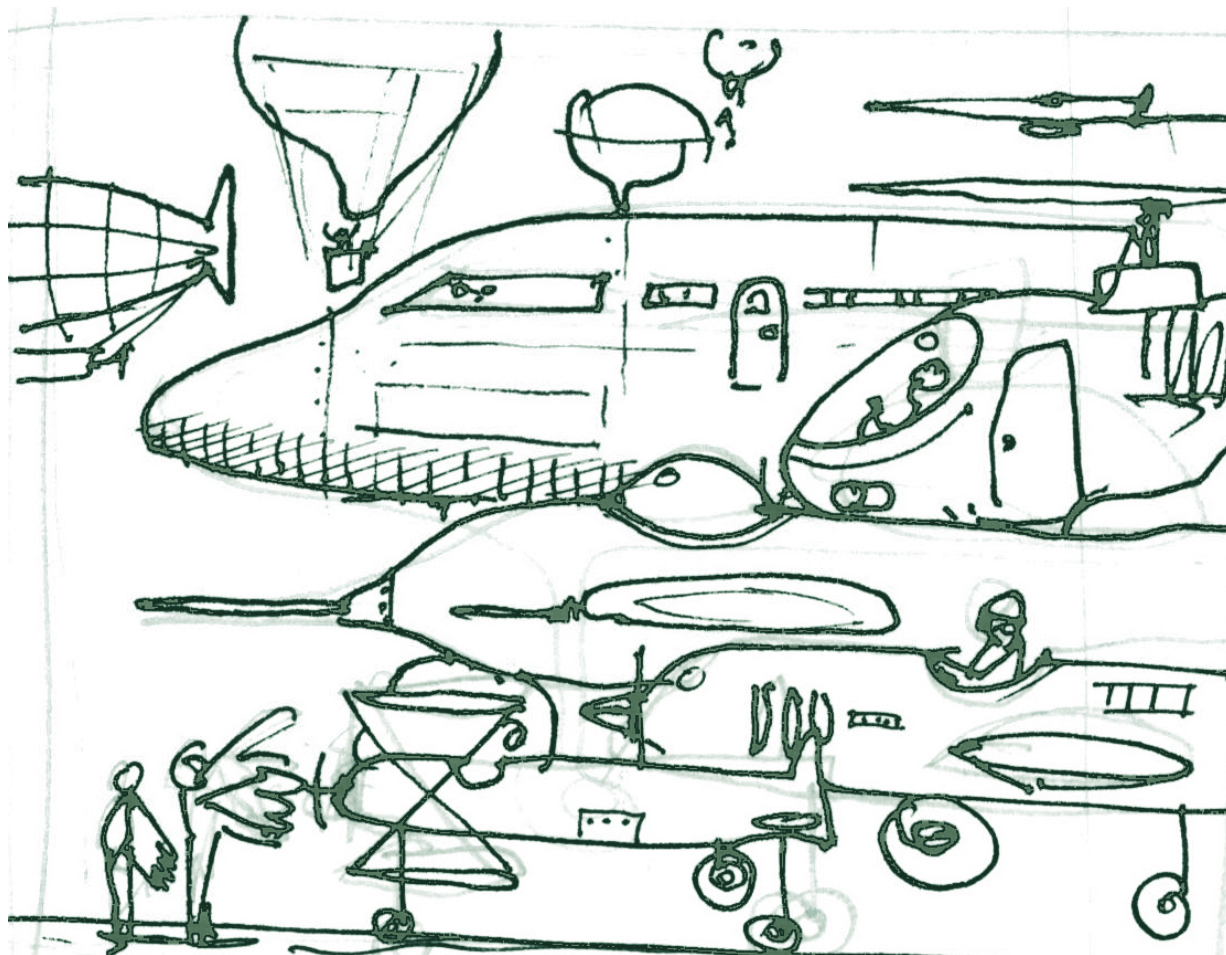


# Aeroporto di Trapani Birgi



**Airgest** →

---

BILANCIO D'ESERCIZIO 2020

**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 30/03/2021, partecipano al capitale sociale di Airgest S.p.A., secondo le risultanze del Libro Soci.

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

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

Signori azionisti,

come diffusamente atteso, l'esercizio 2020 ha purtroppo registrato una perdita d'esercizio **pari a (€ -4.577.336)** in larga parte riconducibile agli effetti della più grande quanto inattesa crisi che il settore del trasporto aereo abbia mai registrato, sia a livello nazionale che mondiale, con la conseguenza che per l'anno passato si è assistito ad un pressoché totale azzeramento dei volumi di traffico globali. In uno scenario complessivo che nei primi mesi dell'anno era stato già caratterizzato in ambito aviation da eventi negativi quali la mancata consegna degli aeromobili boeing 737 MAX, la quale ha influito negativamente sulle prospettive di sviluppo di numerosi vettori, in primis il vettore di riferimento dello scalo di TPS Ryanair DAC, e dalla drastica riduzione operativa del vettore Alitalia, purtroppo si è inserita dal mese di febbraio la drammatica emergenza epidemiologica da Covid-19 che, nelle sua imponente e prolungata evoluzione, ha portato tutte le Autorità competenti delle varie nazioni mondiali ad imporre misure restrittive delle libertà personali, in primis di spostamento, con l'aggiunta di prolungati periodi di "lockdown" seguiti da modesti alleggerimenti delle restrizioni previste.

Data l'improvvisa e rapida evoluzione della pandemia, già dal mese di Febbraio si è assistito alle prime manifestazioni dello stato Pre-emergenziale da Covid-19, con diverse cancellazioni di voli e numerosissimi No-Show (passeggeri prenotati e non partiti). Dal mese di marzo al crescere degli effetti dell'emergenza sanitaria, il Governo nazionale con apposito provvedimento ha quindi disposto la sospensione temporanea delle attività di numerosi scali tra cui quello di Trapani, in applicazione del decreto ministeriale numero 112 del 12 marzo 2020, con il quale il MIT ha limitato l'operatività del sistema aeroportuale italiano e nel caso dello scalo di Trapani, previsto la chiusura di fatto sino al mese di luglio 2020. E' immediatamente seguito il DPCM del 22 marzo 2020 cd "chiudi Italia" che ha disposto il lockdown dell'intera nazione e la restrizione delle libertà individuali di spostamento all'interno del territorio nazionale. L'Italia in quel periodo rappresentava, nell'intero panorama europeo, l'epicentro del contagio e la prima nazione Ue a disporre un lockdown nazionale. Di lì a poco la maggior parte delle nazioni adottarono misure analoghe mirate a limitare la diffusione del contagio. Queste misure, mai adottate prima, hanno costretto milioni di persone a limitare le attività "normali" della vita quotidiana ed a ridurre gli spostamenti alle sole esigenze indifferibili.

L'industry del trasporto, ed in particolare il segmento del trasporto aereo, sia nazionale che internazionale, sono state travolte così da uno Tsunami di dimensioni mai viste, in un momento congiunturale in cui si prospettavano nel breve periodo tassi di crescita importanti.

La Società dunque, trovatasi improvvisamente a fronteggiare questo shock sistemico, ha immediatamente dato avvio ad un articolato piano di intervento, orientato in primis a tutelare la salute dei propri dipendenti e dei passeggeri adottando tutte le misure di sicurezza sanitaria indicate dalle competenti autorità, ed in secundis ad un maggiore efficientamento dei costi di struttura al fine di contenere l'impatto negativo in ambito economico/finanziario di tali eccezionali eventi.

Non essendo in alcun modo possibile prevedere la durata e la pervasività di questa crisi epidemiologica, ed al fine di contenere per quanto possibile il costo del lavoro, oggi uno dei principali aggregati di costo della Società in quanto azienda di servizi, nonché per salvaguardare gli attuali livelli occupazionali, si è attivato 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, così da fronteggiare al massimo la forte contrazione della redditività aziendale.

Alla precedente misura si è aggiunta la sospensione di tutte le attività ed i contratti di servizi e forniture non strettamente necessarie o giustificate da motivazioni di compliance normativa, in ragione di un'attenzione alla contrazione degli aggregati di costo, con adeguamento degli stessi, ove possibile, ai volumi di attività.

Come già anticipato, sul fronte traffico, ad una timida ripresa dei collegamenti dal mese di luglio a seguito dell'allentamento delle predette misure, dal mese di ottobre si è nuovamente giunti all'azzeramento pressoché totale dei transiti con conseguente cancellazione della quasi totalità dei voli e sino alla conclusione della stagione winter 2020, per l'incorrere di una seconda imponente ondata di diffusione mondiale del virus Covid-19 e sue varianti.

In presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti storici, definito dalla IATA "la tempesta perfetta per il settore dell'aviazione civile", allo scopo di

fronteggiare in chiave prospettica questa crisi il management ha però incessantemente operato nel corso dell'esercizio per la definizione di quegli strumenti che costituiscono drivers fondamentali del proprio piano di risanamento e rilancio.

In particolare l'avvenuta aggiudicazione e sottoscrizione dei contratti di servizio ex Ir14/19 "*Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi*", la quale 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. Si è così giunti, a valle di una procedura ad evidenza pubblica, all'impegno della quasi totalità dei fondi attraverso la sottoscrizione di accordi con il vettore Albastar, aggiudicatario del lotto n° 1 già avviato, e del vettore Ryanair, aggiudicatario del Lotto n° 2, quest'ultimo con previsione di una programmazione operativa di almeno un triennio per una consistente movimentazione di passeggeri a far data dalla stagione Summer 2021.

In parallelo si sono concluse le attività riconducibili al provvedimento legislativo con il quale vengono stanziati oltre €52 MLN per l'attivazione di collegamenti aerei in continuità territoriale, cd "Oneri di Servizio Pubblico" ex Reg CE 1008/2008, 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 è stata disposta l'imposizione di detti Oneri a far data originariamente dal mese di giugno 2020 poi slittata a dicembre, per l'esecuzione di n° 6 collegamenti bisettimanali da Trapani con destinazione Trieste, Parma, Perugia, Ancona, Napoli, Brindisi, aggiudicate ai vettori Albastar e TayaranJet per un arco temporale triennale, le quali contribuiranno in misura sensibile alla ripresa sia operativa che economica della Società, trattandosi di voli operati a tariffazione piena.

Seppur in un contesto assolutamente incerto ed in divenire a causa dei citati fattori esogeni, 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 un 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. In ragione dello stesso, tenendo anche

conto della esigenza di garantire alla Società risorse aggiuntive necessarie a contrastare l'imponente crisi di settore e consentirle una piena ristrutturazione così da salvaguardare un asset fondamentale per il territorio, la compagine azionaria ha deliberato l'assorbimento a patrimonio delle perdite complessivamente maturate al 31.12.2018 ed al 31.12.2019, e nel contempo sottoscritto un'importante ricapitalizzazione per circa €13 milioni, tenendo conto delle note criticità e dando così concretezza dell'aspettativa che la società potrà operare in continuità come impresa funzionante.

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

- 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 la sopraggiunta emergenza sanitaria da coronavirus, è stata quindi disposta la chiusura al traffico commerciale di alcuni aeroporti nazionali, tra cui quello di Trapani-Birgi;
- 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 veniva posticipata alla stagione invernale IATA Winter 2020-2021;

- In data 12 giugno è stato pubblicato l'avviso di manifestazione di interesse "Procedura Selettiva dei Beneficiari delle Risorse di cui alla Legge Regionale 06 Agosto 2019, N. 14 – Art.13 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani Birgi";
- In data 21 giugno 2020 viene riaperto lo scalo al traffico civile;
- In data 14 luglio 2020 è stata disposta l'aggiudicazione provvisoria dei due lotti ricompresi nella "Procedura Selettiva Dei Beneficiari delle Risorse di cui alla Legge Regionale 06 Agosto 2019, N. 14 – Art.13 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani Birgi" ai Vettori Ryanair DAC ed Albastar SA, giungendo successivamente alla sottoscrizione

dei relativi contratti e dando attuazione alla Convenzione di cui al comma siglata mese di dicembre con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo.

- Nel corso del mese di luglio è stata riattivata la CIGS, precedentemente sospesa per ricorrere alla CIGD causale Covid;
- Nell'ultimo bimestre dell'anno, nel rispetto della normativa vigente, e visto il riacutizzarsi dei contagi da Covid 19 con le relative ripercussioni sul traffico passeggeri, si è optato per la riattivazione della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga, per tutto il personale aziendale;
- Nel mese di novembre, a sostegno del patrimonio societario, la compagine azionaria ha deliberato un aumento di capitale sociale che ha registrato la pressoché totale sottoscrizione azioni emesse;
- A far data dal 1° dicembre 2020 hanno preso avvio operativo le tratte in oneri di servizio pubblico (OSP);

### Highlights

<p>Risultati Economici al 31 dicembre 2020 comparati con i risultati economici al 31 dicembre 2019</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ricavi totali</b> (valore della produzione) pari a 2.618 migliaia di euro, in contrazione di 2.011 migliaia di euro (-43,45%) rispetto a 4.629 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.</li> <li>• <b>Ricavi delle vendite e prestazioni</b> (ricavi caratteristici) pari a 1.719 migliaia di euro, in contrazione di 1.846 migliaia di euro (-51,78%) rispetto a 3.566 migliaia di euro al 31 dicembre 2019</li> <li>• <b>I costi della produzione</b> pari a 7.188 migliaia di euro, in sensibile contrazione di 1.686 migliaia di euro ( -19,00%) rispetto all'anno precedente. Contrazione imputabile alla riduzione dei costi per il personale, delle forniture elettriche, del canone demaniale, dei costi per servizi di security ed alla razionalizzazione di alcune voci di costo, operate in ragione della riduzione dell'operatività di scalo causa Covid-19.</li> <li>• <b>Il Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b> pari a (-3.183) migliaia di euro, in peggioramento per 439 migliaia di euro rispetto al 2019</li> <li>• <b>Risultato Operativo (EBIT)</b> pari a (4.570) migliaia di euro, in peggioramento di 325 migliaia di euro rispetto al risultato di (4.245) migliaia di euro al 31 dicembre 2019.</li> <li>• <b>Risultato di esercizio</b> pari a - 4.577 migliaia di euro, contro le -4.294 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.</li> </ul>
<p>Il traffico</p>	<p>Nel 2020 sono transitati dall'Aeroporto V. Florio 185.581 passeggeri, in contrazione del -54,9% rispetto al 2019, a fronte di una perdita di volumi a livello nazionale, pari al 72,6%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Il traffico passeggeri nazionale</b> si è contratto del - 47,2%</li> <li>- <b>Il traffico passeggeri internazionale</b> si è contratto del -21.58%.</li> <li>- <b>Il traffico movimenti</b> si è ridotto del -84,7%</li> </ul>

## 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 52.925.822, ovvero circa ¼ (-72,6%) dei volumi registrati nel corso dell'anno precedente. Tale contrazione è in netta ed improvvisa controtendenza rispetto ai trend si qui registrati, e trova nella crisi epidemiologica da Covid-19 il principale artefice.

Anche a livello Europeo si è registrato un imponente crollo del traffico, pari a -70,4%, pari a circa 1,72 miliardi di passeggeri rispetto al 2019.

A livello di sistema mondo la perdita si è mediamente attestata sul - 64 %, pari a 6 miliardi di passeggeri, questa differenza di velocità nella perdita dei volumi è stata particolarmente influenzata dalla diversa violenza e tempistica con cui questa epidemia si è andata via via diffondendo. È comunque possibile evidenziare come l'andamento epidemico e le relative restrizioni alla mobilità abbiano azzerato in genere il lungo raggio, abbiano compromesso il traffico internazionale ed il traffico business, lasciando in piedi solamente parte del traffico domestico.

È inoltre possibile rilevare che le maggiori contrazioni di traffico, espresse in termini percentuali, siano state assorbite dai principali scali del mondo, caratterizzati da estesi network di interconnessioni.

Dalle risultanze di uno studio condotto dalla Boston Consult Group, dedicato alle compagnie aeree, individuate come "tra le realtà più colpite dalla pandemia da Covid-19", si rileva che se tutto andrà bene sul fronte sanitario, quindi avremo vaccini efficaci e ampiamente disponibili entro la prossima estate, il settore aereo dovrà comunque attendere la fine del 2023 per una piena ripresa.

