



**RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO
EX ART. 6, CO. 4, D.LGS. 175/2016**

La Società, in quanto società a controllo pubblico di cui all'art. 2, co.1, lett. m) del d.lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica”), è tenuta - ai sensi dell'art. 6, co. 4, d.lgs. cit. - a predisporre annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale, e a pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio, la relazione sul governo societario, la quale deve contenere:

- uno specifico programma di valutazione del rischio aziendale (art. 6, co. 2, d.lgs. cit.);
- l'indicazione degli strumenti integrativi di governo societario adottati ai sensi dell'art. 6, co. 3; ovvero delle ragioni della loro mancata adozione (art. 6, co. 5).

A. PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE EX ART. 6, CO. 2, D.LGS. 175/2016.

Ai sensi dell'art. 6, co. 2 del d.lgs. 175/2016:

“Le società a controllo pubblico predispongono specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne informano l'assemblea nell'ambito della relazione di cui al comma 4”.

Ai sensi del successivo art. 14:

“Qualora emergano nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 2, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento [co.2].

Quando si determini la situazione di cui al comma 2, la mancata adozione di provvedimenti adeguati, da parte dell'organo amministrativo, costituisce grave irregolarità, ai sensi dell'articolo 2409 del codice civile [co.3].

Non costituisce provvedimento adeguato, ai sensi dei commi 1 e 2, la previsione di un ripianamento delle perdite da parte dell'amministrazione o delle amministrazioni pubbliche socie, anche se attuato in concomitanza a un aumento di capitale o ad un trasferimento straordinario di partecipazioni o al rilascio di garanzie o in qualsiasi altra forma giuridica, a meno che tale intervento sia accompagnato da un piano di ristrutturazione aziendale, dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte, approvato ai sensi del comma 2, anche in deroga al comma 5 [co.4].

Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte di conti con le modalità di cui all'articolo 5, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni. Al fine di salvaguardare la continuità nella prestazione di servizi di pubblico interesse, a fronte di gravi pericoli per la sicurezza pubblica, l'ordine pubblico e la sanità, su richiesta dell'amministrazione interessata, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con gli altri Ministri competenti e soggetto a registrazione della Corte dei conti, possono essere autorizzati gli interventi di cui al primo periodo del presente comma [co. 5]”.

In conformità alle richiamate disposizioni normative, l'organo amministrativo della Società ha predisposto il seguente Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, approvato con deliberazione del 27/12/2018 che rimarrà in vigore, ai sensi del Decreto Assessorato regionale all'Economia n° 2731 del 26/10/2018, per un anno e comunque sino a diversa successiva deliberazione dell'organo amministrativo, che potrà aggiornarlo e implementarlo in ragione delle mutate dimensioni e complessità dell'impresa della Società.

1. DEFINIZIONI.

1.1. Continuità aziendale

Il principio di continuità aziendale è richiamato dall'art. 2423-bis, cod. civ. che, in tema di principi di redazione del bilancio, al co. 1, n. 1, recita: *“la valutazione delle voci deve essere fatta secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività”*.

La nozione di continuità aziendale indica la capacità dell'azienda di conseguire risultati positivi e generare correlati flussi finanziari nel tempo.

Si tratta del presupposto affinché l'azienda operi e possa continuare a operare nel prevedibile futuro come azienda in funzionamento e creare valore, il che implica il mantenimento di un equilibrio economico-finanziario.

L'azienda, nella prospettiva della continuazione dell'attività, costituisce -come indicato nell'OIC 11 (§ 22), -un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

Nei casi in cui, a seguito di tale valutazione prospettica, siano identificate significative incertezze in merito a tale capacità, dovranno essere chiaramente fornite le informazioni relative ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate e alle incertezze identificate, nonché ai piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze. Dovranno inoltre essere esplicitate le ragioni che qualificano come significative le incertezze esposte e le ricadute che esse possono avere sulla continuità aziendale.

