti, si è registrato un risultato finale di entità apprezzabile, tale da controbilanciare, seppur non integralmente in un solo esercizio, la perdita al 31.12.2018. In ragione di tale rilevante informativa si ritenuto di non procedere ad alcuna svalutazione della partecipazione.

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

Analisi del valore delle immobilizzazioni finanziarie

	Valore contabile
Partecipazioni in imprese controllanti	277.950

Attivo circolante

Rimanenze

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
17.366	25.552	(8.186)

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	25.552	(8.186)	17.366
Totale rimanenze	25.552	(8.186)	17.366

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
2.448.801	2.612.782	(163.981)

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	1.943.593	(228.506)	1.715.087	1.164.437	550.650
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	58.716	(29.404)	29.312	29.312	
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	4.651	(3.770)	881	881	
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	605.822	97.699	703.521	556.292	147.229
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	2.612.782	(163.981)	2.448.801	1.750.922	697.879

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	€ 1.128.014
clienti c/fatture da emettere	€ 39.628
note di credito da emettere	-€ 3.206
totale CII 01 a - crediti esigibili entro l'esercizio successivo	1.164.437

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 fallimentari (crediti in sofferenza):

Codice Bilancio	C II 01 b
Descrizione	
Clienti in contenzioso diversi	758.130
Clienti in sofferenza/fallimento diversi	6.175
Fondo svalutazione crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	213.655
totale CII 01 b - crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	550.650

Nell'esercizio in commento i crediti in Contenzioso hanno subito una variazione in diminuzione in ragione della definizione, con effetti nell'anno in esame per € 22.966, di una transazione con la parte debitrice consentendo così il recupero di buona parte del credito vantato. I crediti in contenzioso hanno subito allo stesso tempo ed in via prudenziale una variazione in incremento riconducibile in larga parte, per € 441.514, a situazioni che hanno richiesto l'avvio di un'azione forzata di recupero del credito soprattutto verso vettori aerei. Sempre in via prudenziale si è proceduto ad una svalutazione parziale dei crediti in parola.

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 01.01.2019	112.774
Utilizzo fondo (-)	-22.966
Accantonamenti (+)	123.846
Consistenza finale al 31.12.2019	213.654

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986
saldo al 31/12/2018	112.774	92.214
Utilizzo nell'esercizio	22.966	22.966
Accantonamento esercizio	123.846	9.814
saldo al 31/12/2019	213.655	79.062

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

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

Codice Bilancio	C II 02 a
Descrizione	
Crediti v/Cliente T.A.S.F.	29.312
Totale CII 02 1) - crediti v/imprese controllate esigibili entro l'esercizio successivo	29.312

C II 4 bis) Crediti tributari entro esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 4 BIS
Descrizione	
CREDITI DIVERSI VERSO L'ERARIO	838
CREDITO C/IMPOSTE IRES	43
TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI ENTRO 12 MESI	881

C II 5 1) Verso altri esigibili entro esercizio successivo:

Descrizione	
codice Bilancio	C II 5 I
Descrizione	
CREDITI PER CARTE DI CREDITO POS	2.980
CREDITI V/DIPENDENTI ENTRO 12 MESI	59.579
CREDITI C/VEND.TKT SOSPESO	196
CREDITI C/VEND.TKT SOSPESO WEB	63
CRED.V/ENTI FISCALI E PREV.LI	128.430
DEPOSITO CAUZIONALE ENERGIA ELETTRICA	195.259
CREDITI VARI ENTRO 12 MESI	106.096
CRED.V/ERARIO PER RISOLUZIONE ONU N.1973	334.837
FORNITORI C/ANTICIPI	10.126
CARTE DI CREDITO	1.409
INPS C/CREDITI	37.871
CRED. V/CONTENZ. LAVORO ENTRO ES.SUCC.	14.282
F.DO RISCHI SU ALTRI CRED. ENTRO	-334.836
TOTALE VERSO ALTRI ENTRO 12 MESI	556.292

Preso atto dell'ultimo provvedimento ex L.172/17 di ristoro dei danni economici subiti dalla Società per le limitazioni imposte alle attività aeroportuali civili dalle operazioni militari conseguenti all'applicazione della risoluzione n. 1973 dell'ONU, tenuto conto che il risarcimento complessivo riconosciuto dalle varie misure legislative risulta oggi pari ad € 9.815.995 di cui 8.315.995 direttamente assegnati alla Società Airgest e €1,5 milioni assegnati al territorio e considerando che l'esatta quantificazione dei danni subiti per effetto della riduzione dell'operatività registrata nel periodo 23/3/2011-31/12/2012, è stata certificata dal MIT in un ammontare complessivo di €10.150.832. nell'esercizio in corso, tenuto conto della sin qui manifestata volontà dell'amministrazione centrale di individuare strada facendo lo strumento più idoneo al completo ristoro dei danni dalla stessa certificati, si è mantenuto contabilizzato il credito per la differenza tra il danno complessivo maturato e certificato dal MIT e quanto sino ad oggi destinato dalle varie misure legislative, per un importo pari ad € 334.836. Contestualmente, pur avendo sollecitato con formale note ai ministeri competenti, MIT e MEF, il recupero delle somme non ancora assegnate, si è mantenuto, in via prudenziale, l'accantonamento effettuato lo scorso esercizio di pari importo al Fondo rischi su altri crediti.

La voce deposito cauzionale energia elettrica è relativa alla cauzione versata nei confronti dell'attuale fornitore di energia elettrica con il quale la società ha sottoscritto un contratto di fornitura annuale.

Nell'esercizio in commento, la voce CRED.V/ENTI FISCALI E PREV.LI ha subito un decremento pari ad € 73.209, riconducibile alla certificata impossibilità di recupero di taluni crediti connessi a contenziosi lavoro sorti in annualità precedenti.

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

codice Bilancio	C II 5 II
Descrizione	
CREDITI VERSO DIPENDENTI OLTRE 12 MESI	24.429
CREDITI IN CONTENZIOSO LAVORO	231.513
F/DO RISCHI SU ALTRI CREDITI OLTRE 12 MESI	-108.713
TOTALE VERSO ALTRI OLTRE 12 MESI	147.229

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 e crediti per recuperi di somme erogate al management, in applicazione di leggi regionali su tetti salariali e limitazioni su personale già sotto tutela pensionistica, sorti nel 2017. Nell'esercizio 2019 prosegue l'azione di recupero programmato delle posizioni creditorie relative al vecchio management cui si aggiungono alcuni accordi di recupero pacifico di parte dei crediti in contenzioso lavoro.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2019 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	1.514.038	29.312	881	703.521	2.247.752
Irlanda	145.643				145.643
Malta	16.985				16.985
Romania	2.696				2.696
Portogallo	3.825				3.825
Paesi Bassi	5.480				5.480
Vari	26.420				26.420
Totale	1.715.087	29.312	881	703.521	2.448.801

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 altri crediti diversi da clienti
Consistenza iniziale al 01.01.2019	443.550
Utilizzo fondo (-)	
Accantonamenti (+)	
Consistenza finale al 31.12.2019	443.550

Il Fondo rischi su altri crediti pari ad € 443.550. è stato stanziato al fine di garantire la copertura del 100% del credito V/Erario per risoluzione ONU 1973 e di circa il 50% degli altri crediti esigibili oltre l'esercizio.

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
6.458.187	11.077.464	(4.619.277)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	11.054.735	(4.619.614)	6.435.121
Denaro e altri valori in cassa	22.729	337	23.066
Totale disponibilità liquide	11.077.464	(4.619.277)	6.458.187

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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
49.492	203.655	(154.163)

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.

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio		203.655	203.655
Variazione nell'esercizio		(154.163)	(154.163)
Valore di fine esercizio		49.492	49.492

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

Descrizione	Importo
storno costi di competenza per canoni di concessione software	14.453
storno costi di competenza per abbonamenti a libri e giornali	448
storno costi di competenza per premi di assicurazione	33.766
storno costi di competenza per tasse possesso automezzi	235
Prestazioni amm.ve e periodiche	590
	49.492

Non sussistono, al 31/12/2019, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

Oneri finanziari capitalizzati

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ai conti iscritti all'attivo (articolo 2427, primo comma, n. 8, C.c.). Tutti gli interessi e gli altri oneri finanziari sono stati interamente spesati nell'esercizio

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.380.220	5.675.004	(4.294.784)

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	8.333.760					8.333.760
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.489.247					2.489.247
Varie altre riserve	(2)	(4)				2
Totale altre riserve	(2)	(4)				2
Utili (perdite) portati a nuovo		(5.148.001)				(5.148.001)
Utile (perdita) dell'esercizio	(5.148.001)	(4.294.788)			(4.294.788)	(4.294.788)
Totale patrimonio netto	5.675.004	(9.442.793)			(4.294.788)	1.380.220

Nell'esercizio in commento non si registra nessuna variazione del Patrimonio netto riconducibile ad un intervento degli azionisti.