Ancora secondo questo studio lo scenario migliore nel quale possono confidare le compagnie ad oggi prevede vaccini efficaci e ampiamente disponibili entro l'estate 2021, test rapidi accurati effettuati prima del viaggio e possibilità di spostarsi per ogni tipo di motivazione. Se invece il rimbalzo fosse meno veloce e la distribuzione dei vaccini dovesse spostarsi tra fine 2021 e inizio 2022, costringendo i governi a mantenere una limitata restrizione per gli spostamenti, il ritorno in quota del settore dovrebbe arrivare a fine 2024. Il terzo scenario, quello che ovviamente gli addetti ai lavori si augurano di non vedere, prevede una distribuzione su larga scala

dei vaccini solo a fine 2022, viaggi limitati allo stretto necessario e quindi una ripresa non prima del 2025.

Secondo il predetto studio, al di là del timing di uscita dalla crisi si prevede una contrazione del 3-5% del traffico aereo di lungo raggio in favore del breve e medio, e del 2-8% del traffico business in favore dei viaggi di piacere.

È dunque evidente che ci saranno dei cambiamenti strutturali per alcuni segmenti dei viaggi. Nel caso dei voli d'affari, difficilmente andranno incontro a una ripresa completa. Secondo il BCG i viaggi di lavoro saranno meno frequenti in futuro: ne è convinto il 91% dei CEO intervistati e il 52% ritiene che non raggiungeranno mai i livelli pre-pandemia.

Difatti la progressiva normalizzazione dello smart working e la digitalizzazione di meeting, conferenze ed eventi, ma anche i tagli al budget delle aziende e la necessità di salvaguardare la salute dei dipendenti modificheranno le abitudini dei voli business.

I viaggi leisure dovrebbero recuperare più in fretta le caratteristiche pre-Covid, pur con qualche aggiustamento a favore delle brevi e medie distanze rispetto alle destinazioni internazionali per una percezione di maggiore sicurezza: i voli entro i confini nazionali saranno preferiti dal 53% delle famiglie, dal 50% delle coppie e dal 35% dei viaggiatori solitari. I viaggi in aereo in genere saranno pianificati nella maggioranza dei casi per distanze superiori alle 500 miglia: solo il 18% dei viaggiatori sceglierà di volare per coprire distanze tra 251 e 500 miglia e appena il 6,4% per distanze sotto alle 250 miglia. All'aereo, infatti, si preferisce ancora la macchina: quando si tornerà a viaggiare il 66% delle famiglie, il 60% delle coppie e metà dei viaggiatori che si spostano da soli sceglierà di utilizzare l'automobile (e rispettivamente solo il 33%, il 32% e il 43% di queste categorie opterà per l'aereo)".

Il traffico merci a livello europeo che mondiale ha fatto registrare una contrazione di dimensioni nettamente inferiore rispetto al comparto passeggeri. Durante la prima fase della pandemia infatti lo scambio delle merci, anche di natura sanitaria, ha in un certo modo sostenuto gli scambi. In particolare la perdita di volumi a livello europeo è stata pari a circa l'11%, con un sostanziale pareggio a partire dal mese di dicembre. Questo segmento secondo Assaeroporti ha fatto registrare una perdita dei volumi pari al -23%

**L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO DELL'AEROPORTO V. FLORIO**

La tabella a seguire riporta i risultati di traffico registrati nel corso dell'anno 2020 ed il relativo confronto con i

dati conseguiti nel periodo 2019- 2018, distinti per tipologia di traffico:

<b>PASSEGGERI</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Naz.li</b>	170.201	322.218	366.801
<b>Int.li</b>	12.343	80.732	103.324
<i>di cui C. Europea</i>	<i>12.343</i>	<i>80.469</i>	<i>102.940</i>
<b>Transito diretto</b>	2.754	7.140	9.226
<b>Totale Commerciali</b>	<b>185.298</b>	<b>410.090</b>	<b>479.351</b>
<b>A.G.</b>	283	1.347	1.173
<b>TOTALE</b>	<b>185.581</b>	<b>411.437</b>	<b>480.524</b>

Come noto il settore dei trasporti, in particolare l'aviazione, è stata pienamente travolta dalle limitazioni poste in essere dai governi dei diversi paesi mondiali per il contenimento dell'emergenza sanitaria. Tale circostanza ha determinato un severo e drastico calo del flusso passeggeri, motivo per cui, come anticipato, l'anno si chiude per gli aeroporti nazionali con - 72,6% di traffico pax e -57,2% movimenti.

L'aeroporto di Trapani-Birgi, nel primo periodo di Lockdown nazionale, compreso tra il 16 marzo e 21 giugno 2020 ha patito la chiusura al traffico commerciale civile. L'attività operativa che è ripresa lentamente dal mese di luglio, ha avuto maggiore vigore tra agosto e settembre, ma a seguito di ulteriori sviluppi negativi della pandemia l'attività aeroportuale è rallentata nuovamente, facendo registrare a fine anno 185.581 pax (-55%) e 3.230 movimenti (-39%). Una maggiore contrazione si osserva per il flusso internazionale, -92% è la percentuale con la quale chiudono in generale gli aeroporti nazionali, in particolari Trapani registra -85%, valori che riflettono le restrizioni sul movimento di passeggeri provenienti da paesi esteri.



**Classifica Aeroporti 2020 vs 2019 per N° di passeggeri**

N.	Aeroporto	Passeggeri	%
1	Roma Fiumicino	9.830.957	-77,4
2	Milano Malpensa	7.241.766	-74,9
3	Bergamo	3.833.063	-72,3
4	Catania	3.654.457	-64,3
5	Venezia	2.799.688	-75,8
6	Napoli	2.779.946	-74,4
7	Palermo	2.701.519	-61,5
8	Bologna	2.506.258	-73,4
9	Milano Linate	2.274.202	-65,4
10	Cagliari	1.767.890	-62,8
11	Bari	1.703.130	-69,3
12	Roma Ciampino	1.621.159	-72,4
13	Torino	1.407.375	-64,4
14	Pisa	1.315.066	-75,6
15	Verona	1.040.555	-71,4
16	Olbia	1.023.964	-65,6
17	Brindisi	1.016.571	-62,3
18	Lamezia Terme	961.718	-67,7
19	Firenze	669.487	-76,7
20	Alghero	536.716	-61,4
21	Treviso	463.679	-85,8
22	Genova	397.191	-74,1
23	Trieste	209.115	-73,3
<b>24</b>	<b>Trapani</b>	<b>185.581</b>	<b>-54,9</b>
25	Lampedusa	176.233	-36,4
26	Pescara	173.156	-75,4
27	Ancona	150.678	-69,2
28	Reggio Calabria	108.538	-70,3
29	Comiso	91.161	-74,0
30	Perugia	77.260	-64,8
31	Cuneo	53.694	-41,9
32	Crotone	53.593	-68,4
33	Rimini	50.159	-87,3
34	Parma	25.054	-66,6
35	Salerno	11.925	n/a
36	Bolzano	6.561	-39,1
37	Brescia	3.874	-77,2
38	Grosseto	2.605	-14,2
39	Taranto-Grottaglie	278	-69,1
40	Foggia	0	-100,0

## PANEL ROTTE 2020

L'emergenza sanitaria mondiale è stata molto incisiva anche nelle scelte di route planning delle compagnie aeree, le quali più volte hanno dovuto rivedere e modificare continuamente frequenze e collegamenti.

Tuttavia, in questo scenario non favorevole, diverse note positive si sono registrate per questo scalo, in particolare:

- a partire da luglio inizia ad operare una nuova compagnia aerea, Albastar, che inizialmente ha attivato dei collegamenti per Milano Malpensa e Cuneo e successivamente anche il Roma, rotta operata fino a marzo 2020 da Alitalia.
- si completa il 14 luglio l'iter amministrativo per aggiudicare le risorse previste dalla L. Regionale 14/2019 destinate all'incremento del traffico. Iter che in termini commerciali si sviluppa in un contratto triennale con Ryanair ed uno annuale con Albastar, contratti che

avranno accensione ed effetti a partire dalla Summer 2021.

- si conclude l'aggiudicazione ed avvio delle tratte a continuità territoriale. Avvio che per motivi legati al COVID ed al conseguente blocco degli spostamenti territoriali, ha subito un posticipo di inizio attività da novembre al 18 dicembre 2020.

In relazione a quanto sopra, nonostante la crisi ancora in corso, il panel dei collegamenti dell'aeroporto si apre ad altre rotte e, nel dettaglio, oltre alla riconferma del Torino effettuata da Blue Air; il Bologna, Bergamo, Pisa e Baden-Baden svolte da Ryanair; il charter Corendon (luglio ad ottobre) per Amsterdam, si aggiungono le tratte a continuità territoriale, effettuate dai vettori Tayaranjet (Perugia-Ancona- Trieste) e Albastar (Brindisi-Napoli-Parma).

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa delle rotte e delle frequenze settimanali su Trapani.

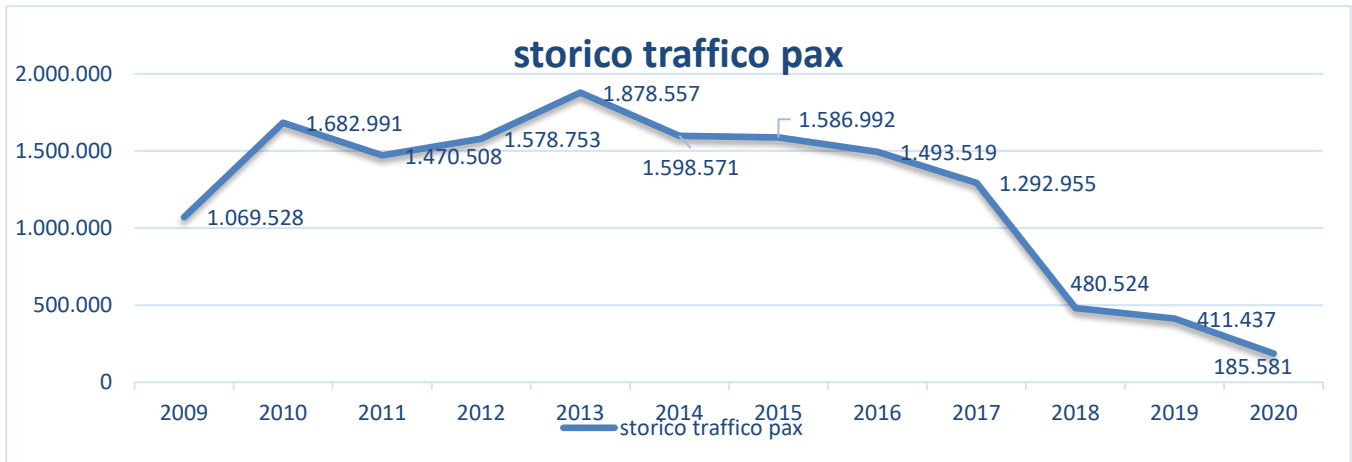
Destinazione	SUMMER		Winter		
	2019	2020	W 18/19	W 19/20 (Nov-Dic 2019 Gen-Mar 2020)	W 20/21 Da considerare Nov-Dic 2020 Gen-Mar 2021
Amsterdam	2	1	NIL	NIL	NIL
Francoforte	2	NIL	NIL	NIL	NIL
Karlsruhe Baden	2	2	NIL	NIL	NIL
Praga	2		NIL	NIL	NIL
<b>Tot.internazionale</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ancona	NIL	NIL	NIL	NIL	2
Bergamo	4	6	4	NIL	4
Bologna	NIL	7	7	7	2
Malpensa AZ in summer2019 da Luglio 2020					
Albastar	7	2	7	7	4
Parma	NIL	NIL	NIL	NIL	2
Perugia	NIL	NIL	NIL	NIL	2
Pisa	NIL	4	6	NIL	NIL
Roma (FCO) Operata in summer 19 da AZ, summer 2020 da AP	7	8	NIL	7	3
Torino OB	5	2	NIL	NIL	NIL
Trieste	NIL	NIL	NIL	NIL	2
Pantelleria	14	14	14	14	14
<b>Tot.nazionale</b>	<b>37</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>35</b>
<b>Tot. Nazionale+internazionale</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>35</b>
<b>Delta in % 20 vs 19</b>		<b>7%</b>		<b>-8%</b>	<b>0%</b>

È opportuno sottolineare che le frequenze riportate sopra non sono state operate con continuità, per determinati

periodi le rotte sono state soppresse e poi reinserite. Ad esempio la rotta per Milano Malpensa è stata sospesa da

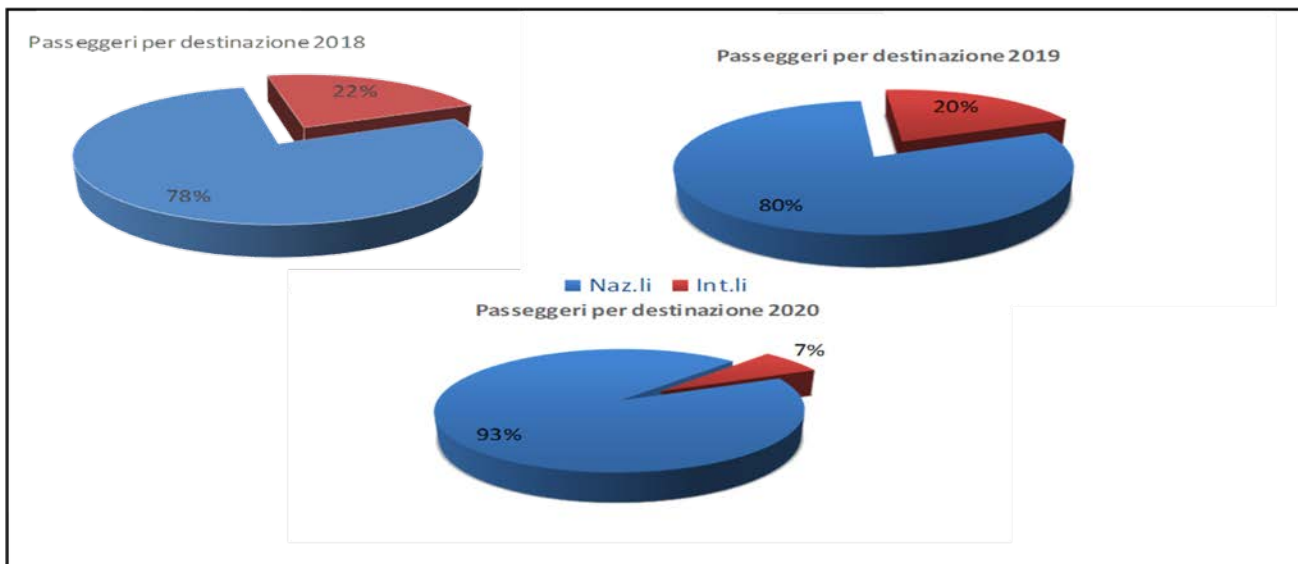
Alitalia per tutto febbraio 2020, Ryanair nel primo trimestre del 2020 ha ridotto le frequenze dei suoi collegamenti, circa la winter 2020/21 Bergamo è stata

eliminata da metà gennaio a fine marzo, il Bologna da 7 volte in programmazione, sempre da gennaio 2021 si è ridotta a 2, a febbraio interrotta per poi riprendere a



attiva 4 volte a settimana a dicembre ma totalmente

marzo 2021.