1.2. Crisi

L'art. 2, lett. c) della legge 19 ottobre 2017, n. 155 (Delega al Governo per la riforma delle discipline della crisi d'impresa e dell'insolvenza) definisce lo stato di crisi (dell'impresa) come *“probabilità di futura insolvenza, anche tenendo conto delle elaborazioni della scienza aziendalistica”*; insolvenza a sua volta intesa – ex art. 5, R.D. 16 marzo 1942, n. 267 – come la situazione che *“si manifesta con inadempimenti od altri fatti esteriori, i quali dimostrino che il debitore non è più in grado di soddisfare regolarmente le proprie obbligazioni”* (definizione confermata nel decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante “Codice della crisi di impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155”, il quale all'art. 2, co. 1, lett. a) definisce la “crisi” come *“lo stato di difficoltà economico-finanziaria che rende probabile l'insolvenza del debitore e che per le imprese si manifesta come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate”*.

Il tal senso, la crisi può manifestarsi con caratteristiche diverse, assumendo i connotati di una:

- crisi finanziaria, allorché l'azienda – pur economicamente sana – risenta di uno squilibrio finanziario e quindi abbia difficoltà a far fronte con regolarità alle proprie posizioni debitorie. Secondo il documento OIC 19, Debiti, (Appendice A), *“la situazione di difficoltà finanziaria è dovuta al fatto che il debitore non ha, né riesce a procurarsi, i mezzi finanziari adeguati, per quantità e qualità, a soddisfare le esigenze della gestione e le connesse obbligazioni di pagamento”*;
- crisi economica, allorché l'azienda non sia in grado, attraverso la gestione operativa, di remunerare congruamente i fattori produttivi impiegati.

2. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI

Tenuto conto che la norma di legge fa riferimento a “indicatori” e non a “indici” e, dunque a un concetto di più ampia portata e di natura predittiva, la Società ha individuato i seguenti strumenti di valutazione dei rischi oggetto di monitoraggio:

PRIMARI INDICATORI DI SOGLIE D'ALLARME

Descrizione	anno di riferimento	Soglia	Esito Fattore di allarme	Criteri di determinazione
Gestione Operativa della Società		< 0	sussiste/non sussiste	Differenza tra Valore e Costo della Produzione
Perdite d'esercizio cumulate		Erosione del patrimonio netto oltre il 50%	sussiste/non sussiste	Perdite a nuovo
Indice di struttura finanziaria		< 1 oltre 35%	sussiste/non sussiste	PN + debiti a medio e lungo termine/Attivo Immobilizzato

Nel caso in cui non sia superata la soglia di allarme così come descritto al punto precedente si dovranno assumere quali indicatori di eventuale superamento della soglia di rischio gli indici qui di seguito illustrati.

Individuazione del set di indicatori specifici

La definizione di un set di indicatori affidabili ed efficaci, pur tenendo conto della prassi consolidata in materia di analisi di bilancio, non può prescindere dalle specificità proprie del settore di riferimento e delle peculiarità della struttura aziendale.

Per la nostra azienda sono stati individuate diverse classi di indicatori:

Principali indici di Bilancio	
Descrizione	
Indici finanziari	
Liquidità primaria	
Liquidità secondaria	
Indici di rotazione (espressi in giorni)	
Rotazione rimanenze	
Rotazione crediti	
Rotazione debiti	
Indici reddituali	
R.O.S.	
R.O.D.	
Margine operativo lordo (Mol o Ebitda)	
Reddito operativo (Ebit)	
Indici di produttività	
Utile operativo su dipendenti	
Utile netto su dipendenti	
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti	
Indici di solidità	
Indice di indebitamento	
Tasso di copertura degli immobilizzi	
Margini di tesoreria	
Margine di disponibilità	
Capitale circolante	
Margine primario di struttura	
Quoziente primario di struttura	
Margine secondario di struttura	
Quoziente secondario di struttura	

Definizione valori soglia per gli indicatori specifici

Per quanto riguarda gli indicatori “specifici” sopra individuati, non si è ritenuto opportuno indicare a priori “soglie di allarme”, in quanto per esprimere un giudizio relativo alla presenza di una eventuale situazione rilevante di anomalia si deve considerare:

- il valore assoluto assunto dall’indicatore in un determinato esercizio / periodo;
- il trend assunto dall’indicatore in più esercizi / periodi;
- le informazioni desunte dall’analisi congiunta di più indicatori.