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	8.333.760		B	8.333.760	15.860.373	111.495
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.489.247		A,B,C,D	2.489.247	2.387.381	
Riserva legale			A,B		77.392	
Altre riserve						
Riserva straordinaria			A,B,C,D		157.925	
Varie altre riserve	2					
Totale altre riserve	2				157.925	
Utili portati a nuovo	(5.148.001)		A,B,C,D		1.470.447	
Totale	5.675.008			10.823.007	19.953.518	111.495
Quota non distribuibile				10.823.007		
Residua quota distribuibile				0		

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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.236.518	1.064.650	171.868

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	1.064.650	1.064.650
Accantonamento nell'esercizio	225.685	225.685
Utilizzo nell'esercizio	53.817	53.817
Totale variazioni	171.868	171.868
Valore di fine esercizio	1.236.518	1.236.518

La voce "Altri fondi" ricomprende:

Fondo rischi diversi: Nel corso dell'agosto 2014, il Ministero della Salute ha notificato alla Società di gestione atto di diffida e messa in mora ad adempiere per il recupero della "complessiva somma di Euro 532.637, comprensiva di interessi e rivalutazione monetaria, computata in base alle prestazioni economiche annuali erogate dal Mi.Sa. per il servizio di pronto soccorso sanitario apt assicurato presso l'Aeroporto di Trapani Birgi, per tutto l'anno 2013".

La predetta richiesta si è aggiunta ad altra pretesa creditoria, da parte del Ministero della Salute, che era già pervenuta alla Società di gestione nel corso del luglio 2014, con la trasmissione del resoconto per il periodo 01.01.-31.03.2014 delle spese sostenute dalla CRI per le postazioni di pronto soccorso presso l'Aeroporto di Trapani Birgi, chiedendo il versamento della somma di Euro 115.560, rispetto ad un preventivato importo di Euro 128.000, con riserva di ulteriore quantificazione ed integrazione del predetto rendiconto una volta determinata l'incidenza INAIL del personale militare. Per completezza d'informativa in ordine alle pretese creditorie avanzate dal Dicastero, si rappresenta che nell'annualità 2015 (mese di aprile) è pervenuto un rendiconto provvisorio relativo al I trimestre dell'annualità 2014, regolarmente inserito nel conto economico tra i costi per servizi per Euro 115.561. Inoltre, si rammenta che, al fine di adottare un atteggiamento prudentiale, nel 2014 si è ritenuto opportuno lasciare l'accantonamento del fondo rischi effettuato nell'anno 2013 pari ad Euro 100.000.

Tutto ciò premesso, l'annualità 2014, sul tema, si è caratterizzata altresì per l'entrata in vigore dell'art. 28 del D.L. n. 133/14 (Decreto Sblocca Italia) che al comma 6 ha stabilito che: "6. Per il periodo antecedente alla stipula della convenzione tra il Ministero della Salute, l'ENAC e i gestori aeroportuali per lo svolgimento del servizio di pronto soccorso aeroportuale, in tutti gli aeroporti in cui il predetto servizio sia stato assicurato dal Ministero della salute sulla base di apposita convenzione con la Croce Rossa Italiana, secondo le modalità di cui al decreto del Ministro della sanità e del Ministro dei trasporti 12 febbraio 1988, pubblicato nella gazzetta ufficiale 7 giugno 1988, n.132, gli oneri connessi allo svolgimento del servizio medesimo rimangono a carico del bilancio del Ministero stesso".

Per quanto suddetto, le pretese creditorie vantate dal Mi.Sa. di cui alle diffide pervenute, sino al termine del 31.12.2013, sono destituite di qualsiasi fondamento e nulla è più dovuto al citato Dicastero.

Sebbene l'emanazione del citato provvedimento ha comportato, in modo pacifico, che a partire dal 13 settembre 2014, data di entrata in vigore del Decreto Sblocca Italia, l'onere economico del servizio di pronto soccorso sia stato traslato

sulle Società di gestione aeroportuale a partire dalla sopracitata data di firma del protocollo d'intesa del 31/12/2013, tuttavia la debenza delle somme da parte della Società, avuto riguardo al periodo cui si riferiscono i rendiconti provvisori pervenuti per un totale di 492.520, non è pacifica. Infatti, la Società ha sempre eccepito, pur se inizialmente in via stragiudiziale, la nullità e /o l'inefficacia del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 30 dicembre 2013, a valere per l'annualità 2014 e dichiarata vincolo di mantenimento della continuità aeroportuale, titolo in forza del quale il Mi.Sa. ritiene di poter pretendere, per l'annualità 2014, le somme indicate.

Infatti, la sottoscrizione della Convenzione in parola ha avuto luogo:

- 1) unicamente, affinché agli utenti in transito potesse essere garantito, senza soluzione di continuità o riduzioni dei livelli di assistenza, la fruizione di un servizio essenziale come quello sanitario in ambito aeroportuale, vincolanti il mantenimento della continuità di scalo, giusta nota Enac Direzione Centrale Regolazione tecnica del 28/12/2013;
- 2) facendo salve e impregiudicate tutte le riserve espresse in occasione della firma del Protocollo di intesa per l'anno 2014 e nella corrispondenza intercorsa, ritenendo l'assoluta inopponibilità dello stesso Protocollo di intesa nei propri confronti, restando esclusa qualsiasi responsabilità e/o obbligazione della Società a corrispondere eventuali importi per il servizio sanitario di pronto soccorso presso l'aeroporto di Trapani - Birgi, anche in relazione all'anno 2014 e per quelli futuri;
- 3) in assenza di preventiva individuazione della fonte di finanziamento cui riferirsi per reperire la copertura finanziaria, necessaria all'attivazione del servizio, stante la mancata definizione, ad oggi, del competente contratto di programma, dei modelli tariffari e delle modalità di regolamentazione degli oneri con conseguente impossibilità di recuperare i costi sostenuti e conseguenti responsabilità derivanti dal dovere di gestione del servizio di che trattasi, una volta assunta in via diretta la gestione del servizio stesso.

AIRGEST, SACAL e SOGEAAL, aderenti al Protocollo d'Intesa sottoscritto il 30 dicembre 2013, a valere per l'annualità 2014, associatesi nell'azione collettiva intentata avverso il Mi.Sa. ed ENAC e nei confronti della Associazione CRI - Comitato Centrale ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a tutela dei propri diritti, hanno incoato atto di citazione innanzi al Tribunale di Roma, fissando udienza nel mese di dicembre 2015, rinviata d'ufficio al febbraio 2016, nel corso della quale il Tribunale ha dato termini per memorie istruttorie e fissando l'udienza per l'ammissione dei mezzi istruttori.

In particolare, con la seconda memoria istruttoria depositata si è rilevato:

- a) come le voci di spesa di cui si chiede il pagamento siano prive di qualsiasi giustificativo contabile ed evidenza documentale;
- b) ben oltre il 40% degli importi sono comunque richiesti in palese violazione delle disposizioni dell'art. 5 del D.lgs. n. 178/2012;
- c) come i sintetici rendiconti inoltrati dal Ministero della Salute, senza alcuna preventiva verifica sulle spese e costi imputati dalla Croce Rossa, a seguito di trasmissione da parte della stessa Croce Rossa, siano, in ogni caso, da considerarsi come tamquam non esset.

Tanto si è avuto modo di appurare mediante l'accesso agli atti del Ministero della Salute (istanza avanzata anche nei confronti della Croce Rossa, senza successo, per avere evidenza degli errori nelle somme addebitate ovvero della loro illegittima imputazione, in modo da depositare le prove raccolte in giudizio) in quanto redatti in palese violazione delle disposizioni della Convenzione, non firmati dagli organi competenti e privi di valore certificativo.

Il Giudice, preso atto di quanto emerso durante la fase istruttoria, la quale ha già acclarato la decadenza in capo alle Amministrazioni convenute a poter sollevare, in futuro, eccezioni in merito alla validità della domanda di rescissione per lesione del Protocollo di Intesa, avanzata dalle società attrici, e rilevato come vi fossero documenti su cui esperire un'eventuale consulenza tecnica, ha, da un lato, invitato informalmente l'Avvocatura ad esperire un accordo transattivo e, dall'altro, ritenendo la causa pronta per la decisione ha rinviato le parti all'udienza di precisazione delle conclusioni.

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".

Resta ferma la debenza delle somme richieste a partire dal 13 settembre 2014, data di entrata in vigore della legge con cui gli oneri venivano traslati alle società di gestione aeroportuale. In proposito il Tribunale di Roma non si è pronunciato, in alcun modo, sulle nostre contestazioni in merito ai resoconti privi di valore, redatti in modo difforme dal protocollo e che contenevano voci del tutto indebite, come i costi del personale militare della Croce Rossa che, per legge, è un servizio gratuito; Nominalmente dovrebbe corrispondersi un importo di circa € 158.977 per il periodo dal 13.09.14 al 31.12.14.