Traffico pax commerciale per nazione escluso transiti ed infant				
Nazione	2020	% su totale 2020	2019	% su totale 2019
Italia	168.518	93%	320.824	81%
Germania	8.865	5%	40.648	10%
Paesi Bassi	3.315	2%	14.962	4%
Rep. Ceca		0%	21.819	5%
<b>Totale</b>	<b>180.698</b>	<b>100%</b>	<b>398.253</b>	<b>100%</b>

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

chiude l'anno con un dato maggiore rispetto al 2019 (30 tnl vs 12 nel 2019). Da quanto emerge dai reports di Assaeroporti il cargo nello scenario del 2020 è stato il

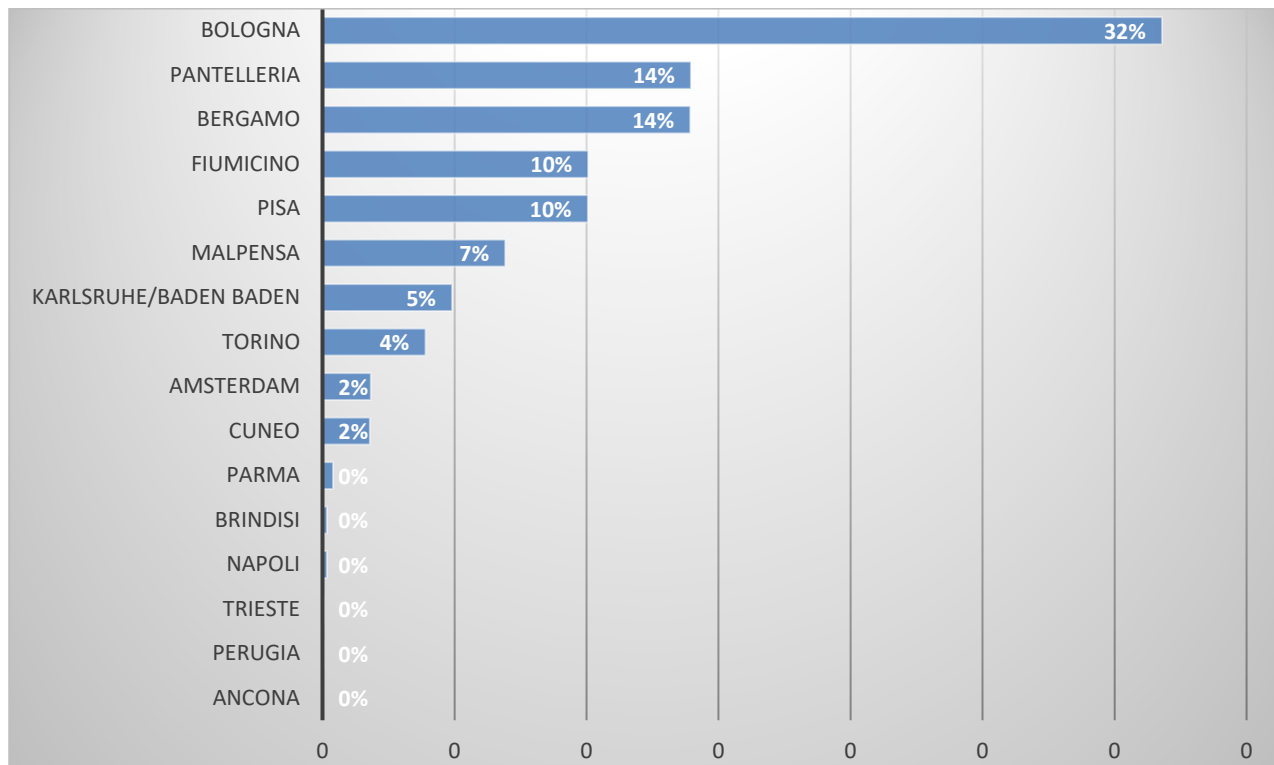
settore che ha subito meno ripercussioni negative, infatti l'anno è stato chiuso con -23%.

L'Aviazione Generale ha fatto registrare, anche nel 2020, volumi trascurabili, altresì sempre per restrizioni pandemiche la consueta manifestazione internazionale GOOLGLE CAMP è stata cancellata.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri per destinazione è possibile rilevare che si apre un ventaglio

maggiore di rotte, Bologna è quella che ha raggiunto un load factor più alto e che ha un peso maggiore rispetto agli altri collegamenti. Bergamo e Milano che normalmente sono le destinazioni che trasportano il maggior numero di passeggeri, proprio a causa della pandemia hanno registrato dei coefficienti di riempimento molto bassi. Nel 2020, come si nota da grafici sotto, perde anche tantissimo Fiumicino.

### Quote di Traffico per destinazione 2020



### Load factor per destinazione 2020 vs 2019

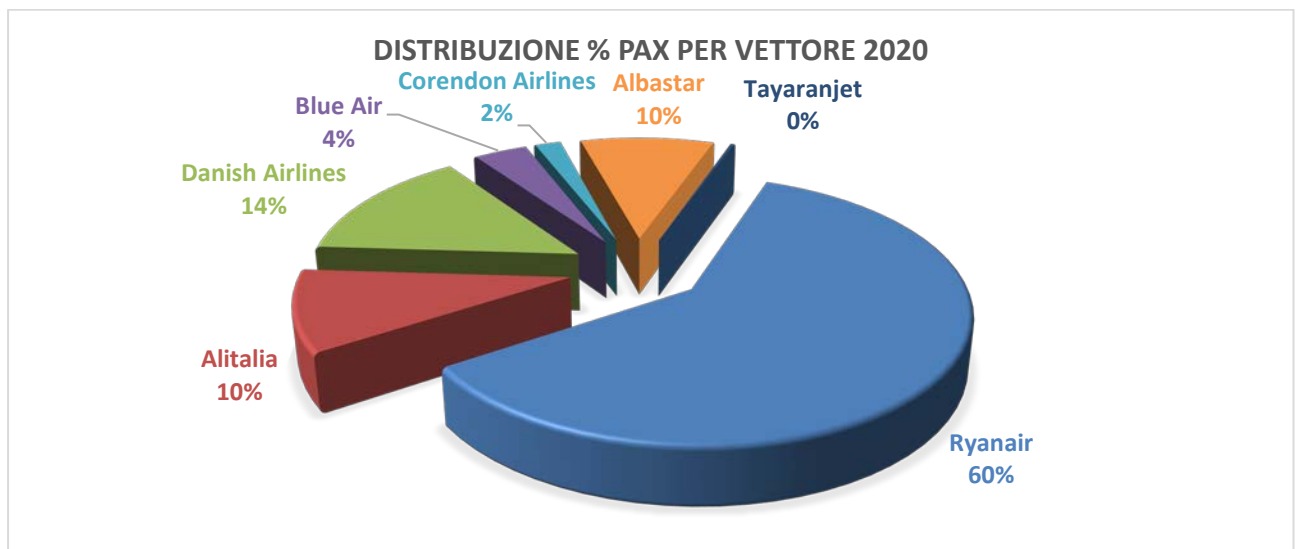
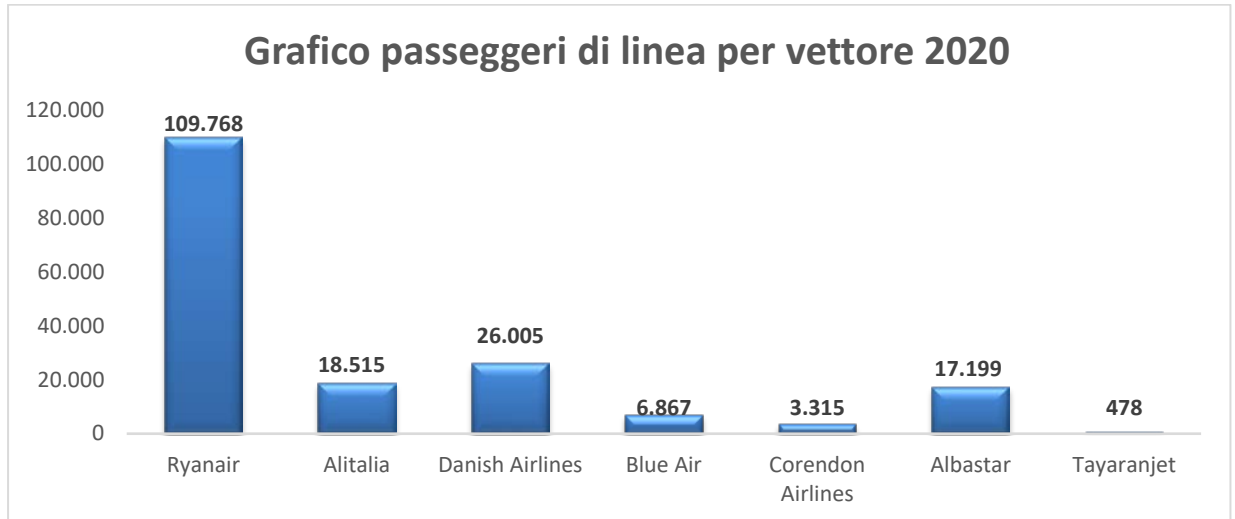
Rotte	Load Factor 2020	Load Factor 2019
<b>Bologna</b>	<b>71%</b>	<b>90%</b>
<b>Karlsruhe/Baden Baden</b>	<b>71%</b>	<b>91%</b>
<b>Pisa</b>	<b>71%</b>	<b>79%</b>
<b>Bergamo</b>	<b>62%</b>	<b>92%</b>
<b>Torino</b>	<b>52%</b>	<b>81%</b>
<b>Amsterdam</b>	<b>50%</b>	<b>69%</b>
<b>Cuneo</b>	<b>44%</b>	<b>nil</b>
<b>Malpensa</b>	<b>40%</b>	<b>70%</b>
<b>Pantelleria</b>	<b>38%</b>	<b>43%</b>
<b>Fiumicino</b>	<b>37%</b>	<b>59%</b>

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

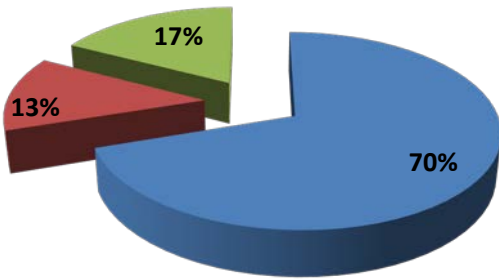
del volume di traffico indicato, veicolando il 60% circa dei volumi totali registrati presso lo scalo.

Come precedentemente esposto al panel delle compagnie nel 2020 si aggiungono Albastar e Tayaranjet. Il traffico trasportato soprattutto di Tayaran è esiguo poiché inizia ad operare a metà dicembre e talaltro in un periodo in cui la pandemia esplose

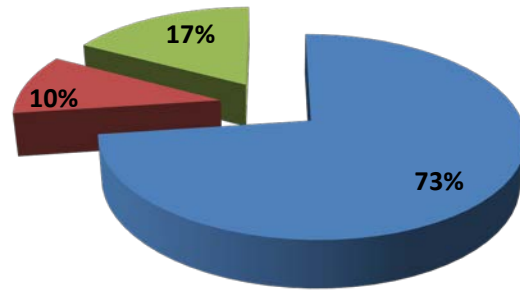
nuovamente e le restrizioni imposte dal governo nazionale diventano più severe, bloccando la mobilitazione tra regioni, salve determinate circostanze come lavoro e salute.



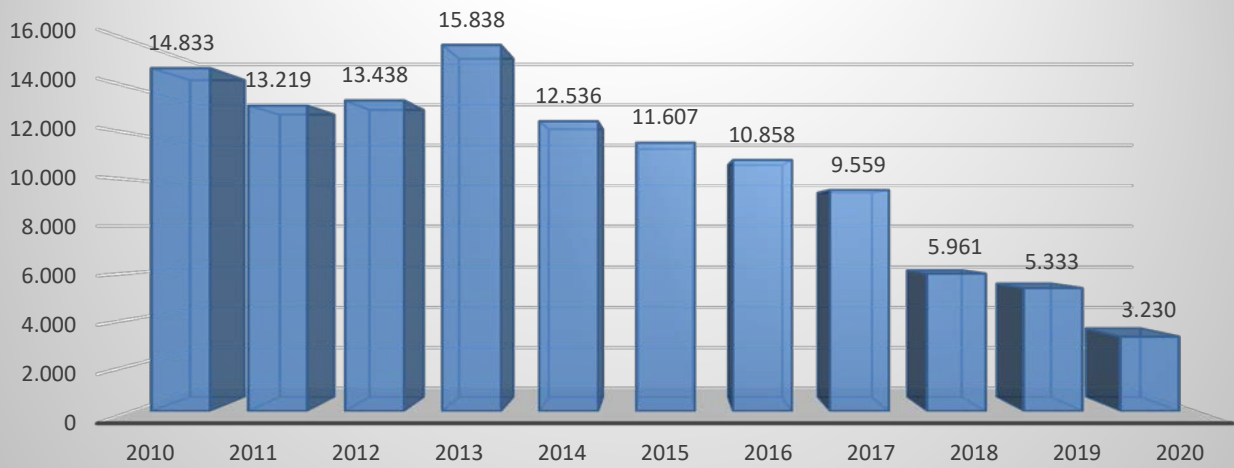
**Movimenti % per destinazioni 2018**



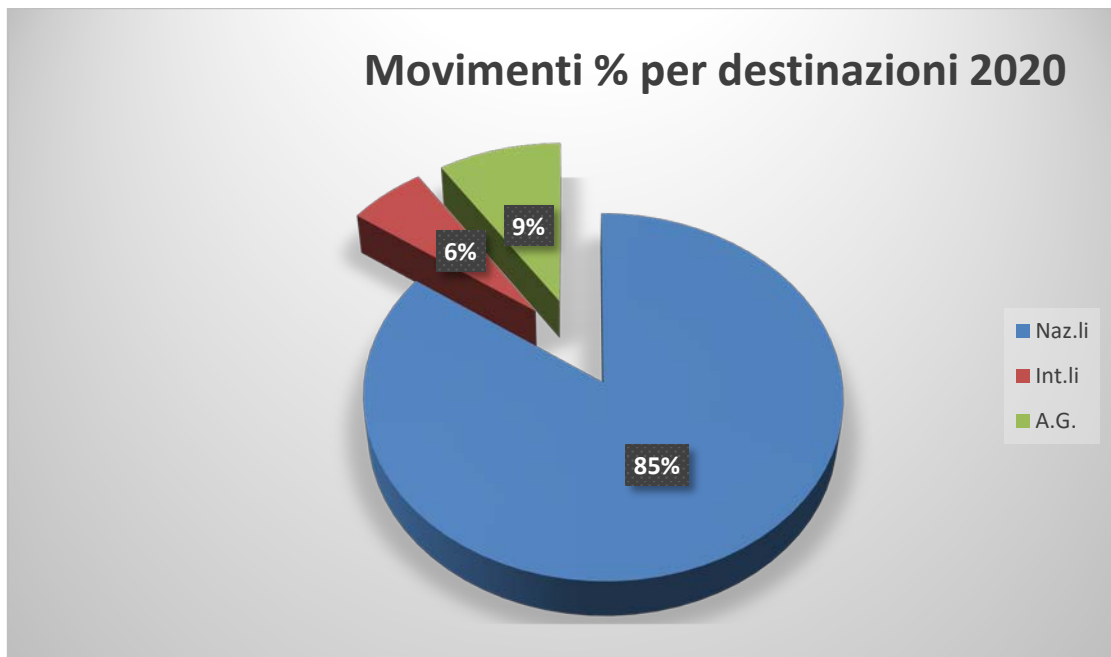
**Movimenti % per destinazioni 2019**



**Storico x Anno N° Movimenti**



**Movimenti % per destinazioni 2020**



## QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

### ❖ Proroga delle Concessioni Totali

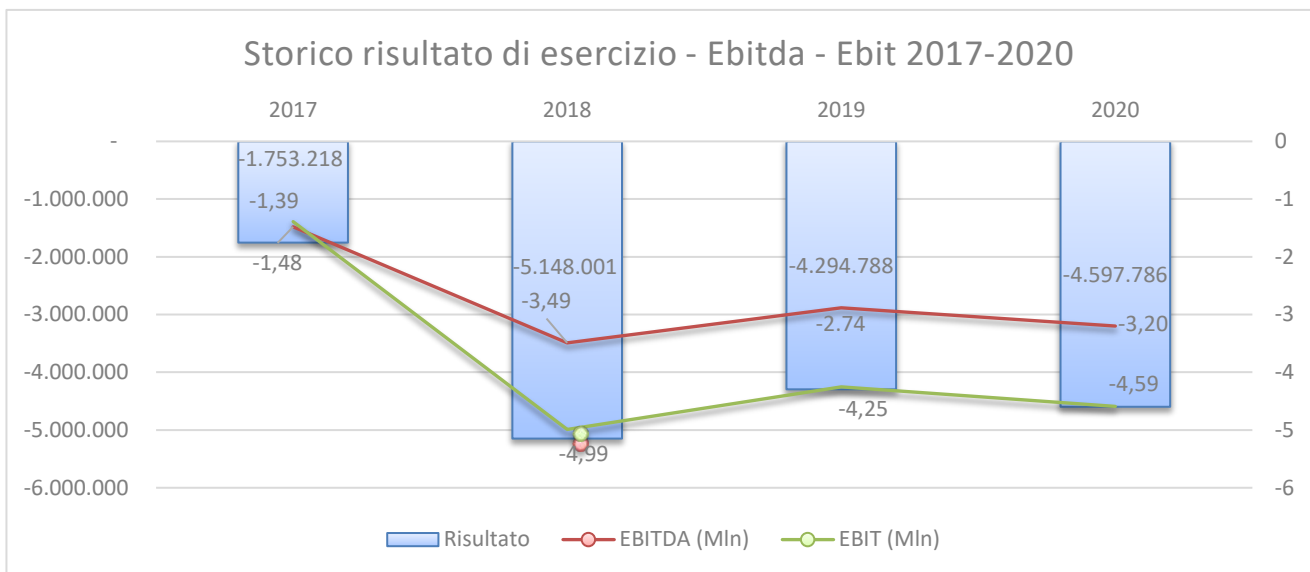
La Legge 17 luglio 2020, n. 77: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali

connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha prorogato di 2 annualità tutte le concessioni aeroportuali in essere a detta data;

## I RISULTATI DI GESTIONE

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 riporta una perdita di esercizio pari ad - €4.577.366. Il risultato di periodo marca un esito peggiorativo rispetto all'anno precedente di circa 283.000€. Sulla maturazione del predetto risultato hanno svolto un ruolo di primaria importanza la citata contrazione del traffico imputabile unicamente all'epidemia da Covid -19 che ha condotto

ad una contrazione pesante dei ricavi, ed alla spinta alla contrazione dei costi di gestione portata avanti dal management della società che consentito di limitare, nei limiti del possibile, ulteriori ingenti perdite.