Un riferimento è sempre comunque ottenibile con il raffronto di questi indici con i risultati di normalità evidenziati in letteratura aziendale.

Il consiglio di amministrazione, unitamente al management aziendale, ha il compito di monitorare trimestralmente l’andamento degli indici sopra descritti e di individuare, in sede di esame degli stessi, le “soglie di allarme” oltre cui la gestione societaria integri una potenziale criticità.

3. MONITORAGGIO PERIODICO.

L’organo amministrativo provvederà a redigere con cadenza trimestrale un’apposita relazione avente a oggetto le attività di monitoraggio dei rischi in applicazione di quanto stabilito nel Programma.

Le attività sopra menzionate saranno portate a conoscenza dell’assemblea nell’ambito della Relazione sul governo societario riferita al relativo esercizio.

In presenza di elementi sintomatici dell’esistenza di un rischio di crisi, l’organo amministrativo è tenuto a convocare senza indugio l’assemblea dei soci per verificare se risulti integrata la fattispecie di cui all’art. 14, co. 2, d.lgs. 175/2016 e per esprimere una valutazione sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società.

L’organo amministrativo che rilevi uno o più profili di rischio di crisi aziendale in relazione agli indicatori considerati formulerà gli indirizzi per la redazione di idoneo piano di risanamento recante i provvedimenti necessari a prevenire l’aggravamento della crisi, correggerne gli effetti ed eliminarne le cause ai sensi dell’art. 14, co. 2, d.lgs. 175/2016.

L’organo amministrativo sarà tenuto a provvedere alla predisposizione del predetto piano di risanamento, in un arco temporale necessario a svilupparlo e comunque in un periodo di tempo congruo tenendo conto della situazione economico-patrimoniale-finanziaria della società, da sottoporre all’approvazione dell’assemblea dei soci.

4. LA SOCIETÀ.

Airgest S.p.A., società di gestione dell’Aeroporto di Trapani - Birgi, opera in regime di concessione della gestione totale dell’aeroporto militare aperto al traffico civile dal gennaio 2013, in ragione del **decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell’Economia e delle Finanze e del Ministero della Difesa, ai sensi dell’art. 7 del D.M. MIT n521/97.**

La durata dell’affidamento è determinata in anni trenta ed il relativo rapporto concessorio è disciplinato dalla “Convenzione” stipulata tra ENAC ed Airgest SpA in data 27 giugno 2012 resa esecutiva per effetto del decreto interministeriale di cui sopra.

La società, ispirandosi al puntuale rispetto della citata Convenzione e della normativa di settore, si occupa nella sua qualità di gestore aeroportuale unico dello scalo di Trapani, **di progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture dell’aeroporto di Trapani.**

La società esercita anche, attualmente in regime di monopolio in virtù di un traffico annuo di passeggeri inferiore a 2 milioni ed un traffico merci inferiore a 50 mila tonnellate, **ai sensi dell’art 18 del Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999, n.18 “ Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra**

negli aeroporti della Comunità”, sullo scalo trapanese, l’attività di Handler certificato, assistendo ed erogando servizi ai passeggeri, bagagli, aeromobili e merci.