Al riguardo è stato proposto un pagamento forfettario di € 70.000 per cadauna Società attrice, ivi compresa Airgest S.p.A. poiché ai fini della chiusura transattiva della vicenda, devono essere considerati i seguenti profili: i) l'importo nominale che sarebbe dovuto, ai sensi dei rendiconti viziati per il periodo dal 13 settembre al 31 dicembre 2014, ammonta a € 158.977 per AIRGEST; ii) si è sempre segnalata al Ministero la disponibilità a confrontarsi nell'ambito dell'ipotesi transattiva solo sui costi richiesti a titolo di Personale Medico pari nel periodo dal 13.09 al 31.12.2014 a nominali € 64.336 per AIRGEST. Si è sempre segnalata la non debenza degli ulteriori costi indicati nei rendiconti a titolo di personale militare (non dovuti ai sensi di legge), spese gestionali e spese generali; In ragione degli aggiornamenti illustrati, la società ha deciso prudenzialmente per l'esercizio 2019 di non modificare la consistenza dell'accantonamento effettuato nell'esercizio precedente.

Nell'anno in commento inoltre, avendo registrato il pieno rispetto dei piani di rientro concordati per i crediti maturati vero il vecchio management, ed un atteggiamento pacifico degli stessi nel recepire quanto stabilito nel merito dalle norme regionali, si è proceduto allo storno delle quote accantonate prudenzialmente per salari e stipendi non erogati in virtù delle richiamate disposizioni di legge regionali e nazionali ad ex dipendenti della società.

Infine vi è da registrare un ulteriore accantonamento pari ad € 157.126 a copertura del 100% dei potenziali oneri per sanzioni inerenti il mancato versamento di partite concernenti le cd " addizionali comunali sui diritti di imbarco ex l 350/03 e ss.mm.ii" di competenza INPS antecedenti la L 92/2012.

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 della società a contribuire al Fondo in parola, anche in considerazione del cambio di destinazione del Fondo stesso, il quale presumibilmente provvede a generali esigenze di soccorso pubblico, nonché al finanziamento generico del corpo dei VVFF.

Nel tempo si sono susseguite sentenze che hanno sancito la non debenza del contributo e la natura tributaria dello stesso.

Nel dicembre 2019 si registra l'ultima ed importantissima vittoria dei due ultimi giudizi pendenti innanzi la CTR Lazio, che hanno integralmente accolto le argomentazioni delle società proponenti il contenzioso, rif CTR Lazio n.7164/2019.

Quindi sulla base di tale esposizione vi è da segnalare che i numerosi giudizi portati avanti nell'interesse delle società ricorrenti 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. Il principio validamente riaffermato dalla CTP di Roma sulla base di tutte le articolate prove portate all'attenzione dei giudici, unitamente alle recenti sentenze, come segnalato dal legale incaricato da tutte le società di gestione aeroportuale nazionali, segna la sorte di qualunque ulteriore prossima controversia relativa al Fondo Antincendio a favore delle società di gestione aeroportuale.

A ciò si aggiunga che, nelle more di una piena definizione del Contratto di programma, la società dovrà al pari di altre società di gestione aeroportuale, confrontarsi con ENAC, le sue direzioni preposte e con ART al fine di determinare il corrispettivo di ricavo che dovrà essere applicato in compensazione del costo di partecipazione al già menzionato fondo. Sino a quel momento e tenuto conto di come viene operativamente gestita tale tematica in altre realtà aeroportuali, Airgest, non avendo ancora avviato l'interlocuzione per la definizione di tale corrispettivo di ricavo, ritiene che non dovrà sostenere alcun costo di contribuzione al fondo.

Preso atto di ciò, tenuto anche conto del proseguire dei contenziosi e dei ricorsi nelle loro numerose sedi giuridiche, e delle ipotesi transattive in campo, prudenzialmente la società ha proseguito ad accantonare la quota della potenziale partecipazione al fondo in parola di competenza per l'esercizio 2019, pari ad Euro 63.559

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
881.102	837.061	44.041

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	837.061
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	168.987
Utilizzo nell'esercizio	124.946
Totale variazioni	44.041
Valore di fine esercizio	881.102

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2019 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti 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 2019 il dettaglio delle movimentazioni della voce "Utilizzo del fondo" viene analizzato nel prospetto che segue

descrizione	importi
Cessazioni rapporto	21.008
Anticipazioni	7.332
Imposta sostitutiva	2.508
Enti pensionistici complementari	94.098
Totale Utilizzo nell'esercizio	124.946

Debiti

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
9.058.465	10.333.822	(1.275.357)

Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
Debiti verso banche	34.993	(16.995)	17.998	17.998		
Debiti verso altri finanziatori	6.000	(4.500)	1.500	1.500		
Acconti	22.950	(14.566)	8.384	8.384		
Debiti verso fornitori	1.497.705	424.480	1.922.185	1.867.622	54.563	
Debiti tributari	82.001	8.828	90.829	90.829		
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	133.632	(681)	132.951	132.951		
Altri debiti	8.556.541	(1.671.923)	6.884.618	5.669.135	1.215.483	
Totale debiti	10.333.822	(1.275.357)	9.058.465	7.788.419	1.270.046	

D 4 a) Debiti verso banche entro l'esercizio successivo

Codice Bilancio	D 04 I
Descrizione	Debiti verso Banche entro es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2019	17.021
Variazioni (-)	17.021
Variazioni (+)	17.972
Consistenza finale al 31.12.2019	17.972

D 4 b) Debiti verso banche oltre l'esercizio successivo

Codice Bilancio	D 04 II
Descrizione	Debiti verso Banche oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2019	17.972
Variazioni (-)	17.972
Variazioni (+)	
Consistenza finale al 31.12.2019	-

D 5 a) Debiti verso altri finanziatori entro l'esercizio successivo

Codice Bilancio	D 05 I
Descrizione	Debiti verso altri finanziatori entro 12 mesi
Consistenza iniziale al 01.01.2019	4.500
Variazioni (-)	4.500
Variazioni (+)	1.500
Consistenza finale al 31.12.2019	1.500

D 5 b) Debiti verso altri finanziatori oltre l'esercizio successivo

Codice Bilancio	D 05 II
Descrizione	Debiti verso altri finanziatori oltre 12 mesi
Consistenza iniziale al 01.01.2019	1.500
Variazioni (-)	1.500
Variazioni (+)	
Consistenza finale al 31.12.2019	-

D 6) Acconti

Codice Bilancio	D 06
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2019	22.950
Variazioni (-)/ (+)	-14.566
Consistenza finale al 31.12.2019	8.384

D 7) Valore dei debiti verso fornitori

Codice Bilancio	D 07
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2019	1.497.705
Variazioni (-)/ (+)	424.480
Consistenza finale al 31.12.2019	1.922.185

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	1.565.772
fatture da ricevere	266.987
fatture da ricevere/proforma	12.460
fatture da ricevere da contratto	50.055
note di credito da ricevere	-27.651
VII) TOTALE DEBITI V/FORNITORI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	1.867.622

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
debiti v/for.re GESTI.L.AIR.in conte.ne		54.563
note di credito da ricevere		-36.683
VII) TOTALE DEBITI V/FORNITORI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO		54.563

D 12) Debiti tributari

Codice Bilancio	D 12 a	
Descrizione		
Consistenza iniziale al 01.01.2019		82.001
Variazioni (-)/ (+)		8.828
Consistenza finale al 31.12.2019		90.829

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 12 a	
Descrizione		
ERARIO C/IVA		22.924
ERARIO C/RIT.REDDITI LAVORO DIP		63.131
ERARIO C/IMPOSTA SOST.SU RIV TFR		2.208
ERARIO C/RIT.REDDITI LAV.AUT.		2.341
REGIONI C/RIT. ADDIZ.IRPEF		50
COMUNI C/RIT. ADDIZ.IRPEF		39
ALTRI DEBITI TRIBUTARI		136
XII) TOTALE DEBITI TRIBUTARI		90.829

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

Codice Bilancio	D 13 a	
Descrizione		
Consistenza iniziale al 01.01.2019		133.632
Variazioni (-)/ (+)		-681
Consistenza finale al 31.12.2019		132.951

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 13 a	
Descrizione		
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP.		95.227
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP. SOLID LAV. DIP. (FONDI)		1.056
INPS C/CONTRIBUTI LAV./COLLABORATORI		3.153
INAIL C/CONTRIBUTI		875
PREVINDAI DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		3.330
PREVAER DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		20.113
FASI DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		324
ALLEATA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		3.800
FASI OPEN DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		4.130
GENERALI DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		7
CATTOLICA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.		937
XIII) TOTALE DEVITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE		132.951