### In sintesi:

- Il valore della produzione complessivo, tenuto conto dell'andamento del traffico registrato (-54,9% pax e -39,4% mov), si è contratto del -43,45% 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 -19% rispetto all'anno precedente. Tale contrazione è correlata in maniera diretta agli sforzi condotti dal management dell'azienda verso un maggiore efficientamento dei costi di struttura al fine di contenere l'impatto negativo in ambito economico/finanziario dell'emergenza da

covid 19, e di cui si argomenterà nel seguito del documento

- Il business Aviation ha prodotto ricavi per complessivi 1,46 milioni di euro in contrazione (-51,3%) rispetto al 2019;
- Nel medesimo periodo le attività commerciali Non Aviation hanno generato ricavi per 0,256 milioni di euro circa, in contrazione (-54,3%) rispetto al 2019.

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 2020 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 2019

### RICLASSIFICAZIONE DEL BILANCIO

<b>Riclassificazione del conto Economico</b>				
Descrizione	Gennaio - Dicembre 2020	Gennaio - Dicembre 2019	Delta €	Delta %
Ricavi Netti	1.719.351	3.566.073	-1.846.722	-52%
Proventi diversi	898.420	1.062.525	-164.105	-15%
Costi Esterni	3.160.586	4.230.098	-1.069.512	-25%
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>-542.815</b>	<b>398.500</b>	<b>-941.315</b>	<b>-236%</b>
			0	
Costo del lavoro	2.640.427	3.143.123	-502.696	-16%
<b>Margine operativo lordo (MOL o Ebitda)</b>	<b>-3.183.242</b>	<b>-2.744.623</b>	<b>-438.619</b>	<b>16%</b>
			0	
Ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni	1.386.622	1.500.627	-114.005	-8%
<b>Reddito operativo (Ebit)</b>	<b>-4.569.864</b>	<b>-4.245.250</b>	<b>-324.614</b>	<b>8%</b>
			0	
Proventi Finanziari	886	17.398	-16.512	-95%
Oneri Finanziari	8.358	66.936	-58.578	-88%
<b>Reddito di competenza</b>	<b>-4.577.336</b>	<b>-4.294.788</b>	<b>-282.548</b>	<b>7%</b>
Proventi straordinari e rivalutazione				
Oneri straordinari e svalutazione				
<b>Reddito ante imposte</b>	<b>-4.577.336</b>	<b>-4.294.788</b>	<b>-282.548</b>	<b>7%</b>
			0	
Imposte			0	
<b>Reddito netto</b>	<b>-4.577.336</b>	<b>-4.294.788</b>	<b>-282.548</b>	<b>7%</b>

L'analisi dell'andamento della gestione caratteristica, rappresentativa dei ricavi e dei costi sostenuti dalla società nel corso del 2020, destinato all'espletamento dei servizi tipici del gestore aeroportuale assume una configurazione peculiare rispetto al passato, per via degli effetti dello shock epidemico. L'andamento del traffico infatti ha subito un graduale rallentamento a partire da febbraio, fino ad azzerarsi a marzo per poi assumere una timida ripresa a partire da luglio, su livelli comunque distinti dall'anno precedente. Tale modesta ripresa del traffico ha subito successivamente ad ottobre un'ulteriore battuta di arresto per il riacutizzarsi dei contagi.

Di conseguenza la gestione è stata caratterizzata dagli oneri connessi alla salvaguardia dell'incolumità di passeggeri, utenti e dipendenti, oltre che dall'obbligo di mantenere gli standard certificativi, cui sono seguiti livelli di traffico ben lontani dalle performance degli anni precedenti.

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 3.18 mln, ed in peggioramento per circa 439 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 25.3% riconducibile principalmente alla rimodulazione di taluni accantonamenti, alla contrazione dei costi per la fornitura elettrica, carburanti, servizi di security e ad alcune economie conseguite tra i costi per servizi. Allo stesso modo si osserva una contrazione dei costi per il personale, ridottisi per via del ricorso agli ammortizzatori sociali sia di natura

straordinaria (CIGS) sia in deroga causale Covid (CIGD). Si rimanda ad un successivo appositi paragrafo la disamina dell'andamento di tale dimensione di costo.

Per quanto sopra esposto, il risultato dell'Ebit, risulta peggiorato, in misura pari a circa 325 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

<b>Riclassificazione dello Stato Patrimoniale</b>			
Descrizione	Gennaio - Dicembre 2020	Gennaio - Dicembre 2019	Delta %
<b>Attivo</b>			
<b>Attività disponibili</b>	<b>26.576.175</b>	<b>8.973.846</b>	<b>196%</b>
Liquidità immediate	14.840.612	6.458.187	130%
Liquidità immediate per Contributi ex LR14/19	2.244.240		
Liquidità differite	2.423.738	2.498.293	-3%
Liquidità differite per Contributi ex LR14/19	7.013.250		
Rimanenze finali	54.335	17.366	213%
<b>Attività fisse</b>	<b>12.599.883</b>	<b>13.623.587</b>	<b>-8%</b>
Immobilizzazioni immateriali	125.222	162.846	-23%
Immobilizzazioni materiali	12.196.711	13.182.791	-7%
Immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950	0%
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>39.176.058</b>	<b>22.597.433</b>	<b>73%</b>
<b>PASSIVO</b>			
<b>Debiti a breve</b>	<b>7.564.897</b>	<b>7.788.419</b>	<b>-3%</b>
<b>Debiti a medio/lungo</b>	<b>12.542.762</b>	<b>13.428.794</b>	<b>-7%</b>
Debiti a medio/lungo per Contributi ex LR14/19	9.282.870		
<b>Mezzi propri</b>	<b>9.785.529</b>	<b>1.380.220</b>	<b>609%</b>
<b>FONTI DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>39.176.058</b>	<b>22.597.433</b>	<b>73%</b>

<b>Principali indici di Bilancio</b>		
<b>Descrizione</b>	<b>AIRGEST SPA 2020</b>	<b>AIRGEST SPA 2019</b>
<b>Indici finanziari</b>		
Liquidità primaria	3,51	1,15
Liquidità secondaria	1,62	0,22
<b>Indici di rotazione (espressi in giorni)</b>		
Rotazione rimanenze	208,03	39,80
Rotazione crediti	345,69	175,55
Rotazione debiti	239,45	202,01
<b>Indici reddituali</b>		
R.O.S.	-	-1,19
R.O.D.	0,00	0,01
Margine operativo lordo (Mol o Ebitda)	-3.183.242	-2.744.623
Reddito operativo (Ebit)	-4.589.864	-4.245.250
<b>Indici di produttività</b>		
Utile operativo su dipendenti	-62.856	-58.038
Utile netto su dipendenti	-62.856	-58.038
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti	23.234	48.190
<b>Indici di solidità</b>		
Indice di indebitamento	3,00	15,37
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,78	0,10
Margine di tesoreria	18.997.193	1.168.058
Margine di disponibilità	15.272.762	-2.900.118
Capitale circolante	4.657.480	-6.037.497
Margine primario di struttura	-2.814.354	-12.243.367
Quoziente primario di struttura	0,78	0,10
Margine secondario di struttura	7.858.942	-1.067.282
Quoziente secondario di struttura	1,62	0,92

<b>Posizione Finanziaria Netta (PFN) al 31/12/2020</b>	
<b>Descrizione</b>	<b>AIRGEST SPA 2020</b>
Depositi bancari	13.593.597
Denaro e altri valori in cassa	8.708
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>13.602.305</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>	
Debiti Finanziari (entro 12 mesi)	412.539
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)	
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)	
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	0
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	0
Anticipazioni per pagamenti esteri	
Quota a breve di finanziamenti	
Crediti finanziari	
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>	<b>412.539</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>13.189.766</b>
Debiti Finanziari (oltre 12 mesi)	802.944
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)	
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)	
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	0
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	0
Anticipazioni per pagamenti esteri	
Quota a lungo di finanziamenti	
Crediti finanziari	
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>802.944</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>12.386.822</b>

La posizione finanziaria netta pari a 12,4 Mln euro viene influenzata, per il periodo in esame, dall'andamento degli oneri finanziari connessi all'attività della Società ed in particolare ai piani di rientro accordati cd Rottamazione Ter, ma anche e soprattutto dagli effetti della cospicua ricapitalizzazione sottoscritta dall'azionista di maggioranza nel corso del mese di dicembre 2020 oltre che dalle erogazioni connesse alla LR 14/19, pari a circa 2.24Mln.

La società al 31/12/2020 non ha alcun debito verso istituti di credito e/o altri finanziatori. Come per l'esercizio precedente la società ha svolto la propria attività senza far ricorso ad 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 2020 (voce A1 del conto economico) ammontano a circa 1,7 milioni di euro, in contrazione del 51,8% rispetto all'esercizio precedente.

Tale performance, a fronte di una riduzione dei volumi di traffico (pax -54,9 %, Mov -39,4%) è riconducibile sia alla contrazione dei ricavi da attività Aviation (- 51,3%), sia alla contrazione del comparto non Aviation, il cui risultato si è ridotto del 54,3% rispetto all'anno precedente.

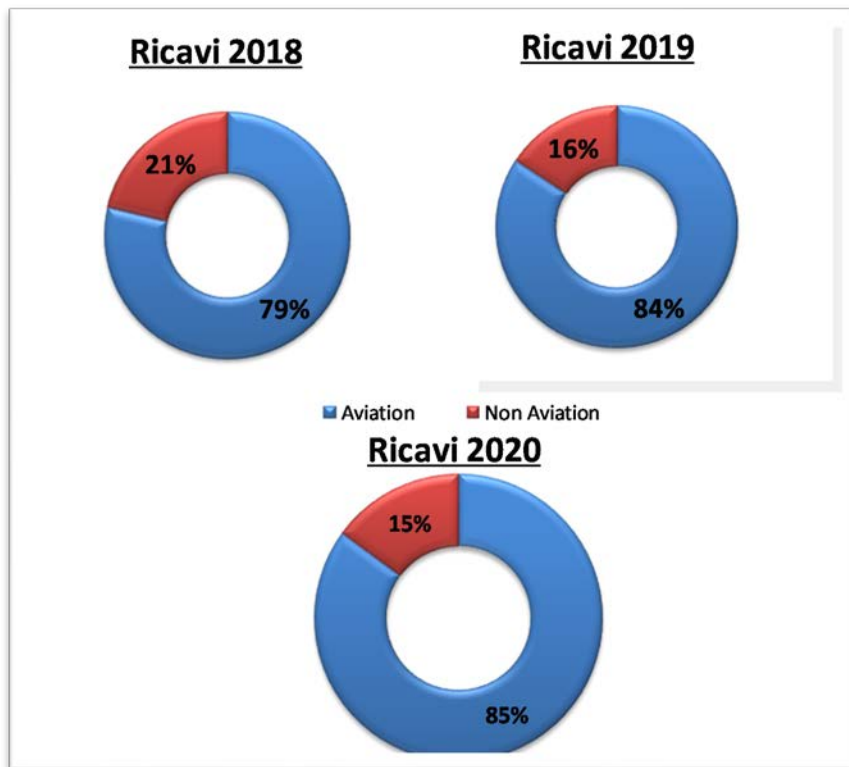
<b>Composizione Ricavi Avio-Non Avio 2018-2020</b>				
<b>Δ % traffico 2019/2020</b> Pax -54,9 % - Mov - 39,4%	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Δ % 2019/2020</b>
<b>Ricavi Avio</b>				
Diritti	€ 1.086.543	€ 937.601	€ 458.831	-51,1%
Security	€ 735.934	€ 634.641	€ 286.663	-54,8%
Handling	€ 1.198.973	€ 1.188.665	€ 532.009	-55,2%
P.R.M.+ Centr	€ 264.196	€ 243.847	€ 185.442	-24,0%
<b>Totale</b>	<b>€ 3.285.646</b>	<b>€ 3.004.753</b>	<b>€ 1.462.945</b>	<b>-51,3%</b>

<b>Ricavi NonAvio</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Δ % 2019/2020</b>
Pubblicità	€ 19.337	€ -	€ 17.369	
Fitti e Royalties	€ 629.566	€ 366.431	€ 150.220	-59,0%
Biglietteria	€ 22.788	€ 22.966	€ 6.152	-73,2%
Parcheggi	€ 165.518	€ 140.120	€ 59.945	-57,2%
Ricavi diversi e Gest. Pass	€ 50.526	€ 31.803	€ 22.719	-28,6%
<b>Totale</b>	<b>€ 887.735</b>	<b>€ 561.319</b>	<b>€ 256.406</b>	<b>-54,3%</b>

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Δ % 2019/2020</b>
Aviation	€ 3.285.646	€ 3.004.753	€ 1.462.945	-51,3%
Non Aviation	€ 887.735	€ 561.319	€ 256.406	-54,3%
<b>Totale</b>	<b>€ 4.173.381</b>	<b>€ 3.566.073</b>	<b>€ 1.719.351</b>	<b>-51,8%</b>

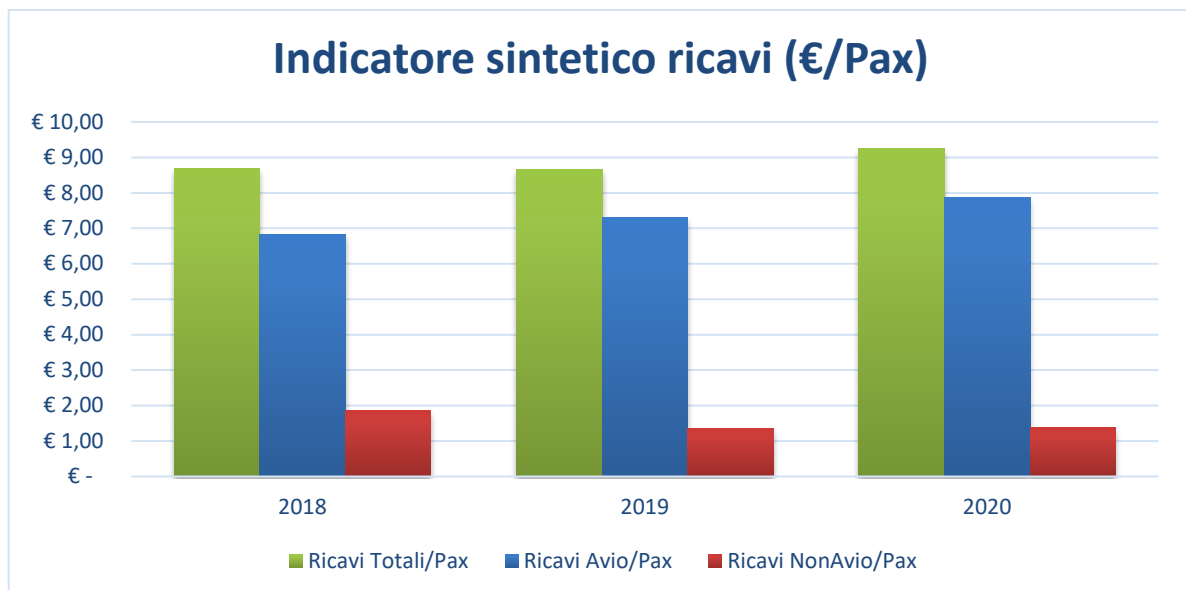
L'aggregato complessivo di detti ricavi, la cui decisa contrazione è riconducibile alla già citata riduzione del traffico, non ha registrato una significativa variazione della composizione (v. grafico), si è assistito comunque ad un aumento dell'incidenza dei ricavi avio sul totale. Difatti il

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 16/84 del 2019 al 15/85 del 2020



Dall'analisi dell'indicatore sintetico ricavo complessivo pro-capite introitato dal gestore (€/pax), non rileva variazioni significative rispetto alle performance 2019.