Obiettivo principale della propria attività di **gestore esclusivo dello scalo**, puntualmente disciplinata dalla normativa di settore sopra citata, cui si aggiungono il codice della Navigazione e le circolari emanate dall’Ente Nazionale per l’aviazione Civile, è quindi principalmente la soddisfazione del Cliente attraverso il mantenimento di imposti ed adeguati livelli di servizio e di sicurezza. attraverso:

- La gestione e il miglioramento delle aree in concessione, al fine di garantire spazi adeguati e accoglienti che permettano a tutti gli utenti, con particolare riferimento ai passeggeri a ridotta mobilità, di muoversi in autonomia;
- La promozione della cultura della sicurezza integrata (security, safety e sicurezza sul lavoro), al fine di garantire il massimo livello di sicurezza a beneficio dei vettori e dei passeggeri che transitano nell’aeroporto;
- La tutela dell’ambiente e il rispetto delle prescrizioni igienico-sanitarie di competenza, a garanzia della salute del passeggero/consumatore, sensibilizzando a tali tematiche tutto il personale operante presso lo scalo;
- Un’organizzazione snella, che garantisca la riduzione dei tempi e, conseguentemente, dei costi nella prestazione dei servizi.
- Il rispetto della legislazione, delle norme, della prassi tecnica esistente, degli standard ISO 9001, del Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D.Lgs. 231/01 e del Codice Etico dell’azienda, modelli di riferimento comportamentale imprescindibili, che identificano i valori della Società.

5. LA COMPAGINE SOCIALE.

L’assetto proprietario della Società al 31/12/2018 è il seguente:

	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%

6. ORGANO AMMINISTRATIVO

L’organo amministrativo è costituito da un C.d.A, nominato con delibera assembleare il quale rimarrà in carica sino all’approvazione del bilancio al 31/12/2020:

Presidente	dott. Salvatore Ombra
Consigliere	dott.ssa Carmela Madonia
Consigliere	dott. Saverio Caruso

7. ORGANO DI CONTROLLO E REVISORI.

L'organo di controllo è costituito da un collegio sindacale nominato con delibera assembleare il quale rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2020.

Presidente: dott. Gerlando Piro
 Sindaco effettivo: dott.ssa Carolina Cucurullo
 Sindaco effettivo: dott. Antonino Galfano

La revisione è affidata alla società ACG Consulting Group srl

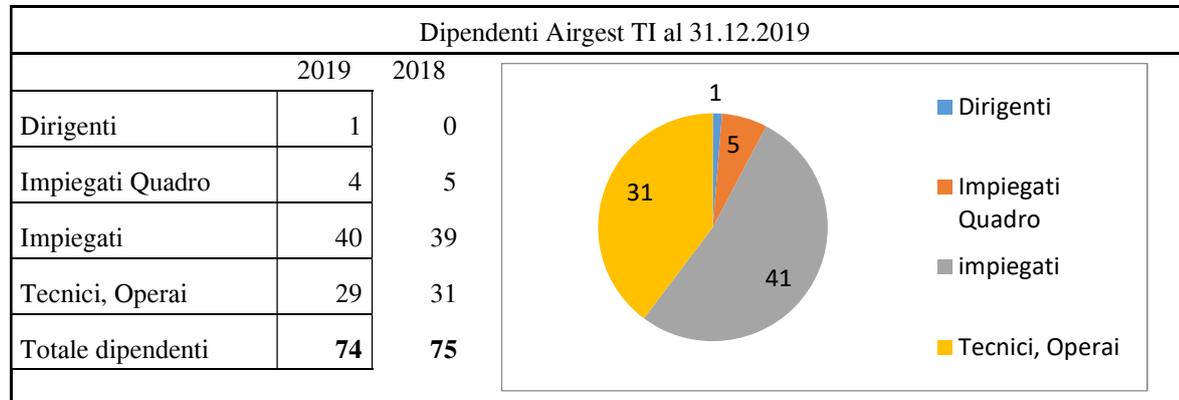
Organismo di Vigilanza al 31.12.2019:

Presidente: Paolo Maria Gemelli
 Componente: Sergio Cosentini
 Componente: Jennifer Basso Ricci

Responsabile della Prevenzione della corruzione e della Trasparenza: avv. Soana Desiree Damiano

8. IL PERSONALE.

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2019 è la seguente:



9. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2019.