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 01.01.2019		8.556.541
Variazioni (-)/ (+)		-1.671.923
Consistenza finale al 31.12.2019		6.884.618

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		6.250,00
SINDACI C/DEBITI		12.430,70
DIPENDENTI C/CESSIONE 1/5		8.684,13
DIPENDENTI C/FERIE DA LIQUIDARE		75.720,94
DIPENDENTI C/MENSILITA' AGGIUNTIVE		142.754,85
DIPENDENTI C/DEBITI DIVERSI		33.221,41
DEBITI PER CAUZIONI		14.177,20
RITENUTE SINDACALI C/DEBITI		1.836,56
DEBITI VARI		83.629,80
DEBITI CANONE DEMANIALE ENAC		0,00
DEB.CANONE CONCESSIONARIO SICUREZZA		830,34
DEB. C/VEND. TKT AGENZIA		2.972,70
DEB. C/VEND. TKT RYANAIR		4.057,64
DEB. C/VEND. TKT ALITALIA		1.861,76
DEB. C/VEND. TKT CORENDON		775,00
DEB. C/VEND. TKT BLUE AIR		3.159,68
DEB. C/VEND. TKT DANISH AIR TRANSP.		0,00
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI AST		3.381,89
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI SALEMI		2.883,50
ADD.COM.IMB PAX L.43/05 INPS INCAS		2.194.955,94
ADD.COM.IMB PAX L.92/12 INPS INCAS		26.180,39
ADD.COM.IMB PAX L.350/03 ENAC INCA		1.346.627,00
ADD.COM.V.V.F.F.L.296/06 ENAC INCA		673.268,00
DEB.V/RISCOSSIONE SICILIA ENTRO 12		420.307,81
ADD.COM.IMB PAX L.43/05 INPS DA MA		276.956,31
ADD.COM.IMB PAX L.92/12 INPS DA MA		184.665,94
ADD.COM.IMB PAX L.357/15 INPS DA M		5.739,82
ADD.COM.IMB PAX L.350/03 ENAC DA M		88.126,50
ADD.COM.V.V.F.F.L.350/03 ENAC DA M		51.136,50
RICAVO SOSPESO		2.542,62
TOTALE ALTRI DEBITI ENTRO 12 MESI		5.669.135

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

Codice Bilancio	D 14 2	
Descrizione		
DEBITI V/RISCOSSIONE SICILIA		1.215.483
TOTALE ALTRI DEBITI OLTRE 12 MESI		1.215.483

La consistenza della posta del debito verso Riscossione Sicilia SpA è costituita da posizioni che, nel corso dell'esercizio in esame, sono state oggetto di Definizione agevolata ("rottamazione ter") dei carichi affidati all'agente di riscossione, ai sensi dell'art.3, comma 23, del D.L. 119/18, convertito in legge 136/18, modificato dall'art.1-bis, comma 1, lettera a) del D.L. n. 135/18, convertito in legge n. 12/2019 e nello specifico:

-Dichiarazione di adesione protocollo 157963 del 18/04/2019 per n° 18 rate trimestrali, 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 protocollo 157944 del 18/04/2019 per n° 18 rate trimestrali, 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 protocollo 157818 del 18/04/2019 per n° 18 rate trimestrali, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 78377 del 2/10/2014 per complessive originarie n. 72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza luglio/novembre 2013;

-Dichiarazione di adesione protocollo 157921 del 18/04/2019 per n° 18 rate trimestrali, 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 protocollo 157892 del 18/04/2019 per n° 18 rate trimestrali, 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;

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Debiti verso banche	Debiti verso altri finanziatori	Acconti	Debiti verso fornitori	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Debiti
Italia	17.998	1.500	8.384	1.854.101	90.829	132.951	6.884.618	8.990.381
Danimarca				50.883				50.883
Regno Unito				3.116				3.116
Irlanda				14.000				14.000
Altri				85				85
Totale	17.998	1.500	8.384	1.922.185	90.829	132.951	6.884.618	9.058.465

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Debiti verso banche	17.998	17.998
Debiti verso altri finanziatori	1.500	1.500
Acconti	8.384	8.384
Debiti verso fornitori	1.922.185	1.922.185
Debiti tributari	90.829	90.829
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	132.951	132.951
Altri debiti	6.884.618	6.884.618
Totale debiti	9.040.493	9.058.465

Le garanzie sono le seguenti:

Mezzi di rampa acquistati attraverso finanziamento bancario.

Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
10.041.128	10.731.550	(690.422)

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio		10.731.550	10.731.550
Variazione nell'esercizio		(690.422)	(690.422)
Valore di fine esercizio		10.041.128	10.041.128

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

Descrizione	Importo
Risconti passivi POR scheda TA TP 06	5.656.983
Risconti passivi POR scheda TA TP 08	602.121
Risconti passivi POR scheda TA TP 09	
Risconti passivi POR scheda TA TP 10	11.457
Risconti passivi POR scheda TA TP 12	3.583.241
Risconti passivi POR scheda TA TP 13	187.326
	10.041.128

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 31/12/2019, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

RISCONTI PASSIVI SU CONTRIBUTI POR

- in quanto ad € 10.041.128 trattasi del contributo POR 2000/2006, Misura 6.04, riguardante le schede d'intervento TATP 06, TATP 08, TATP 09, TATP 10, 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 09	scheda TA TP 10	scheda TA TP 12	scheda TA TP 13	
Consistenza iniziale al 01.01.2019	5.889.860	869.730	-	28.473	3.740.204	195.714	10.723.981
Decremento (-)	232.877	267.609	-	17.016	156.963	8.388	682.853
Consistenza finale al 31.12.2019	5.656.983	602.121	-	11.457	3.583.241	187.326	10.041.128

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
4.628.598	5.430.214	(801.616)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	3.566.073	4.173.382	(607.309)
Altri ricavi e proventi	1.062.525	1.256.832	(194.307)
Totale	4.628.598	5.430.214	(801.616)

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

I ricavi delle vendite e delle prestazioni vengono così ripartiti:

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Ricavi per assistenza voli	1.188.665	1.198.973	-10.308	-1%
Corrispettivi e diritti aeroportuali	1.699.081	1.969.666	-270.584	-14%
Ricavi per servizi no-aeronautici	678.326	1.004.742	-326.416	-32%
RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI	3.566.073	4.173.382	-607.309	-15%

5) Altri ricavi e proventi

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Ricavi vari	103.884	216.459	-112.575	-52%
Sopravvenienze attive	275.787	291.517	-15.729	-5%
Ricavi per rilascio Contributi in conto impianti(por)	682.854	748.856	-66.002	-9%
ALTRI RICAVI E PROVENTI	1.062.525	1.256.831	-194.306	-15%

Le Sopravvenienze attive si riferiscono in larga misura a differenze su stanziamenti di costi relativi ad esercizi precedenti.

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	2.122.069
Fitti attivi	231.398
Provvigioni attive	275.006
Altre	937.600
Totale	3.566.073

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	3.566.073
Totale	3.566.073

Costi della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
8.873.848	10.421.266	(1.547.418)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	151.083	129.270	21.813
Servizi	3.224.345	3.276.995	(52.650)
Godimento di beni di terzi	97.658	220.623	(122.965)
Salari e stipendi	2.270.321	2.497.682	(227.361)
Oneri sociali	703.815	779.685	(75.870)
Trattamento di fine rapporto	168.987	174.228	(5.241)
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale		36.933	(36.933)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	74.791	93.990	(19.199)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.301.990	1.408.782	(106.792)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante	123.846	420.035	(296.189)
Variazione rimanenze materie prime	8.186	285	7.901
Accantonamento per rischi			
Altri accantonamenti		259.937	(259.937)
Oneri diversi di gestione	748.826	1.122.821	(373.995)
Totale	8.873.848	10.421.266	(1.547.418)

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	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Combustibile Riscaldamento - Carburante lubrificante	64.734	0,00	64.734	
Materiale di manutenzione	49.774	31.925,14	17.849	56%
Altri acquisti di gestione	36.574	97.345	-60.770	-62%
ACQUISTI	151.083	129.270	21.813	17%

Costi per servizi

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Servizi sanitari aeroportuali	268.965	294.372	-25.407	-9%
Servizi di security	893.429	812.794	80.635	10%
Spese di manutenzione	389.902	350.842	39.060	11%
Energia elettrica	412.022	616.564	-204.542	-33%
Servizi di pulizia	161.888	149.854	12.034	8%
Assicurazioni	129.953	123.396	6.557	5%
Compensi organi sociali e organi controllo	385.878	350.048	35.829	10%
Altri costi per servizi	582.308	579.125	125.575	13%
COSTI PER SERVIZI	3.224.345	3.276.995	-52.650	-2%

Costi per godimento di beni di terzi

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Canone concessione demaniale	55.150	170.285	-115.135	-68%
Noleggio beni di terzi	42.508	50.338	-7.830	-16%
COSTI GODIMENTO BENI DI TERZI	97.658	220.623	-122.965	-56%

La voce "Noleggio beni di terzi" comprende in larga parte il noleggio di un gruppo frigo al fine di sostenere gli impianti di condizionamento dell'aerostazione.