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



**a) RICAVI AVIATION**

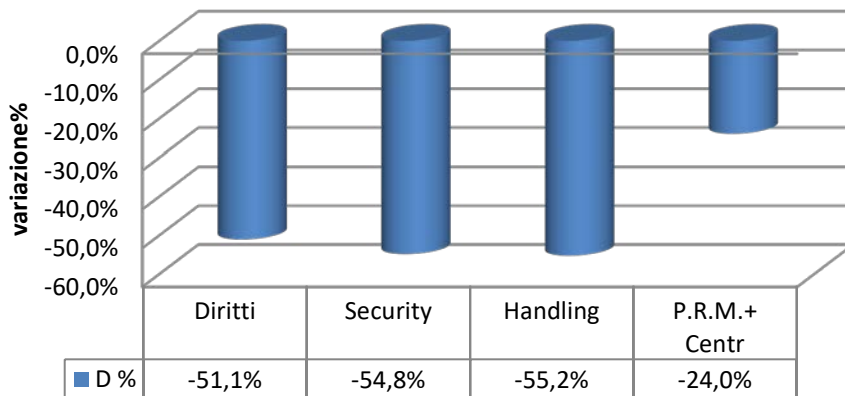
L'andamento dei ricavi aeronautici introitati nell'anno, attestatisi sui 1,46 milioni di euro ha manifestato una contenuta riduzione rispetto ai ricavi totali registrati nel corso dell'esercizio precedente (- 51,3%)

Più nel dettaglio, e per le motivazioni più volte riportate, i ricavi derivanti dai servizi aviation hanno subito una pesante contrazione(-55.2%) dovuta non solo alla drastica riduzione dei movimenti rispetto al 2019 (-39,4%) , ma anche a causa dell'importante riduzione del loadfactor medio per tratta. Difatti l'emergenza epidemiologica, oltre ad aver limitato per lunghi periodi di tempo la mobilità individuale, ha inoltre inciso in maniera significativa anche sull'attitudine alla mobilità, soprattutto a mezzo del vettore aereo.

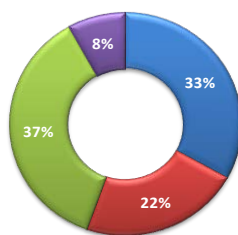
Conformemente all'andamento del traffico consuntivato si registrano minori ricavi per i diritti aeroportuali e corrispettivi di security (corrispettivi sicurezza bagagli a mano e bagagli in stiva), diminuiti rispettivamente del - 51,1% e del -54,8%.

Infine l'aggregato costituito dai corrispettivi P.R.M e dai ricavi per infrastrutture centralizzate ha fatto registrare una contrazione pari al -24%, più contenuta rispetto agli altri aggregati, 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.

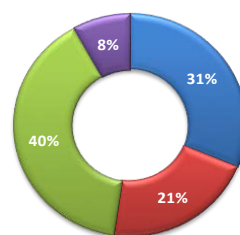
**Andameno % ricavi Aviation**



**Ricavi Aviation 2018**

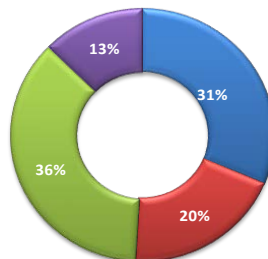


**Ricavi Aviation 2019**



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

**Ricavi Aviation 2020**



## b) RICAVI NON AVIATION

Le attività non Aviation hanno generato solo il 15% dei ricavi da gestione aeroportuale. La performance del comparto è risultata in contrazione rispetto al 2019 (-54,3%), 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 57,2% della redditività delle aree adibite a **parcheeggio** antistanti l'aerostazione. Se da una parte si è assistito alla contrazione dei corrispettivi introitati del 57,2%, dunque allineata alla flessione del traffico (0,59 Mln 2020 Vs 0.140 Mln 2019), dall'altra, in termini di redditività pro-capite, non si sono apprezzate delle variazioni (0,34€/pax 2020 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](http://www.airgest.it), la cui produttività, per i volumi di traffico attuali, risulta essere marginale. Inoltre il management, per sostenere il più possibile la redditività di tale aree e limitare la migrazione della clientela verso i competitors operanti in aree esterne allo scalo, ha attivato delle tariffe promozionali per la sosta dei passeggeri che effettuano l'intero viaggio A/R da/per lo scalo di Trapani. 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 macro aggregato costituito dai **fitti e dalle royalties** ha fatto registrare una contrazione pari al 59%. 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 2019 (-77%). La contrazione dei volumi di traffico registrata inizialmente nel 2020 e proseguita per l'intero anno ha costretto tra l'altro il sub concessionario 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.

Va comunque ricordato che il susseguirsi di norme di legge che hanno stabilito delle restrizioni alla libertà individuali, il distanziamento sociale, oltre che peculiari normative di settore che hanno modificato le modalità di fruizione degli spazi aeroportuali (vedi separazione dei flussi di passeggeri in entrata ed in uscita dal terminale, accessibilità allo stesso ai soli individui in possesso di titoli di viaggio etc.), hanno pregiudicato in modo imponente la capacità dei sub concessionari attivi presso lo scalo di generare reddito (ad es. comparto ristorazione e Retail ed Autonoleggio).

Difatti l'esercente ha conseguito nell'intero periodo un fatturato, rilevato a livello di punto vendita, in contrazione del 65% rispetto al 2019.

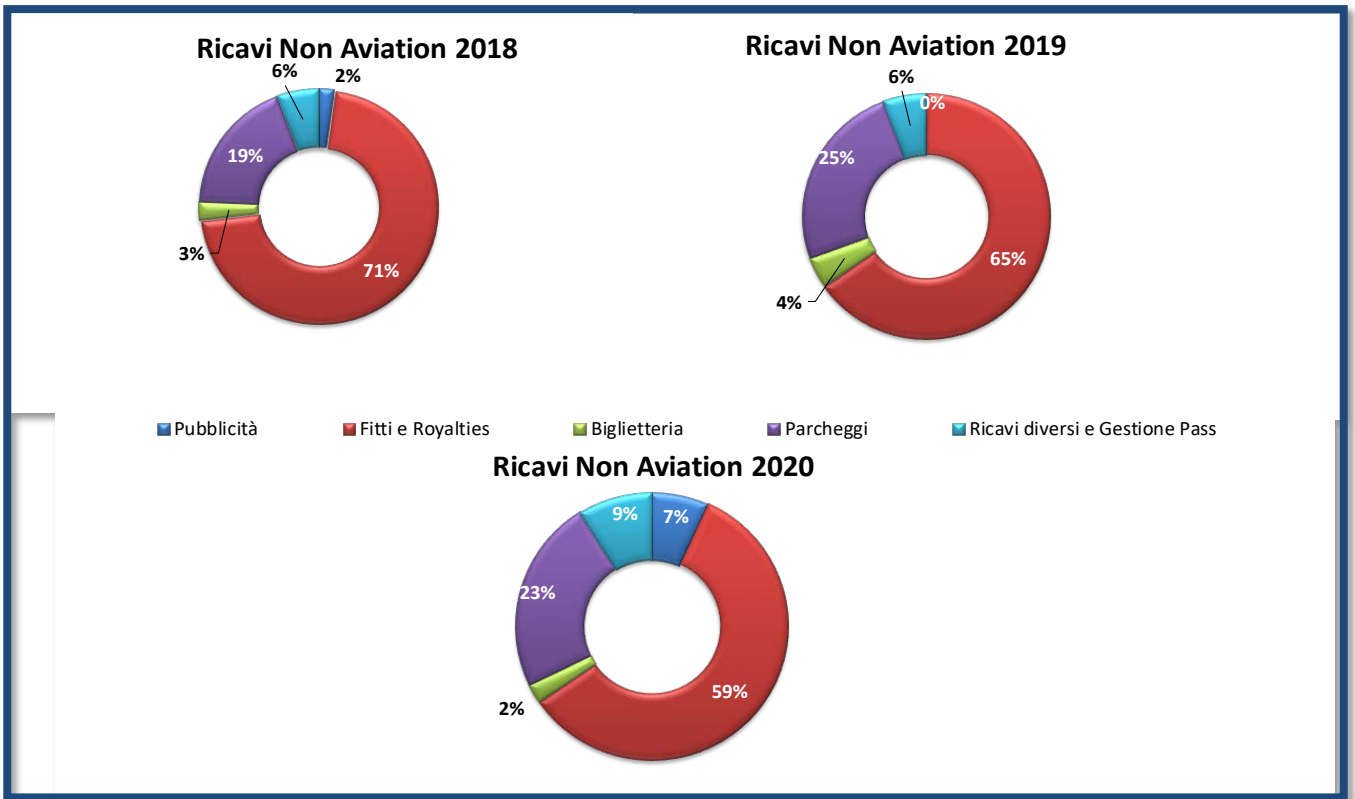
- I ricavi del comparto dell'autonoleggio, costituiti da fitti e Royalties prodotte dagli operatori, si sono contratti del 48%, attestandosi sui 103 mila euro.

A questo proposito la società, al fine di evitare la fuoriuscita degli operatori ha accettato proposta, pervenuta dall'associazione di categoria Aniasa, una riduzione dei canoni fissi 2020, quale misura compensativa per il periodo di chiusura dello scalo e conseguente improduttività forzata degli operatori.

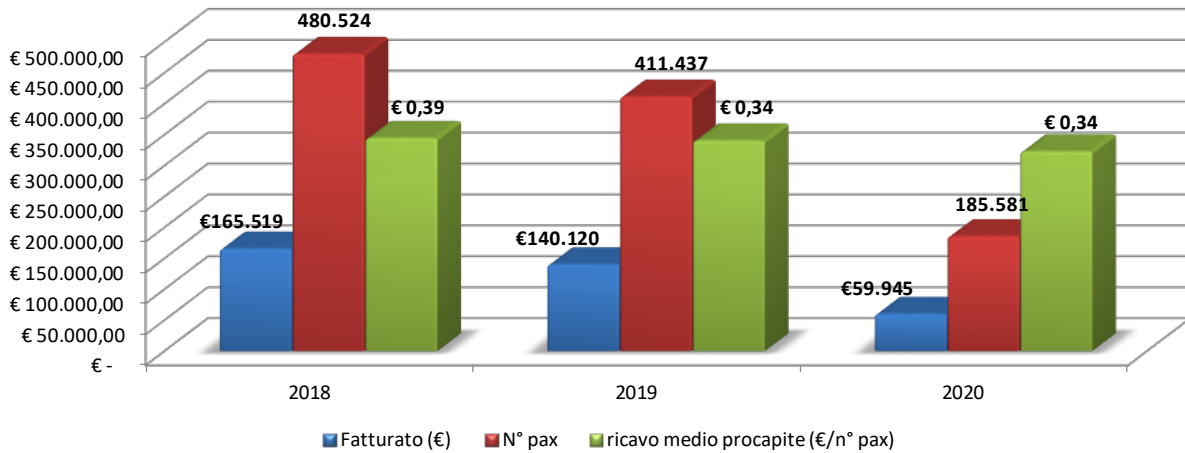
- In questo contesto è comunque importante sottolineare come l'esternalizzazione dell'attività di scouting delle inserzioni pubblicitarie presso lo scalo abbia consentito di produrre, in questo periodo di congiuntura avversa per questo business, un risultato rilevante in termini numerici ed incoraggiante per le prospettive future per lo scalo, non appena si rimanifesteranno le condizioni per la ripresa del traffico.

- L'attività di ticketing, ha fatto registrare una flessione significativa, comunque influenzata dalle dinamiche di traffico.

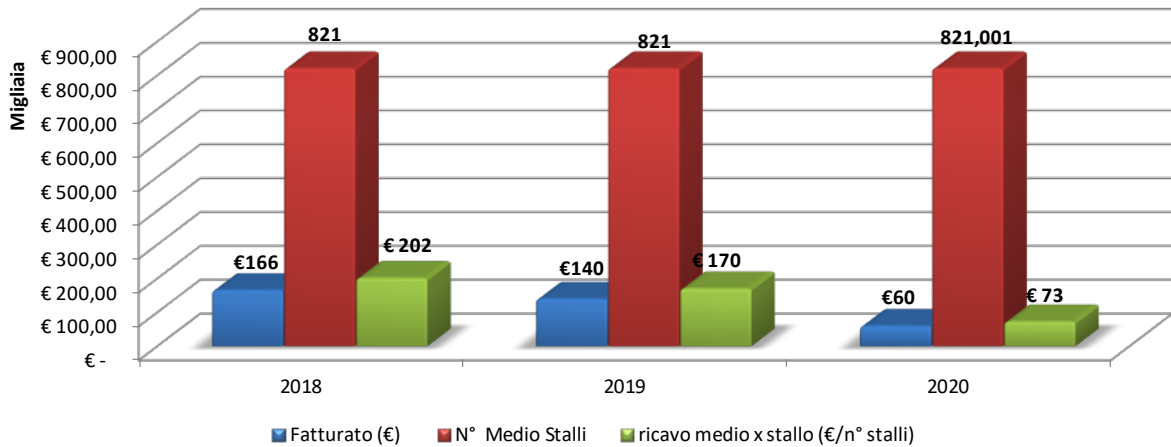




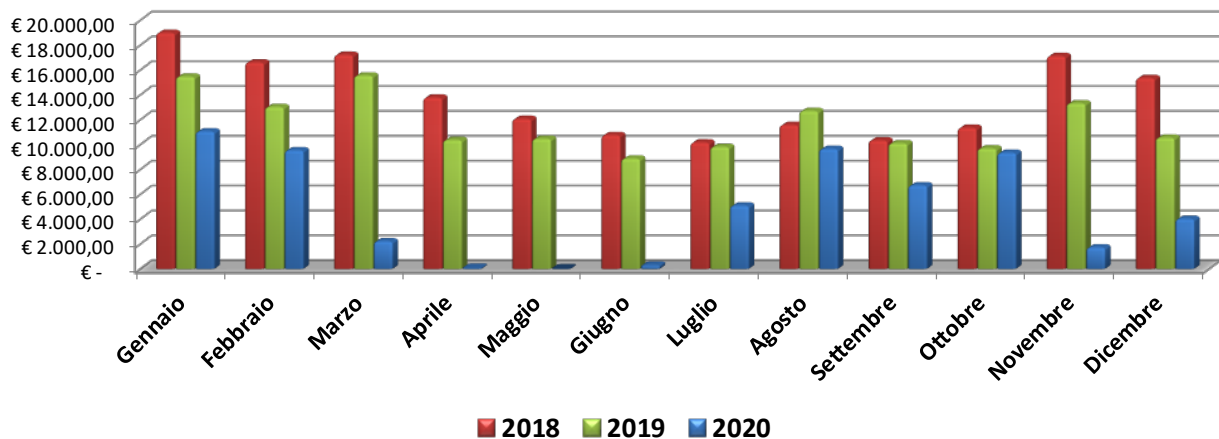
### Analisi parcheggio Procapite 2018-2020



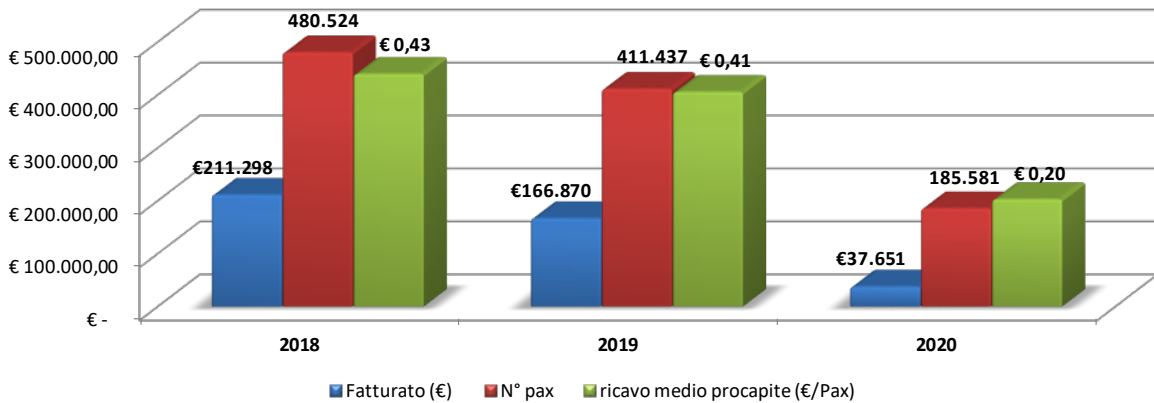
### Redditività parking per stallo 2018-2020