La Società ha condotto la misurazione del rischio di crisi aziendale utilizzando gli strumenti di valutazione indicati nel Programma elaborato ai sensi dell'art. 6, co. 2, d.lgs. 175/2016 e verificando l'eventuale sussistenza di profili di rischio di crisi aziendale in base al Programma medesimo, secondo quanto di seguito indicato.

9.1. ANALISI DI BILANCIO

L'analisi di bilancio si è articolata nelle seguenti fasi:

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci, dalle analisi di settore e da ogni altra fonte significativa;
- riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico;
- elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini, degli indici, dei flussi;

- comparazione dei dati relativi all'esercizio corrente e ai due precedenti;
- formulazione di un giudizio sulla prevedibile evoluzione della gestione.

9.1.1. Esame degli indici e dei margini significativi

La seguente tabella evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nel periodo oggetto di esame (esercizio corrente e tre precedenti).

Principali indici di Bilancio			
Descrizione	AIRGEST SPA 2019	AIRGEST SPA 2018	AIRGEST SPA 2017
Indici finanziari			
Liquidità primaria	1,15	1,60	0,67
Liquidità secondaria	0,22	0,27	0,19
Indici di rotazione (espressi in giorni)			
Rotazione rimanenze	39,80	71,99	42,17
Rotazione crediti	175,55	169,98	70,32
Rotazione debiti	202,01	147,58	173,04
Indici reddituali			
R.O.S.	-1,19	-1,20	-0,18
R.O.D.	0,01	0,02	0,01
Margine operativo lordo (Mol o Ebitda)	-2.868.469	-3.488.288	-1.718.540
Reddito operativo (Ebit)	-4.245.250	-4.991.052	-1.631.279
Indici di produttività			
Utile operativo su dipendenti	-57.368	-66.547	-21.186
Utile netto su dipendenti	-57.264	-68.640	-22.770
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti	48.190	55.645	114.669
Indici di solidità			
Indice di indebitamento	15,37	4,05	-15,55
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,10	0,39	-0,10
Margine di tesoreria	-101.985	3.560.079	-5.200.188
Margine di disponibilità	-2.900.118	1.377.187	-7.054.066
Capitale circolante	-6.037.497	-6.367.076	-9.664.427
Margine primario di struttura	-12.243.367	-9.047.630	-18.096.991
Quoziente primario di struttura	0,10	0,39	-0,10
Margine secondario di struttura	-1.067.282	3.187.903	-3.244.083
Quoziente secondario di struttura	0,92	1,22	0,80

9.1.2. Highlights dei Risultati.

<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%

10. CONCLUSIONI.

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex art. 6, co. 2 e 14, co. 2, 3, 4, 5 del d.lgs. 175/2016 inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale, relativo alla Società sia *probabile*, tenuto anche conto del contesto eccezionale in cui si trova oggi ad operare causa emergenza epidemiologica Covid-19,

Per tale ragione, nel mese di marzo 2019 e nel mese di dicembre 2019, l'Organo amministrativo, nel rispetto di quanto previsto dal proprio programma di valutazione del rischio, ha opportunamente convocato ed informato l'Assemblea degli azionisti dello stato di salute della Società, del suo budget e delle sue necessità anche di natura patrimoniale in ossequio al codice civile ed alla normativa di settore, illustrando poi nel mese di marzo 2020 il proprio Piano di risanamento/industriale ex dlgs 175/16.

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 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.

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 previsto nel suo piano di risanamento pluriennale, l'Organo amministrativo potrà proporre alla compagine azionaria istanza di ricapitalizzazione della Società.

B. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO.

Ai sensi dell'art. 6, co. 3 del d.lgs. 175/2016 *la società ha integrato già da diversi anni, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell'attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:*

- a) regolamento interno volti a garantire la conformità dell'attività della Società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale;*
- b) codici di condotta, aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;*

La Società ha infatti adottato un:

- Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001;*
- Codice Etico;*
- Piano di prevenzione della corruzione e della trasparenza ex L. 190/2012;*

f.to Il Presidente
dott. Salvatore Ombra