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi, costi per buoni pasto e per personale in somministrazione.

Costi del personale

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Salari e stipendi	2.270.321	2.315.245	-44.924	-2%
Costi lavoro interinale	-	182.437	-182.437	-100%
Contributi previdenziali e assistenziali personale dipendente	703.815	779.685	-75.870	-10%
Accantonamento fondo TFR	168.987	174.228	-5.241	-3%
Costi del personale diversi	-	36.933	-36.933	-100%
COSTI PER IL PERSONALE	3.143.123	3.488.528	-345.405	-10%

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.

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	74.791	93.990	-19.199	-20%
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.301.990	1.408.782	-106.792	-8%
Svalutazione crediti attivo circolante e disponibilità liquide	123.846	420.035	-296.189	-71%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZ.IMMOBILIZZAZIONI	1.500.627	1.922.807	-422.180	-22%

Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Costi di impianto e ampliamento	7.721	5.309	2.412	45%
Costi di sviluppo			-	
Diritti brevetto industriale e utilizzo di opere dell'ingegno	39.395	32.748	6.647	20%
Altre immobilizzazioni immateriali	27.675	55.933	-28.257	-51%
AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	74.791	93.990	-19.199	-20%

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	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Terreni e fabbricati	758.868	838.238	-79.370	-9%
Impianti e macchinari	459.311	451.833	7.478	2%
Attrezzature	10.444	13.996	-3.551	-25%
Altri beni	73.366	104.714	-31.348	-30%
AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.301.990	1.408.782	-106.792	-8%

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 (30 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.

Svalutaz. crediti attivo circolante

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	123.846	420.035	-296.189	-71%
SVALUTAZIONE CREDITI	123.846	420.035	-296.189	-71%

L'accantonamento al fondo svalutazione crediti include al suo interno l'accantonamento al Fondo svalutazione crediti v/clienti, pari ad € 123.846, fatto garantendo, in via estremamente prudentiale e tenendo conto dell'informativa fornita dai legali incaricati, la copertura di circa il 30% dei crediti in contenzioso.

Variazioni rimanenze

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
MATERIE DI CONS. C/RIM.INIZIALI	12.770	0,00	12.770	
MATERIE DI CONSUMO C/RIM.FINALI	-5.798	0,00	-5.798	
MATERIALI VARI C/RIMAN.INIZIALI	8.592	25.837	-17.245	-67%
MATERIALI VARI C/RIMAN. FINALI	-5.755	-25.552	19.797	-77%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/ESIST. INIZ.	4.190	0,00	4.190	
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/RIMAN. FINALI	-5.813	0,00	-5.813	
VARIAZIONE DELLE RIMANENZE	8.186	285	-1.623	-569%

Le rimanenze finali al 31.12.2019, annotate in bilancio per un importo complessivo di Euro 8.186, sono iscritte in base al costo risultante a fine esercizio;

Accantonamento per rischi

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Accantonamento al fondo rischi diversi	-	259.937	-259.937	-100%
ACCANTONAMENTO PER RISCHI	-	259.937	-259.937	-100%

Nel trattamento del valore relativo alle cauzioni versate all'Enac nel corso degli anni in ottemperanza di quanto disposto dall'art.17 L 135/97, la Società nell'esercizio precedente ha concluso la svalutazione complessiva del credito residuo, già compensato all'interno dei piani di intervento ex art 17 l.135/97 per gli anni pregressi sino al 2012, così da consentire all'azienda di non subire economicamente gli effetti negativi della mancata retrocessione della partita in esame.

Oneri diversi di gestione

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Imposte e tasse	72.510	75.602	-3.091	-4%
Oneri v/Enti di settore	20.936	23.566	-2.630	-11%
Canone V.V.F.F. per servizio antincendio	63.559	77.166	-13.607	-18%
Altri oneri diversi di gestione	153.035	113.456	39.580	35%
Accantonamento al fondo oneri diversi	157.126	573.611	-416.485	-73%
Sopravvenienze passive	281.660	259.418	22.242	9%
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	748.826	1.122.821	-373.995	-33%

La voce contabile specifica "Accantonamento al f.do Oneri diversi di gestione" pari ad € 157.126 è riconducibile alla quota di copertura totale dei potenziali oneri per sanzioni inerenti il mancato versamento di partite concernenti le cd "addizionali comunali" di competenza INPS antecedenti la L 92/2012.

La voce "Canone V.V.F.F. per servizio antincendio", alimentata per € 63.559 è riconducibile all'accantonamento della quota di potenziale partecipazione al fondo omonimo di competenza per l'esercizio 2019, che nell'esercizio in commento, per una più puntuale allocazione di bilancio, registra lo spostamento rispetto all'esercizio precedente dai Costi per Servizi agli Oneri diversi di gestione. Ai fini della comparabilità delle voci di bilancio si è proceduto a riclassificare in tale voce anche il valore dell'esercizio precedente.

Nella voce "Sopravvenienze passive" assumono carattere prevalente un decremento riconducibile alla certificata impossibilità di recupero di taluni crediti connessi a contenziosi lavoro sorti in annualità precedenti e differenze su stanziamenti di costi relativi ad esercizi precedenti.

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
(49.538)	(156.949)	107.411

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	17.398	569	16.829
(Interessi e altri oneri finanziari)	(66.936)	(157.518)	90.582
Totale	(49.538)	(156.949)	107.411

Composizione dei proventi da partecipazione

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
Debiti verso banche	5.751
Altri	61.185
Totale	66.936

Descrizione	Altre	Totale
Interessi passivi su imposte e tasse	72	72
Interessi bancari	3.491	3.491
Interessi fornitori	16.732	16.732
Interessi medio credito	2.260	2.260
Interessi Agenti di riscossione	44.371	44.371
Interessi su finanziamenti	10	10
Totale	66.936	66.936

Interessi passivi ai sensi dell'art. 96 del TUIR	
DEDUCIBILITA' INTERESSI PASSIVI	
DETERMINAZIONE DEL ROL	
Valore della produzione	4.628.598
Costi della produzione	8.873.848
TOTALE A - B	-4.245.250
RETTIFICHE PER DETERMINAZIONE ROL	
B.10.a Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	74.791
B.10.b Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.301.990
RETTIFICHE PER ROL	1.376.781
ROL	0
30% ROL	0
ECCEDENZE DEL ROL ANNI PRECEDENTI	3.183.574
Interessi passivi e altri oneri finanziari	
C.17 Interessi passivi	66.936
Totale interessi passivi	66.936
C.16 Interessi attivi di c/c-titoli	17.398
Totale interessi attivi	17.398
INTERESSI PASSIVI IND. ESERCIZI PREC	0
INTERESSI PASSIVI DEDUCIBILI NEL LIMITE DEGLI INTERESSI ATTIVI	17.398
INTERESSI PASSIVI ECCEDENTI IL LIMITE DEGLI INTERESSI ATTIVI	49.538
INTERESSI PASSIVI DEDUCIBILI NEL LIMITE DEL 30% DEL ROL	49.538
INTERESSI INDEDUCIBILI NELL'ESERCIZIO	0
ECCEDENZIA DI ROL RIPORTABILE ALL'ANNO SUCCESSIVO	3.134.036

Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Altri proventi	17.398	17.398
Totale	17.398	17.398

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
A5	275.787	Sopravvenienze Attive
Totale	275.787	

Elementi di costo di entità o incidenza eccezionale

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

Voce di costo	Importo	Natura
B14	281.660	Sopravvenienze passive
Totale	281.660	

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale teorico

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	(4.294.788)	
Onere fiscale (%)	24	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:		
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	368.758	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(803.044)	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	1.098.361	
Imponibile fiscale	(3.630.713)	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	0	

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	(978.281)	
Costi non rilevanti ai fini IRAP		
Totale variazioni in aumento	656.870	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP		
Totale variazioni in diminuzione	(683.201)	
cuneo fiscale	(3.192.403)	
Onere fiscale (%)	4,20	
Imponibile Irap	(4.197.015)	
IRAP corrente per l'esercizio	0	

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	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Dirigenti	1		1
Quadri	4	5	(1)
Impiegati	40	39	1
Operai	29	31	(2)
Altri			
Totale	74	75	(1)

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

Le differenze rispetto all'esercizio precedente sono riconducibili;

- alla nomina del nuovo Direttore Generale, quest'ultimo già facente parte dell'organico aziendale con l'inquadramento di Quadro Post Holder Responsabile Movimento ed Accountable Manager;
- al pensionamento di un'unità operativa OUA inquadrata tra gli operai;
- alla migrazione di un operaio tra la forza lavoro impiegatizia avendo acquisito mansioni di COS;

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altri dipendenti	Totale Dipendenti
Numero medio	1	4	40	29		74

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	76.936	47.000

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 e da entità appartenenti alla sua rete:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	21.000
Altri servizi di verifica svolti	10.500
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	31.500

Categorie di azioni emesse dalla società

Il capitale sociale è così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

Descrizione	Azioni sottoscritte nell'esercizio, numero	Azioni sottoscritte nell'esercizio, valore nominale	Consistenza iniziale, numero	Consistenza finale, numero	Consistenza iniziale, valore nominale	Consistenza finale, valore nominale
Azioni Ordinarie	833.376	10	833.376	833.376	10	10
Totale	833.376		833.376	833.376		

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

In conformità con quanto disposto dall'art. 2427, primo comma, n. 9) del codice civile si forniscono le seguenti informazioni in merito agli impegni, alle garanzie e alle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale.