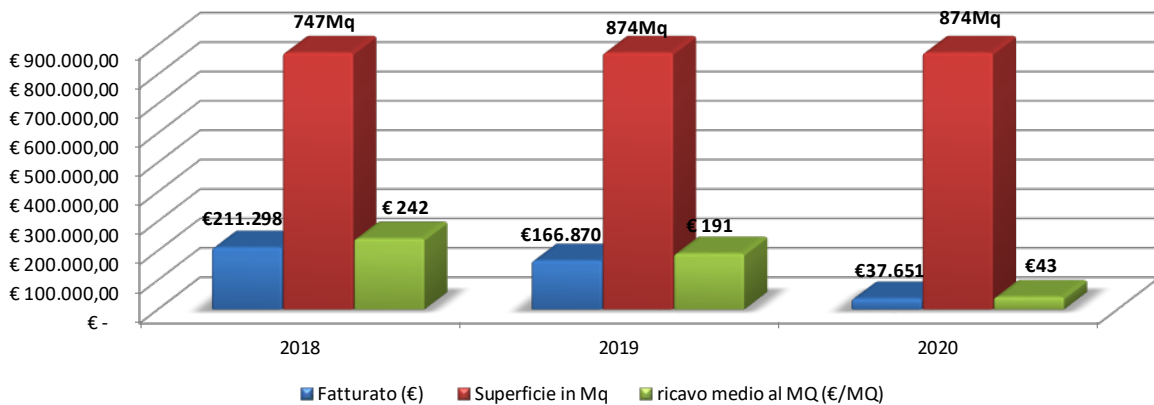
### Andamento fatturato mensile Park 2018-2020



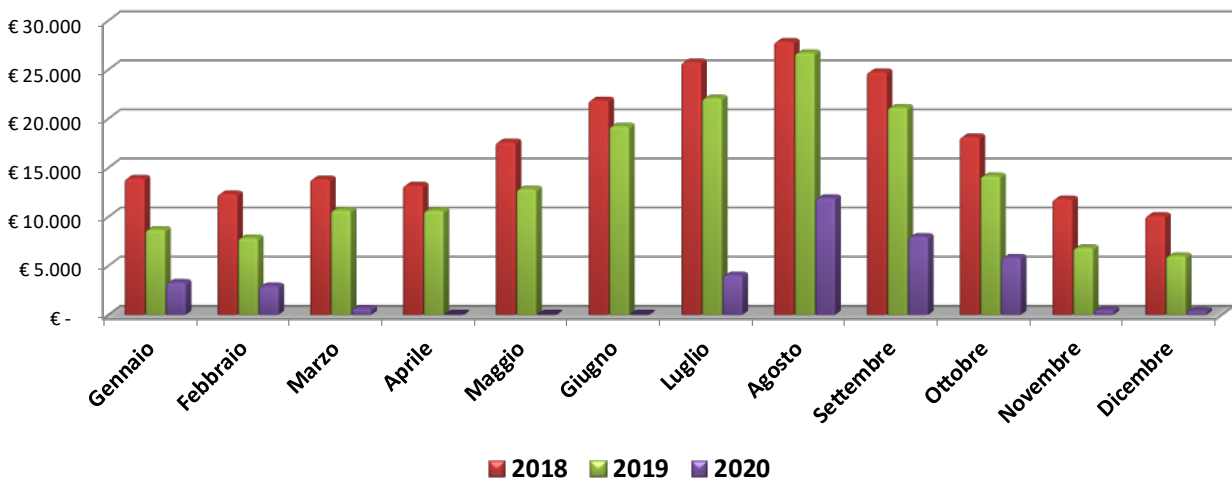
### Analisi Retail Food&Beverage procapite 2018-2020



### Redditività Retail Food and Beverage al Mq 2018-2020



### Andamento mensile fatturato retail & Food 2018-2020



## I COSTI OPERATIVI E GESTIONALI

I costi della produzione complessivamente sostenuti dal gestore nel corso dell'esercizio appena concluso ammontano a € 7.21 Mln, dunque in contrazione del 18,78% rispetto all'anno 2019, a fronte di una flessione del traffico che ricordiamo esser stata del 54,9%.

A tal riguardo va tenuto conto del fatto che nel corso dell'esercizio sono intervenute le ormai note variabili Covid related, che hanno costretto il gestore ad adottare delle misure straordinarie di contenimento costi, in primi sul fronte del costo del personale. Come diretta conseguenza della flessione del traffico si è assistito alla flessione dei costi variabili, ed alla compressione di una quota parte di alcuni costi, che in condizioni ordinarie sono classificabili come fissi, per via della sospensione di alcuni contratti ed al mantenimento di alcuni livelli minimi di servizio per il mantenimento degli obblighi certificativi e alla rimodulazione di alcuni contratti le cui prestazioni sono commisurate ai volumi di traffico.

Si evidenzia inoltre che nel corso dell'esercizio, a differenza del precedente, sono stati sostenuti costi per incremento

traffico a valere sui fondi di cui alla legge Regionale LR14/19. Detti costi, al momento della liquidazione ai vettori delle relative spettanze, genereranno il rilascio di pari contributo a conto economico allocato alla voce A5) Altri ricavi e proventi.

Si ribadisce che, alla luce di quanto già premesso, la strategia adottata dall'azienda in termini di risparmi di costo assume il carattere di straordinarietà, in quanto intimamente correlata all'emergenza sanitaria ed al conseguente azzeramento del traffico passeggeri. Solo in questo contesto è stato possibile agire su alcune tipologie di costo che altrimenti sarebbero state catalogate come fisse ed incompressibili

Si riepilogano di seguito i principali costi operativi:

Voce di Costo	2020	2019	D % 2020/2019
carb. e lubr. C/acquisti	€ 41.092	€ 64.734	-36,5%
canone di conc. Software	€ 86.881	€ 99.960	-13,08%
spese man. e rip. Su beni propri	€ 922	€ 8.572	-89,2%
canone manut. su beni propri	€ 30.485	€ 43.212	-29,5%
spese man. e rip.su beni reversibili	€ 9.495	€ 19.396	-51,0%
canone manut. su beni reversibili	€ 181.462	€ 201.635	-10,0%
canone manutenzione e rip. Beni security	€ 98.860	€ 117.087	-15,6%
prestazioni prof.li amministrative	€ 137.516	€ 230.321	-40,3%
serv. di security	€ 634.185	€ 893.429	-29,0%
energia elettrica	€ 291.578	€ 411.999	-29,2%
Spese di incremento traffico Ex LR14/19	€ 68.130		-
spese di pulizia	€ 167.552	€ 161.888	3,5%
spese legali	€ 96.367	€ 173.929	-44,6%
servizi sanitari aeroportuali	€ 179.913	€ 268.965	-33,1%
Personale	€ 2.640.427	€ 3.143.123	-16,0%

	AIRGEST SPA 2020	AIRGEST SPA 2019	D % 2020/2019
Totale Costi della Produzione	€7.187.635	€8.873.848	-19,00%
Indicatore Costi della Produzione/Pax	€38,73	€21,57	79,57%

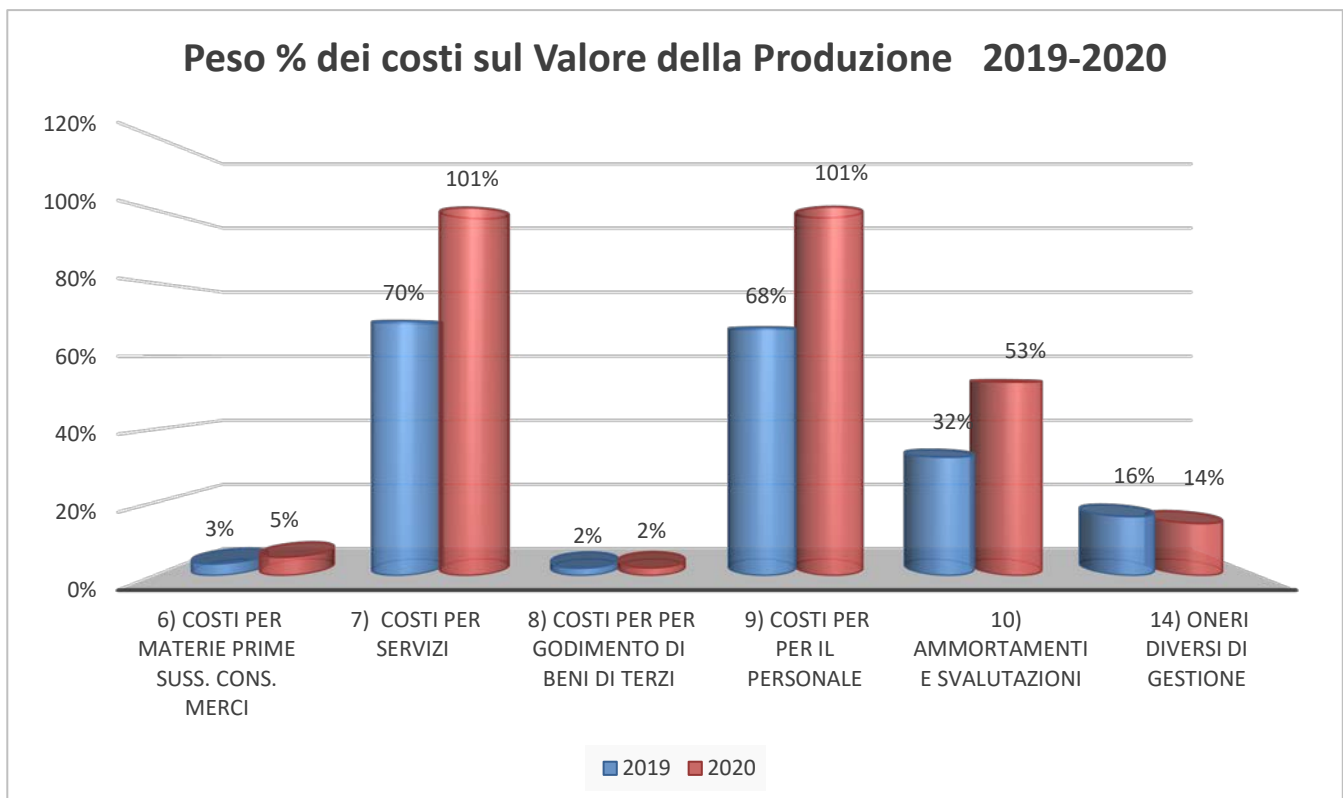
Dall'analisi di tali categorie di costo è opportuno evidenziare che:

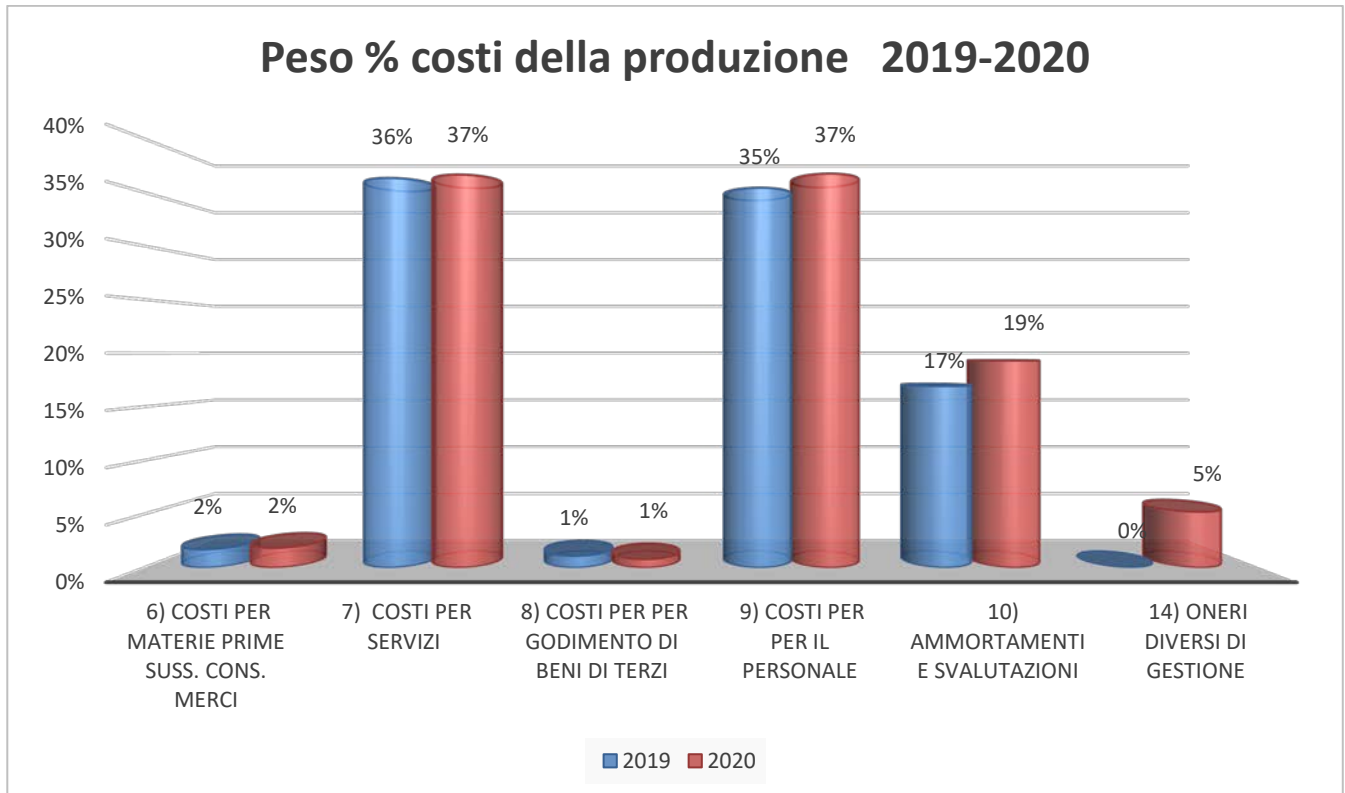
- **I costi per materie prime** ammontano ad €132 mila, in contrazione del 12,4% rispetto all'anno precedente. Tale contrazione è riconducibile in primis alla riduzione dei volumi di carburante approvvigionati, soprattutto per autotrazione, alla contrazione delle spese per indumenti da lavoro oltre che di materiali di consumo. Si evidenzia una leggera crescita dei materiali di manutenzione per via dell'internalizzazione di alcune attività manutentive che hanno comportato l'acquisto di materiali.
- **I costi per Servizi** ammontano a € 2.634 mln, in contrazione rispetto a quanto registrato nell'esercizio 2019 (-18,3%). Tra le variabili di costo che hanno contribuito alla determinazione del risultato si rileva l'abbattimento dei costi per l'approvvigionamento di energia elettrica (-29,2%), la riduzione dei costi security (-29%), spese legali e prestazioni amministrative oltre alla razionalizzazione di alcune voci di costo che in aggregato contribuiscono a marcare significative

economie. Il macro aggregato manutenzioni fa registrare un decremento di costo pari al 13,2%, per via della sospensione di alcuni contratti in epoca Covid.

Si evidenzia inoltre la riclassificazione dei costi per buoni pasto personale dipendente tra i costi per servizi, precedentemente contabilizzati tra i costi per il personale

- **I costi per il personale** hanno fatto registrare una contrazione complessiva pari al -16%, detta riduzione è nel dettaglio riconducibile in misura quasi esclusiva al ricorso imponente agli ammortizzatori sociali, sia sotto forma di cassa integrazione straordinaria (CIGS), sia di cassa integrazione in deroga causale Covid (CIGD). Il costo per il personale dell'esercizio viene alleggerito dei costi per buoni pasto personale dipendente, oggi riclassificati tra i costi per servizi. Da segnalare gli oneri sostenuti per rinnovo del CCNL con erogazione di un una-tantum.