	Importo
Passività potenziali	213.911

Le passività potenziali pari ad € 213.911 sono riconducibili ai rischi connessi ad un contenzioso in corso con un fornitore di servizi, che ha visto la società già vittoriosa in primo grado di giudizio. Il rapporto con tale fornitore aveva già visto la contabilizzazione di un debito pari ad € 54.563 per prestazioni erogate dietro emissione di fatture, anch'esse contestate dalla Società in quanto non erogate. Si ritiene molto alta la probabilità che nulla sia dovuto ma si mantiene, nel rispetto dei principi contabili, l'iscrizione del debito sino a ricevimento di nota di credito alla definizione del procedimento giudiziario. Prudenzialmente si ritiene opportuno dare informativa della richiesta avanzata dalla controparte in sede giudiziaria.

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)

Crediti	T.A.F.S. S.R.L.	Totale complessivo in Bilancio	Incidenza percentuale %
C) 2) 1) Crediti verso cliente T.A.F.S.	29.312	29.311,75	100%

Ricavi	T.A.F.S. S.R.L.	Totale complessivo in Bilancio	Incidenza percentuale %
Ricavi infrastruttura centralizzata deposito carburante	117.007	117.007	100%
Ricavi emissione pass	705	23.058	3%
A1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	117.712	4.173.382	3%

Le operazioni rilevanti con parti correlate realizzate dalla società, aventi natura commerciale, sono state concluse a condizioni normali di mercato e di settore di appartenenza.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

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

Commento, informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

- Con il D.M. n. 2 dell'8 gennaio 2020 (G.U.R.I. n. 36 del 13 febbraio 2020) le Autorità italiane hanno imposto oneri di servizio pubblico, a partire dal 15 luglio 2020, sulle 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.;
- Con decreto n. 104211 del 27 gennaio 2020 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali è stato approvato il programma di Crisi aziendale CIGS relativamente al periodo dal 01.11.2019 al 31.10.2019 per n° 29 lavoratori;
- In 12 marzo 2020 – Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso il decreto n. 112/20. Con l'obiettivo di razionalizzare il servizio di trasporto aereo in considerazione della ridotta mobilità sul territorio nazionale e per contenere l'emergenza sanitaria da coronavirus, è stata quindi disposta la chiusura al traffico commerciale di alcuni aeroporti nazionali, tra cui quello di Trapani-Birgi, sino al 4 maggio 2020;
- In data 16 marzo 2020, quale misura di contenimento dell'emergenza Codiv-19 è stata attivata la modalità di lavoro agile ex art. 1 c. 1 lett. n dpcm 4.3.2020, per n. 18 risorse;
- In data 8 aprile 2020, quale ulteriore misura di contenimento dell'emergenza Covid-19, è stato siglato l'accordo sindacale ai sensi dell'art 22 del D.L. 18/20 e dell'accordo quadro "Parti Sociali-Regione Siciliana" per l'attuazione della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga, per tutto il personale aziendale;
- In data 9 aprile 2020 – Enac ha comunicato che, a causa dell'emergenza sanitaria in corso e alla conseguente limitazione degli spostamenti nonché dei collegamenti aerei, l'entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico sulle rotte in partenza dagli aeroporti di Trapani e di Comiso verrà posticipata, alla stagione invernale IATA Winter 2020-2021. La nuova data di scadenza per la presentazione delle offerte decorrerà, come prevede il Regolamento (CE) n. 1008/2008, dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea della nota informativa concernente lo slittamento dell'avvio dei collegamenti onerati;

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

In relazione al disposto di cui all'art.1, comma 125, della legge 124/2017, in merito all'obbligo di dare evidenza in nota integrativa delle somme di denaro eventualmente ricevute nell'esercizio a titolo di sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti di cui al comma 125 del medesimo articolo, la Società attesta che nel corso dell'esercizio le sono stati assegnati i seguenti contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici.

Ente Pubblico	Somme incassate nell'anno	Ricavo imputato nell'anno	Data Incasso	Descrizione attività
INPS	2.238	2.236	31.12.2019	Addizionali comunali sui diritti d'imbarco ex l 350/03 e ssmii - Aggio attività di incasso

PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Come accennato l'Organo amministrativo, ben cosciente del posizionamento dello scalo di Trapani nel sistema aeroportuale nazionale e delle fisiologiche ed ataviche difficoltà nella gestione aeroportuale degli aeroporti minori, ha da tempo iniziato una attenta verifica delle ricadute industriali che lo strumento di incentivazione del traffico ex LR 14/19 nonché il percorso intrapreso dal governo nazionale e regionale in tema di continuità territoriale ex Reg CE 1008/2008, potranno produrre nella gestione di Airgest nel breve- medio periodo.

Come noto, alla chiusura nel 2017 della base operativa del vettore Ryanair, preso atto dei potenziali ed attesi effetti di tale importante accadimento, il management della Società si è prontamente attivato affinché venissero individuate le azioni da attuare allo scopo di garantire il mantenimento dei livelli di traffico già registrati nel recente passato. In tale ottica, tempestivo è stato il coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana, il quale ha provveduto nel tempo con appositi provvedimenti legislativi a porre in essere nuovi strumenti di stimolo dell'accessibilità e della promozione territoriale che avrebbero dovuto, quale conseguenza diretta, stimolare fortemente il traffico aeroportuale dello scalo di Trapani-Birgi.

In particolare, la L.R. 24/2016 "Disposizioni per favorire l'incremento delle presenze turistiche negli ambiti territoriali afferenti l'aeroporto di Trapani-Birgi" ha generato due differenti procedimenti ad evidenza pubblica negli anni 2017 e 2018, allo scopo in sostanza di individuare tra i vettori aerei europei i nuovi partner industriali dello scalo.

Nonostante però la solidità degli strumenti posti in essere, anche in ragione della ingente dotazione finanziaria ad essi collegata, in maniera del tutto non prevedibile, i noti tentativi esperiti con il coinvolgimento anche di enti locali (Comune di Marsala, CUC Trinakria), di fatto non hanno prodotto sufficienti riscontri di mercato, risultando fallimentari e provocando un improvviso ulteriore calo del traffico gestito dall'aeroporto, con inevitabili effetti negativi di natura patrimoniale ed economica per la Società. Gli strumenti ipotizzati pertanto non sono stati in grado di stimolare adeguatamente il mercato dei vettori aerei così che gli stessi potessero tornare a garantire una operatività paragonabile a quella degli anni migliori.

Le ragioni di ciò sono certamente riconducibili non ad una non performante strategia di sviluppo del business da parte della Società ma nella ormai strutturale difficoltà del comparto nazionale dei piccoli e medi aeroporti a competere in un mercato in cui il tema degli incentivi ai vettori e delle risorse economiche da destinarvi, ancorché inserite puntualmente nel perimetro normativo comunitario e nazionale, determinano le dinamiche delle strategie operative dei vettori aerei.

Abbandonati pertanto i tentativi di rilancio del traffico attraverso, come accennato, l'esperimento di due procedure di gara avente ad oggetto la promozione del territorio ex L.R. 24/16, la Regione Siciliana, in accordo con il management, nel mese di agosto 2019 ha emesso, nell'ambito del Collegato alla Legge di Stabilità regionale per l'anno 2019, la LR 14/19 "interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi".

Viene così fortemente confermata la volontà del socio di maggioranza assoluta di porre in essere nuovi e più performanti strumenti di rilancio industriale dello scalo, consci del suo ruolo di imprescindibile volano economico nonché di fondamentale strumento di sviluppo a servizio delle esigenze sociali-sanitarie e di istruzione del territorio.

Quale driver principale del rilancio operativo dello scalo viene quindi originariamente individuata la nuova L.R. 14/2019 la quale è stata già accolta con soddisfazione dagli addetti ai lavori e dagli operatori del trasporto aereo in quanto, 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. Ciò consentirà finalmente dopo numerosi anni alla società Airgest di competere nell'ambito degli incentivi ai vettori ad armi pari con i restanti scali nazionali.