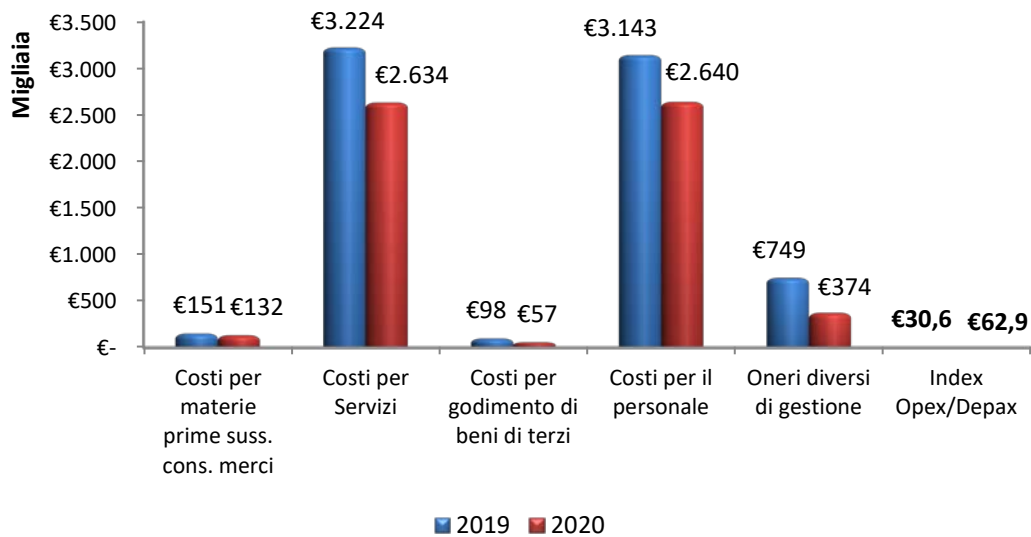




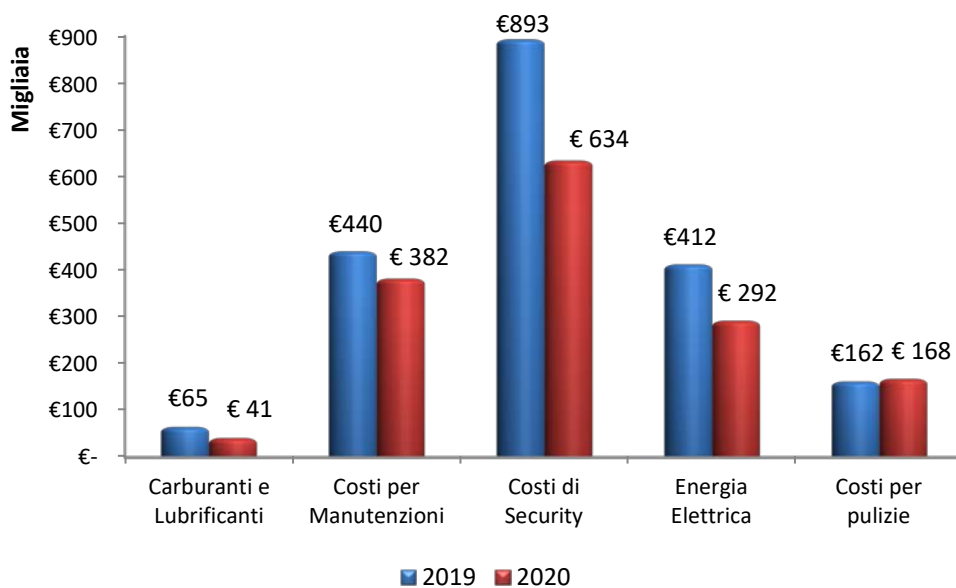
Riconducendo l'analisi ai costi correnti per la gestione Aeroportuale c.d. OPEX, si rileva che l'indicatore Opex/Passeggeri in partenza ha sostanzialmente raddoppiato il proprio valore rispetto al 2019, a fronte di una contrazione del traffico passeggeri in partenza pari al

– 54,9%. È dunque pacifico la che 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 2019-2020



## Dettaglio principali valori Opex 2019-2020



### EQUITY

Come da adempimento previsto in sede di approvazione del bilancio d'esercizio 2018 ex art 2446 cc comma 2, l'organo amministrativo ha deliberato in data 29 maggio 2020 la convocazione di apposita assemblea straordinaria dei soci al fine di ridurre le perdite iscritte al patrimonio della Società alla data del 31.12.2018, e pertanto deliberando:

1. di coprire integralmente le perdite evidenziate nella situazione patrimoniale al 31 dicembre 2018 per complessivi Euro 5.148.000,51 nel modo seguente:

- mediante l'utilizzo dell'intera riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva Straordinaria" per complessivi Euro 2.489.246,87, riducendo così la perdita al 31.12.2018 ad Euro 2.658.753,64;
- riducendo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2446 del Codice Civile, comma 2, il capitale sociale da nominali Euro 8.333.760,00 a nominali Euro 5.666.956,80, in proporzione alle azioni da ciascun socio possedute, riducendo il valore nominale di ogni singola azione da Euro

10,00 a Euro 6,80, così da assorbire integralmente le perdite residue iscritte a patrimonio al 31.12.2018;

- la creazione di una riserva Straordinaria per complessivi Euro 8.049,56;

Il consolidamento nell'esercizio 2020 dei risultati di perdita prospettati, ha proiettato l'azienda nella fattispecie prevista dall'art 2446 e l'art. 2447 del c.c. e 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 ha proposto all'Assemblea degli azionisti riunitasi in sessione ordinaria e straordinaria in data 12 novembre 2020 l'approvazione del proprio piano di risanamento ex d.lgs. 175/16 ed istanza di ricapitalizzazione della Società, tenendo conto non solo delle perdite maturate ma, in un contesto nazionale ed internazionale di fortissima sofferenza a causa dell'emergenza Covid-19, anche di quelle maturande, così da garantire una dotazione patrimoniale conforme ai dettati di legge durante il percorso di raggiungimento del break-even point e della conclusione del percorso di risanamento del business, previsto a far data dall'esercizio 2022.

L'Assemblea degli azionisti riunita in sessione straordinaria ha così deliberato di intervenire sul patrimonio della società ex art 2446 e 2447 c.c. e pertanto ha deliberato:

## **ANALISI DEI RISULTATI NON ECONOMICI**

### **ATTIVITÀ PER IL MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE DI AEROPORTO.**

Questo gestore ha condotto tra il 2017 e il 2019 la complessa ed articolata istruttoria per ottenere la conversione del certificato di aeroporto secondo il regolamento sopra citato, con il quale gli aeroporti europei vengono ad essere caratterizzati da importanti aspetti innovativi, di ampia portata che investono l'intero settore aeroportuale: da quello infrastrutturale a quello gestionale e tecnico operativo.

1) di coprire integralmente le perdite evidenziate nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 per complessivi 4.294.788,31 nel modo seguente:

" mediante l'utilizzo dell'intera riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva Straordinaria" per complessivi Euro 8.049,56 riducendo così la perdita al 31.12.2019 ad Euro 4.286.738,75;

" riducendo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2446 del Codice Civile, il capitale sociale da nominali Euro 5.666.956,80 a nominali Euro 1.375.070,40, riducendo il valore nominale di ogni singola azione da Euro 6,80 a Euro 1,65, in proporzioni alle azioni da ciascun socio possedute;

2) la creazione di una riserva straordinaria per complessivi Euro 5.147,65;

3) di aumentare il capitale sociale mediante l'emissione di nuove azioni da offrire ai soci in proporzione all'attuale partecipazione sociale, al loro valore nominale di Euro 1,65 per ciascuna, offerte in opzione al prezzo di Euro 2,683 ciascuna, e pertanto sopra la pari con un sovrapprezzo di ammontare pari ad Euro 1,033 per azione.

L'operazione si è conclusa nel corso del mese di gennaio 2021, con la rituale sottoscrizione da parte degli azionisti per n° 4.840.864 azioni per nominali Euro 7.987.425,60, con la creazione di una riserva da sovrapprezzo azioni per complessivi Euro 5.000.612,53, tale da garantire anche la copertura delle perdite maturande per l'esercizio 2020 dopo l'utilizzo delle poste di patrimonio netto di cui sopra, nonché la ricostituzione di un adeguato capitale sociale conforme anche a quanto previsto dal D.M. 521/97 e comunque all'art 2327 del codice civile.



sicurezza della pista di volo (il tutto meglio rappresentato nelle relazioni a bilancio degli ultimi anni).

Tali interventi richiedono un necessario coordinamento con Aeronautica Militare a livello centrale. Si sottolinea che nel corso dell'anno più volte è stata inoltrata la richiesta di incontro agli organi centrali competenti per individuare e compiere le attività utili per giungere alla definizione della convenzione prevista dall'art.238, comma 3 e 3bis del vigente TUOM.

L'emergenza pandemica in corso, ha determinato al momento l'impossibilità da parte di Airgest di rispettare le scadenze per il rientro delle prime non conformità fissate al 31.12.2020, per le quali con nota del 16 Dicembre c.a. è stata richiesta ad ENAC motivata proroga delle scadenze sino al 31.12.2021.

Allo stato attuale, un inteso lavoro di coordinamento è stato sviluppato a livello decentrato tra Airgest e AM 37° stormo. Coordinamento che ha determinato una revisione ed un'attenzione dei lavori da avviare nei prossimi anni, fornendo documentazione dettagliata delle non conformità presenti in strip per tramite dello stormo anche al 16° Gruppo Genio Campale di Bari. Tuttavia attività in sospeso, anche per la mancata intesa a livello centrale (Ministero Difesa e Ministero Trasporti).

Numerosi ed articolati lavori di riqualificazione sono stati svolti dal 37° stormo in area di manovra. In particolare è

stata avviata e terminata la I fase di riqualificazione degli impianti degli aiuti visivi luminosi (AVL), nel dettaglio tra Giugno-Ottobre sono stati sostituiti i cavi dei circuiti elettrici della pista 13R/31L, per un impegno complessivo di spesa di 700.000,00.

In riferimento agli audit di sorveglianza effettuati dal team incaricato Enac, in riscontro alle osservazioni aperte dall'Autorità, nel corso del 2020, la società di gestione ha dato seguito alle attività indicate:

- aggiornamento delle monografie degli ostacoli così come indicato dal Regolamento per la costruzione e gli esercizi degli aeroporti e dalla LOA (*letter of agreement*) tra Airgest ed Aeronautica Militare 37° Stormo;
- misurazione dei rilievi fotometrici degli impianti AVL della pista 13R/31L
- istituzione di un Comitato per le emergenze (AEC *Aerodrome-Emergency Committee*)
- aggiornamento del PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale), trasmesso ad Enac a Settembre ma non ancora approvato;
- definizione di alcune procedure e modelli allegati per chiudere le osservazioni relative al Manuale di Aeroporto.

Tutte le attività di routine da Manuale di Aeroporto sono state svolte regolarmente.

## OPERATIONS

Nel 2020 la pandemia da Covid-19 ha segnato profondamente l'andamento del traffico aereo, con ricadute particolarmente pesanti nell'area operations. Le attività di rampa e assistenza passeggeri hanno visto un grave decremento del traffico passeggeri e movimenti rispetto all'anno 2019: - 39% di movimenti e - 55% di passeggeri.

La drastica riduzione dei voli ha causato ricadute pesanti sull'occupazione ponendo adeguate misure di sostegno come la Cassa integrazione in Deroga per tutto il personale aziendale con un maggiore impatto sulle risorse operative legate ai movimenti aerei.

Si sono adeguate le procedure operative di assistenza ai voli e passeggeri secondo le sopraggiunte esigenze legate al contenimento del virus e nello specifico, secondo i principi delle Linee Guida Enac ed in coordinamento alle policy e procedure delle compagnie aeree operanti sullo scalo di Trapani, si è provveduto al controllo degli accessi nell'area partenza posta al primo piano; ad attività di pre-screening come la misurazione della temperatura e obbligo di uso di mascherina per tutti i passeggeri; alla predisposizione di appositi desk per le autodichiarazioni

obbligatorie per il viaggio; a ricordare, tramite messaggi vocali, le corrette procedure da seguire all'interno del terminal e fino a bordo degli aeromobili; a gestire l'imbarco a bordo a piccoli flussi per limitare al massimo gli spostamenti e i movimenti in apron e all'interno dell'aeromobile per permettere di posizionare i bagagli a mano di dimensioni consentite all'interno delle cappelliere.

In relazione alla gestione dei passeggeri a ridotta mobilità, si è provveduto ad implementare idonee misure atte a prevenire la diffusione del virus e la prevenzione nei confronti dei propri lavoratori così come garantire l'opportuna igienizzazione dei mezzi di handling.

Si è stabilito di individuare degli stand aeromobili isolati per permettere di attuare le procedure di contenimento necessarie nel caso in cui si dovessero manifestare presenze di soggetti con sintomatologie sospette a bordo degli aeromobili in arrivo.

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 notevole contrazione dei voli.

## **SVILUPPO INFRASTRUTTURE e MANUTENZIONE**

Nel corso dell'anno 2020, il programma di progettazione infrastrutture per l'Aeroporto Civile "V. Florio" di Trapani Birgi, ha sviluppato l'ammodernamento degli impianti automatizzati dei parcheggi P1 e Operatori Aeroportuali, avviando la gara per l'affidamento della "Fornitura e posa in opera di impianti automatizzati, software applicativi per il parcheggio P1 e parcheggio operatori aeroportuali".

Tra gli interventi di manutenzione ordinaria eseguiti nel corso dell'anno invece, si evidenzia la fornitura e posa in opera di concertina metallica per la copertura dell'ex locale cabina elettrica e inferriate metalliche per i locali

p.s.s.a. volti a garantire la security aeroportuale. Segue, il ripristino delle pavimentazioni di raccordo marciapiedi e carreggiate antistanti l'infrastruttura Terminal e la sostituzione della segnaletica verticale di informazione parcheggi. Riqualfica della segnaletica orizzontale degli attraversamenti pedonali e percorsi pedonali.

Altro, l'intervento di manutenzione ordinaria di riparazione parziale dell'impermeabilizzazione dei solai di copertura dei gates 1-8 e copertura arrivi internazionali dell'infrastruttura Terminal, e copertura locale p.s.s.a.

## **SAFETY**

Il Safety Management System (SMS), è un sistema per la gestione della sicurezza nelle operazioni aeroportuali, avente come scopo primario la prevenzione di inconvenienti e incidenti. Esso è uno strumento dinamico, che garantisce il monitoraggio delle performance di sicurezza e il loro miglioramento continuo, in virtù delle segnalazioni provenienti dal personale operativo.

Le analisi ricavate grazie al Reporting System, di importanza fondamentale nel SMS, e la conseguente estrapolazione dei KPI degli eventi dell'anno in esame, rappresentano in modo chiaro la particolarità dell'anno 2020: a causa della riduzione del numero di movimenti, dovuta alle restrizioni derivate dalla pandemia da COVID 19, si è avuta una conseguenziale diminuzione nel numero degli eventi.

L'analisi dei KPI per quest'anno ha rilevato che, per alcuni eventi, si è avuto un andamento piuttosto positivo, in alcuni casi gli indici sono rimasti invariati, in quanto non si sono verificati eventi, in altri casi ancora si è avuto un peggioramento, rispetto all'anno precedente. I valori, comunque, vanno interpretati puntualmente, ribadendo la particolarità del momento storico che stiamo vivendo. Il Safety Manager ha condotto degli studi di valutazione (*Risk Assessment*) riguardanti operazioni con velivoli di classe "E" comprendendo l'analisi di tutti i requisiti e le prescrizioni che devono sussistere sull'aeroporto di

Trapani Birgi per poter ospitare un aeromobile di tale categoria, sia per scopi operativi che commerciali.

Durante il corso dell'anno 2020, grazie alla collaborazione della risorsa in supporto per l'area HSE, si sono svolti corsi in aula di patente aeroportuale di tipo "A" al personale Airgest, ditte esterne ed enti pubblici, finché non si è dovuto procedere, a seguito di DPCM del 7 novembre 2020 - che decretava sospese le attività di formazione frontale, all'organizzazione di classi virtuali *e-learning* per i corsi sopramenzionati. Alcune di queste lezioni, allestite su piattaforma *Google Meet*, sono state svolte in lingua inglese, in quanto l'utenza non era di origine italiana. Sono poi state create le credenziali online per il conseguimento dell'attestato di Rischi di Airside, per l'accesso in area sterile a favore di personale Airgest, tecnici aeromobili, ditte esterne ed enti pubblici.