Individuato un possibile rischio di aiuti di Stato da parte del soggetto pubblico erogatore dei fondi, nel caso in questione la Regione Siciliana, l'obiettivo principale è stata la verifica preliminare del perimetro di azione, verificando analiticamente se il trasferimento dei fondi pubblici di cui sopra ad una compagnia aerea potesse costituire o meno un vantaggio economico all'aggiudicatari/o dei fondi stessi, valutando se il finanziamento in questione è conforme al principio o test dell'operatore in un'economia di mercato ("test MEO") ex Comunicazione della Commissione – "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" (2014/C 99/03). Ciò in quanto nella sostanza la CE ritiene che gli accordi conclusi tra compagnie aeree e un aeroporto possano essere considerati conformi al principio MEO quando contribuiscono in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. L'aeroporto deve quindi verificare che al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (per esempio un contratto individuale o un regime complessivo di diritti aeroportuali) è in grado di coprire tutti i costi derivanti

dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive di medio termine.

Si è quindi attentamente e positivamente verificato nel caso di specie, anche attraverso il supporto qualificato di consulenti leader di settore, se il MEO Test generale avrebbe fornito un risultato positivo tale da ritenere il finanziamento pubblico all'aeroporto non costituente un aiuto di Stato.

Ciò fatto, con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, si è potuto pertanto dare attuazione al dettato normativo di cui all'art.13 della Legge regionale 6 agosto 2019, n. 14, stipulando la Convenzione di cui al comma 3 dello stesso articolo, a sostegno dell'apertura di nuove rotte tali da generare profitti incrementali per l'aeroporto Vincenzo Florio. Come chiaramente esposto nel corpo della Convenzione, qualsiasi accordo successivamente da concludersi tra l'Aeroporto di Birgi e le compagnie aeree dovrà essere preventivamente supportato da un aggiornamento del MEO Test che tenga conto di tutti i nuovi elementi che lo stesso accordo comporterà.

Le intenzioni di rilancio dell'operatività dello scalo e conseguentemente della produzione di dinamiche rivolte al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della Società, vanno indiscutibilmente ricondotte anche alle recenti azioni mirate poste in essere dal governo nazionale, congiuntamente al governo regionale, per gli scali di Trapani e Comiso.

Driver importate per la Società nella costruzione del proprio piano di rilancio industriale è stato infatti il provvedimento legislativo con il quale vengono stanziati oltre € 52 MLN per l'attivazione di collegamenti aerei in continuità territoriale, cd Oneri di Servizio Pubblico, di cui circa € 23 mln destinati alle operazioni da attivarsi presso lo scalo di Trapani-Birgi. Al riguardo con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n.2/20, era stata disposta l'imposizione degli Oneri di Servizio Pubblico a far data originariamente dal mese di luglio 2020, per l'esecuzione di n° 6 collegamenti bisettimanali da Trapani con destinazione Trieste, Parma, Perugia, Ancona, Napoli, Brindisi.

Nei primi mesi del 2020 la Commissione europea ha pubblicato l'informativa propedeutica all'avvio del bando di gara, pubblicato da ENAC il 13 febbraio'20, per l'affidamento delle rotte in esclusiva ad un vettore aereo il quale avrebbe dovuto avviare i collegamenti entro la fine della summer season IATA 2020, contribuendo in misura sensibile alla ripresa sia operativa che economica della Società, trattandosi di operazioni operate a tariffazione piena. Anche in questo caso sono stati registrati forti interessamenti da parte di numerose compagnie aeree.

In tale contesto, preso atto dei validi driver di riferimento ed anche al fine di mantenere la compliance con il TUSP ex dlgs 175/16, la Società ha redatto il proprio Piano di Risanamento triennale, funzionale a delineare il proprio percorso industriale di breve-medio periodo ed a coinvolgere pienamente i soci nelle azioni da porre in essere, anche in termini di raggiungimento di una adeguata dotazione patrimoniale ex codice civile e normativa di settore, così da consentire una piena ristrutturazione.

Il complesso degli elementi elencati ovvero le risorse finanziarie di cassa disponibili, il richiamato fondo regionale ex Lr 14/19, una acclarata volontà del socio di maggioranza di provvedere al sostegno della Società anche prevedendo opportuni stanziamenti nella Legge finanziaria regionale 2020, la pubblicazione del bando per l'avvio delle rotte in Continuità territoriale, in combinato disposto con una programmazione operativa per il 2020 già nota ed estremamente migliorativa sull'anno precedente, hanno costituito elemento probativo per gli amministratori 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 citati elementi di incertezza.

Inevitabile però a questo punto fare riferimento alla drammatica emergenza epidemiologica connessa alla diffusione mondiale del virus Covid-19, la quale sta producendo dal mese di febbraio 2020 un vero e proprio tsunami nel sistema del trasporto aereo nazionale ed internazionale in quanto strettamente connessa anche alla mobilità dei cittadini.

L'Aeroporto di Trapani, come anche numerosi altri scali nazionali in un'ottica di razionalizzazione dei trasporti, ha subito nel mese di marzo 2020 la chiusura alle attività per decreto del Ministero delle infrastrutture e Trasporti n. 112/20, già comunque anticipata dalla cancellazione da parte di numerosi vettori aerei della propria programmazione operativa quale diretta conseguenza dei provvedimenti cd " lo Resto a Casa" emanati dal Governo nazionale al fine di limitare le occasioni di contagio da virus Covid-19.

La Società ha così da subito avviato un articolato piano di efficientamento al fine di contenere l'impatto negativo in ambito economico/finanziario di tali eccezionali eventi. Si è così avviato, con l'obiettivo di ridurre per quanto più possibile il costo del lavoro, oggi uno dei principali aggregati di costo della Società in quanto azienda di servizi, e per salvaguardare gli attuali livelli occupazionali, un percorso condiviso di Cassa Integrazione in Deroga per tutti i propri dipendenti, fattispecie prevista in via eccezionale dal DL 18/20 cd "Cura Italia", in combinato disposto con l'istituzione del cd "Lavoro Agile" e del mantenimento dei servizi minimi essenziali lato operativo.

Complessivamente quindi, in netta controtendenza con quanto originariamente preventivato nei propri piani di sviluppo, si registrerà nel 2020 un'importante contrazione della redditività operativa, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue il settore.

Oggi l'incertezza relativa all'arco temporale di durata dell'emergenza epidemiologica in corso e l'evoluzione che avranno le regole di ripresa delle attività, soprattutto in un complesso settore quale quello del trasporto aereo in cui tutti gli operatori economici in esso operanti stanno subendo la gravità della situazione, rendono difficile prevedere l'andamento del traffico e del business nei prossimi mesi. Le aspettative sono comunque di una generalizzata significativa contrazione nei volumi e, di conseguenza, nei risultati attesi.

Ciò detto, la Società sta comunque attuando ogni forma di razionalizzazione e contenimento dei costi di gestione, anche attivando gli strumenti messi a disposizione dal governo nazionale per affrontare l'emergenza Covid-19, cui si aggiunge l'azione mirata al sostegno degli scali minori nazionali, promossa per il tramite dell'associazione di categoria Assaeroporti.

Allo stato attuale, pur se con inevitabili difficoltà e ritardi, vedi in ultimo lo slittamento a cura di ENAC del bando per l'avvio dei collegamenti in OSP con previsione di attivazione degli stessi a far data dalla Winter 2020-2021 per un arco temporale triennale, si rappresenta come, le assumptions del Piano di risanamento proposto, tra cui anche il pieno utilizzo dei fondi ex LR. 14/19, possano essere ritenute pienamente perseguibili.

In presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti storici, definito dalla IATA "la tempesta perfetta per il settore dell'aviazione civile", sulla base delle informazioni attualmente disponibili seppur in un contesto assolutamente inedito anche per la quantità di settori coinvolti, la Società ipotizza che tale situazione di emergenza sia comunque da ritenersi temporanea e che, superata la crisi sanitaria, la flessione economica ed operativa che sarà registrata nei risultati del 2020, potrà essere recuperata progressivamente in un orizzonte temporale di medio termine.

Appare evidente pertanto, nel passaggio dal contesto sopra descritto e noto al 31.12.2019, allo stato attuale di globale incertezza, il verificarsi anche per Airgest SpA delle fattispecie disciplinate dal Decreto Legge n.23 dell'08 aprile 2020 cd "Decreto Liquidità", agli articoli n.6 (disposizioni temporanee in materia di riduzione del capitale) e n.7 (disposizioni temporanee sui principi di redazione del bilancio).

Ciononostante, è opportuno rappresentare comunque che, un consolidamento nell'esercizio 2020 dei risultati di perdita prospettati, proietta l'azienda nelle fattispecie originariamente previste dall'art 2446 e 2447 del c.c. e che pertanto, anche in ragione della necessità di compliance alla normativa di settore in tema di dotazione patrimoniale, DM 521/07, all'esigenza di far fronte ai riflessi finanziari derivanti da un eccezionale evento di tale portata quale l'emergenza Covid-19, nonché al fine di dotare l'azienda di idonei strumenti volti ad un pieno rilancio industriale, così come già previsto nel suo piano di risanamento pluriennale, l'Organo amministrativo potrà proporre alla compagine azionaria istanza di ricapitalizzazione della Società.

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Signori Soci,

a conclusione della presente Relazione, il Consiglio di Amministrazione invita codesta Assemblea, convocata ai sensi dell'art. 2364, 2° comma c.c. e dell'art.106 del D.L. n.18 del 17 Marzo 2020, convertito dalla Legge n.27 del 24/04/2020, ad approvare il Bilancio d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione proponendo, di rinviare a nuovo la perdita di esercizio pari a (€ 4.294.788), nel rispetto del termine previsto dall'art. 2446, comma 2, c.c. o, se opportuno, a data precedente l'adozione dei provvedimenti ritenuti più opportuni per la copertura delle suddette perdite. Fermo restando l'eventuale ricorso a un più ampio termine qualora applicato il disposto dell'articolo 6 del D.L. n. 23 del 8 aprile 2020.

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.

Presidente del Consiglio di amministrazione
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 2019, 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 2019, 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.

Incertezza significativa relativa alla continuità aziendale

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 presenta un patrimonio netto di Euro 1,3 milioni inclusivo di una perdita di esercizio di Euro 4,2 milioni. Richiamiamo l'attenzione su quanto riportato dagli amministratori in nota integrativa al paragrafo "Prevedibile evoluzione della gestione" in merito all'esistenza di significative incertezze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di operare in continuità aziendale. Nel medesimo paragrafo sono illustrate le ragioni in base alle quali gli amministratori hanno ritenuto di continuare ad adottare il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto.

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 2019, 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 2019 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 2019 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, 14 giugno 2020

ACG Auditing & Consulting Group S.r.l.

Silvia Bonini

L'Amministratore Unico



VERBALE DI RIUNIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

In data 14 Giugno 2020, tramite conference call, si è riunito il collegio sindacale della società AIRGEST SPA, nelle persone di:

- Dott. Gerlando PIRO, presidente del collegio sindacale,
- Dott. Antonino GALFANO, sindaco effettivo,
- Dott.ssa Carolina CUCURULLO, sindaco effettivo,

allo scopo di verbalizzare le verifiche sul Bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 e di tutti i documenti che lo corredano.

Il Collegio, effettuati i controlli a campione, verificati i principi di redazione ed i contenuti della Nota Integrativa, effettuati gli accertamenti di cui all'art. 2423 c.c. nonché la congruenza delle poste di bilancio economiche e patrimoniali con la situazione contabile di riferimento, avendo acquisito la documentazione necessaria alla verifica stessa e richiedendo le informazioni dovute, provvede alla stesura della seguente relazione al Bilancio ai sensi dell'art. 2429, 2° c., Codice Civile.

Inoltre, il Collegio, effettuati gli accertamenti e le valutazioni richieste degli articoli 2446 e 2447 del c.c., verificato il contenuto, la fondatezza e ragionevolezza dei contenuti della relazione degli Amministratori redatta ai sensi dell'art. 2428 del c.c., emette il parere che viene riportato in calce.

AIRGEST SPA

Sede in AEROPORTO CIVILE V.ZO FLORIO - 91020 TRAPANI - BIRGI (TP)
Capitale sociale Euro 75.239,78 i.v.

Bilancio al 31/12/2019

Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea dei Soci ai sensi dell'art. 2429, comma 2, 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 29/05/2020, relativi all'esercizio chiuso al 31/12/2019:

- progetto di bilancio, completo di nota integrativa;
- 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 7 febbraio 2020.

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 31/12/2019 è stata rilasciata in data 14 giugno 2020 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 (ISA 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 31/12/2019. A loro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della Società AIRGEST SPA al 31/12/2019.

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 2019:

- l'attività tipica svolta dalla società **non è mutata** nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;
- nell'aprile 2019 è stato ripristinato il plenum del Consiglio di Amministrazione, con la nomina della Dott.ssa Carmela Madonia;
- nel Luglio 2019 è stato sottoscritto il contratto tra la società ed il Direttore Generale designato, Dott. Michele Bufo;
- nell'agosto 2019, in seguito a dimissioni del Presidente del CdA, dott. Paolo Angius, l'Assemblea dei soci ha nominato il nuovo Presidente nella persona del Dott. Salvatore Ombra. Il Consiglio di Amministrazione è, pertanto, così composto:
Dott. Salvatore Ombra, Presidente;
Dott.ssa Carmela Madonia, componente;
Dott. Saverio Caruso, componente;
- la dotazione delle strutture informatiche è rimasta sostanzialmente invariata;
- le risorse umane, costituenti la "forza lavoro", hanno subito variazioni in diminuzione rispetto all'esercizio precedente, con l'avvio della procedura di licenziamento collettivo ex artt. 4 e 24 della L. 23 Luglio 1991 n. 223, che ha interessato n° 29 unità, poste, nel mese di novembre in CIGS. In ragione di tale riduzione, il personale in forza presso la società è di n° 45 unità

Tale ultimo accadimento ha portato, nell'esercizio chiuso al 31.12.2019, ad una, seppur leggera, riduzione del costo del personale da € 3.488.528 (esercizio 2018) ad € 3.143.123 (esercizio 2019).

È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato, nel 2019, in termini comparabili con l'esercizio precedente.

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 31/12/2019 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, a alle 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", differisce da quello "di fatto" e dovrà essere approvato dal Consiglio di Amministrazione al quale sarà sottoposto dopo esame da parte 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 personale amministrativo interno, incaricato della rilevazione dei fatti aziendali, si è ridotto di 4 unità, di cui n° 3 rappresentate da lavoratori interinali, non stagionali;
- 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 non sono mutati, nel corso dell'esercizio, ed hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali, anche straordinarie, che hanno influito sui risultati del bilancio.

Il 24 Maggio 2019, il CdA ha deliberato la nomina dei tre membri dell'Organismo di Vigilanza, tutti e tre esterni.

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 31/12/2019 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..

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 31/12/2019 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, il Collegio nulla osserva.
12. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio negativo di Euro (1.753.218) e si riassume nei seguenti valori:

a. Attività	Euro	22.597.433
b. Passività	Euro	21.217.213
c. - Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	5.675.008
d. - Utile (perdita) dell'esercizio	Euro	(4.294.788)

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

a. Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	4.628.598
b. Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	8.873.848
c. Differenza	Euro	(4.245.250)
d. Proventi e oneri finanziari	Euro	(49.538)
e. Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
f. Risultato prima delle imposte	Euro	(4.294.788)
g. Imposte sul reddito	Euro	
h. Utile (Perdita) dell'esercizio	Euro	(4.294.788)

Risultato dell'esercizio sociale

Il **risultato netto accertato** dall'organo di amministrazione **relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2019**, come anche evidente dalla lettura del bilancio, **risulta negativo per euro 4.294.788**.

Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio

Il Collegio desidera evidenziare che, seppur il bilancio 2019 si sia chiuso con una contrazione dei ricavi, rispetto all'esercizio precedente, tale contrazione è stata in parte assorbita da una riduzione dei costi. Questo, tuttavia, non ha potuto evitare che anche il bilancio 2019, come quello precedente, si chiudesse con una perdita, per il 2019 di € 4.294.788.

Dal bilancio oggetto della presente relazione, emerge, rispetto all'esercizio chiuso al 31.12.2018:

- un peggioramento della solvibilità dell'azienda, con un indice di liquidità primaria che passa da 1,60 a 1,15 pur restando entro valori ottimali (pari o superiori a 1);
- uno squilibrio della struttura finanziaria, come evidenziato dal segno negativo del margine di tesoreria (- 101.985), del margine di disponibilità (-2.900.118).

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 solvibilità aziendale, si impegna a segnalare eventuali peggioramenti della situazione all'Organo amministrativo, affinché lo stesso possa procedere all'adozione delle misure che riterrà opportune ed efficaci, nell'ottica della salvaguardia del patrimonio aziendale.

In ordine alla proposta di abbattimento del capitale sociale per copertura della perdita dell'esercizio 2018, pari ad € 5.148.001, 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 31/12/2019, così come redatto dagli amministratori.

14 Giugno 2020

F.to Il Collegio sindacale

Presidente Collegio sindacale	Gerlando Piro
Sindaco effettivo	Antonino Galfano
Sindaco effettivo	Carolina Cucurullo