Come nel 2019, nei primi mesi del 2020, si è reso necessario avviare l'attività di falconeria a causa dell'elevata presenza di specie infestanti nel nostro sedime, per il loro allontanamento con lo scopo di mitigare sia il rischio di bird-strike che per motivi igienico-sanitari. L'attività ha poi subito una sospensione durante il periodo di lock down, in quanto lo scalo di Trapani è rimasto chiuso per il decreto n. 112 del 12 marzo 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per essere poi ripresa il 1 luglio, fino alla scadenza naturale del contratto.

## SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Il servizio di prevenzione e protezione è fondamentale per la sicurezza in azienda: esso aiuta i soggetti aziendali a mettere in atto tutte le procedure che consentono di operare in sicurezza.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione coinvolge tutti i dipendenti, l'insieme di persone, sistemi e mezzi aziendali finalizzati all'attività di prevenzione e protezione dai rischi professionali per i lavoratori e della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Per quanto riguarda il 2020 non si sono registrati infortuni sul lavoro nell'arco dell'anno, così come anche nel 2019. Non si sono registrate denunce in corso di malattie professionali riconosciute.

Nel 2020 sono stati aggiunti aggiornamenti nel DVR, introducendo nuovi rischi specifici e conseguenti restrizioni a causa della pandemia da COVID-19. Per questo motivo, da marzo in poi - nel corso dell'anno, è stato redatto il Protocollo Aziendale Anti-contagio, in tre edizioni, in ottemperanza ai DPCM e relativi allegati, emanati durante tutto il periodo emergenziale, che racchiude le linee guida da seguire per prevenire i rischi di contagio tra i lavoratori e fornisce le giuste indicazioni finalizzate a incrementare l'efficacia delle misure precauzionali di contenimento per contrastare l'epidemia da Covid-19.

A causa della emergenza sanitaria globale, si è provveduto ad acquistare DPI specifici anti-Covid e strumenti per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori (guanti monouso, maschere facciali filtranti, spray disinfettanti, termometri laser, ecc.), oltre che la necessaria attrezzatura e relativi DPI per la sanificazione dei locali aziendali: tute per il rischio chimico-biologico, maschere a pieno facciale e relativi filtri, macchina nebulizzatrice e miscela disinfettante liquida levuricida (Presidio medico chirurgico approvato dal Ministero della Salute), che per motivi di sicurezza viene stoccata in armadi di protezione

### COVID -19

La pandemia da Covid 19 ha messo a dura prova le aziende nel contrastare il rischio da contagio all'interno dei luoghi di lavoro. Si è subito provveduto ad emanare dei protocolli anti-contagio da applicare nelle attività produttive, indicando specifiche misure di sicurezza da adottare attraverso protocolli anti-contagio interni; a fronte di questi ultimi, viene introdotta la figura del *Covid Manager* con compiti di coordinamento per l'applicazione delle misure anti-contagio in azienda.

Premesso che anche per l'attuazione delle misure di prevenzione dal contagio da Covid 19 negli ambienti di lavoro rimangono confermati ruoli e responsabilità previsti

per il rischio chimico. È stata quindi elaborata una procedura ad hoc, la P-HES-02, per cui da luglio, con la creazione di un gruppo di lavoratori appositamente formati ed addestrati, gli Addetti Aeroportuali alle Sanificazioni (AAS), viene effettuata la sanificazione dei locali aziendali, durante le ore notturne, a terminal chiuso, con frequenza massima settimanale o comunque con periodicità tale da garantire la salubrità dei luoghi di lavoro, dei mezzi e delle attrezzature in uso.

Tramite software di gestione magazzino DPI, utilizzato dall'area SSL per il monitoraggio dei prelievi e l'ottimizzazione delle scorte di magazzino e per la programmazione degli acquisti, da un'analisi dei movimenti si evince che nell'anno 2020 sono stati consegnati 5.707 DPI al personale Airgest.

Altresi, il DPCM del 26 aprile 2020 ha espressamente previsto che le attività produttive e commerciali dovessero esporre all'interno dei propri locali specifici cartelli precauzionali: per agevolare il rispetto di tale obbligo si è provveduto all'acquisto di apposita cartellonistica diretta ai lavoratori aeroportuali e anche ai passeggeri, visibile nei luoghi maggiormente frequentati segnalando le corrette modalità di comportamento. Oltre a ciò, sono stati dati in subconcessione degli spazi aeroportuali ove ubicare distributori automatici di dispositivi di protezione per la salute ed igienizzanti per l'utenza, sia in Landside che in Airside.

Durante il periodo di lock down sono stati sospesi alcuni contratti di fornitori con successiva riattivazione dal 1 luglio, con la fase 3 e la ripresa delle attività aeroportuali. Sono stati redatti più di una decina di documenti di valutazione sui rischi interferenti (DUVRI) per i cantieri di lavoro in esecuzione su tutto il sedime aeroportuale.

dal D. Lgs. 81/08, per ogni azienda è individuato dal DDL un referente unico ("Covid Manager"), con funzioni di coordinatore per l'attuazione delle misure di prevenzione e controllo e con funzioni di punto di riferimento con il Sistema Sanitario Regionale, anche per agevolare le attività di *contact tracing*. Tale referente è stato individuato tra i soggetti componenti la rete aziendale in Airgest, nella figura del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP).

In base a quanto appena affermato, i compiti del Covid Manager sono di coordinamento all'attuazione delle misure anti-contagio aziendali, questo anche in relazione

con il Comitato Aziendale di Controllo, costituito all'uopo in Airgest, come previsto dal Protocollo nazionale del 24 aprile 2020, e che è così composto: RSPP, Medico Competente, RLS e rappresentanze sindacali presenti in azienda. Il compito del suddetto comitato è quello di verifica del Protocollo Aziendale anti-contagio in modo da evidenziare le eventuali carenze, analizzare l'evoluzione della situazione al fine di valutare l'aggiornamento del protocollo stesso, il quale contiene in sintesi le principali raccomandazioni e azioni per lavoratori, fornitori/ditte esterne e anche per l'utenza aeroportuale.

In questo modo si è previsto un certo numero di regole da seguire: da quando l'attività è ripresa, per tutti i lavoratori sono state poste in essere una serie di misure essenziali quali l'uso della mascherina, orari di ingresso e uscita scaglionati, smart working e una generale riorganizzazione interna per ridurre al massimo i contatti, annullando le riunioni in presenza, così come anche la formazione in aula, oltre che programmando la sanificazione degli ambienti, con una certa frequenza, così da limitare le situazioni di rischio sanitario. L'ingresso di tutti i lavoratori, compresi quelli degli enti pubblici e altri operatori presso i luoghi di lavoro negli edifici aeroportuali deve avvenire previa misurazione della temperatura corporea, che è obbligatoria, presso le seguenti postazioni: biglietteria, varco staff, varco carraio e locali del PSSA.

Di seguito il dettaglio:

Alcune ulteriori modifiche sono state apportate per la protezione dei dipendenti, soprattutto per coloro che sono a contatto diretto col pubblico dotando di schermi parafiatto in plexiglass le postazioni ai banchi check-in e ai gates di imbarco. Viene inoltre garantita la presenza di liquido igienizzante per le mani nei punti critici dell'infrastruttura: area check in, sala amica, controlli security varchi pax, controllo security varco staff, controllo varco carraio, gates d'imbarco, arrivi nazionali e internazionali, uffici Airgest ed Enac.

Come riportato nel paragrafo precedente, si annovera l'acquisto di DPI specifici e strumenti per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, oltre che di necessari dispositivi e attrezzature per la sanificazione dei locali aziendali. Si ricorda inoltre che è stata elaborata la procedura P-HES-02 con costituzione del gruppo AAS (Addetti Aeroportuali alle Sanificazioni) responsabili di effettuare con una certa regolarità la sanificazione dei locali, mezzi e attrezzature aeroportuali; questo ha contribuito a ridurre le spese aziendali cui si sarebbe andati incontro se si fosse ricorsi all'impiego di ditte esterne per effettuare le sopracitate operazioni di sanificazione. Nell'anno 2020, dall'inizio dell'emergenza sanitaria, sono stati consegnati 2.121 DPI anti-Covid al personale Airgest.

<b>TIPOLOGIA DPI</b>	<b>NR. DPI CONSEGNATI</b>
MASCHERE FACCIALI FILTRANTI (chirurgiche, FFP1, FFP2)	2.023
BOX GUANTI IN NITRILE (100 pz/cadauno)	64
SPRAY DISINFETTANTE (bomboletta)	4
MASCHERE A PIENO FACCIALE	6
FILTRI PER MASCHERE A PIENO FACCIALE	11
TUTE RISCHIO BIOLOGICO	13
<b>TOT DPI CONSEGNATI NEL 2020 2.121</b>	

Come previsto, non solo dai DPCM emanati dal Governo ma anche dalle Linee Guida di Enac, si è svolta una riorganizzazione degli spazi interni al sedime per la fruizione da parte dei passeggeri: si è provveduto ad acquistare ed esporre apposita cartellonistica diretta, ben visibile nei luoghi maggiormente impegnati, che mostrano le corrette modalità di comportamento.

Tramite snakes divisorii si è effettuata separazione dei flussi dei passeggeri all'interno e all'esterno del Terminal, tra area arrivi e area partenze, e lungo tali percorsi è stata apposta segnaletica verticale ed orizzontale bilingue con chiare indicazioni sulle misure di distanziamento da mantenere, sull'utilizzo obbligatorio di dispositivi previsti per l'accesso alle aree aeroportuali. Queste informazioni

sono ribadite anche attraverso monitor e messaggi audio informativi.

Bisogna però ricordare come l'RSPP, in forte anticipo rispetto a quanto emanato dalle istituzioni a seguito dell'insorgere della pandemia, avesse già provveduto alla riorganizzazione degli spazi aeroportuali dedicati ai passeggeri in area sterile, disponendo gli snakes divisorii in modo da creare un certo distanziamento lungo i percorsi dedicati agli imbarchi, come azione di mitigazione al fine di scongiurare assembramenti.

## AMBIENTE

All'inizio dell'anno 2020, per quanto riguarda l'area Ambiente, sono stati completati i lavori di adeguamento presso l'ex area Q8, destinando la stessa come deposito temporaneo dei rifiuti prodotti in Airside. Sono stati altresì terminati i lavori relativi al nuovo deposito temporaneo dei rifiuti ubicato in Landside, presso l'area di ingresso del gate di emergenza. Il suddetto deposito è stato recintato su ogni lato ed è stata apposta telecamera di sorveglianza; l'uso di tale deposito è stato ristretto esclusivamente agli operatori aeroportuali a cui è stata consegnata una copia delle chiavi. L'implementazione di quanto sopra ha determinato un evidente miglioramento della gestione dei rifiuti

## INFORMATION TECHNOLOGY

Nel corso del 2020, 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:

è stata migliorata e potenziata la connettività internet aziendale mediante l'implementazione di un nuovo servizio di trasporto dati su portante fibra ottica, aderendo al contratto quadro OPA per i servizi di connettività nell'ambito del Sistema Pubblico di Connettività (SPC2) della centrale acquisti nazionale Consip spa. Il sistema di backup dei dati aziendali è stato ottimizzato mediante la configurazione di un nuovo servizio di backup remoto dell'infrastruttura server, che consiste nel salvataggio dei dati in un "sito secondario" o "sito di Disaster Recovery". Tale soluzione tecnica, in caso di disastro (terremoto, incendio, inondazione, attacco terroristico, ecc.) tale da rendere inutilizzabili i sistemi informativi del sito primario, garantisce l'integrità e l'accesso ai dati dal sito secondario.

Inoltre sono state stabilite modalità di pre-screening obbligatorie per i passeggeri in partenza, prima di effettuare i controlli di sicurezza e accedere in area sterile, con la misurazione della temperatura corporea attraverso termo-scanner, e con le stesse finalità sono stati installati nr 02 termo-scanner alle uscite degli arrivi in area Terminal, per controllare la temperatura dei passeggeri in arrivo.

È stata creata altresì un'apposita pagina sul sito web di Airgest per informare gli utenti sulle regole da seguire una volta in aeroporto.

indifferenziati oltre che delle condizioni igienico-sanitarie dell'intera area Landside, miglioramenti riassumibili come di seguito:

- 1) I rifiuti stoccati sono soltanto quelli aeroportuali e nessuna persona esterna agli operatori aeroportuali potrà più conferirvi rifiuti senza autorizzazione;
- 2) I rifiuti, non potendo essere trasportati dal vento, non si disperdono più per l'intera area parcheggio, determinando una riduzione delle attività periodiche di pulizia da parte della ditta contrattualizzata, generando così un abbassamento dei costi oltre che un evidente vantaggio in termini di immagine per la società.

Nella macro-area dei "Sistemi di scalo" sono stati sostituiti i pc dedicati alle postazioni del sistema di scalo ck-in, gate, centraggio e biglietteria per migliorare i tempi di risposta dei nuovi DCS di compagnia. Inoltre nel corso del 2020 è stato ampliato il sistema di teleallertamento HEELP-PEA mediante la fornitura, l'installazione e la configurazione di nuovi dispositivi hardware e relative licenze software presso i locali SSA, COE e Varco 10.

Nei periodi di sospensione dell'operatività dello scalo di Trapani-Birgi a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, l'area Information Technology ha ridotto i costi di gestione rimodulando i servizi di manutenzione dell'infrastruttura software e hardware dei sistemi di scalo, poichè non utilizzati in assenza di voli e passeggeri in transito.

Dal mese di Agosto 2020 l'area Information Technology è stata potenziata con l'acquisizione di un servizio di supporto on-site in outsourcing.

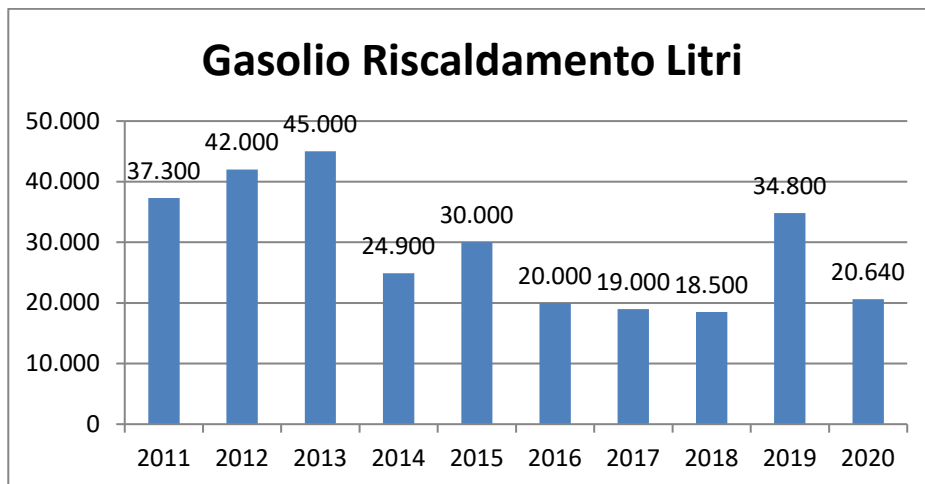
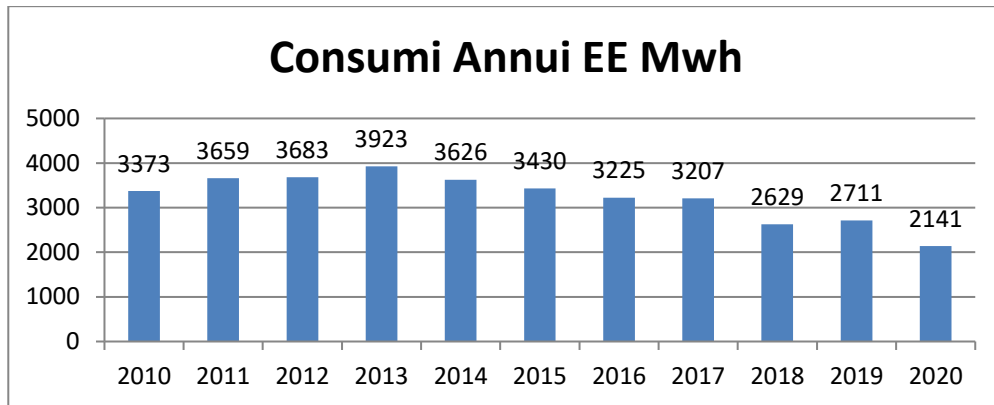
## ENERGY

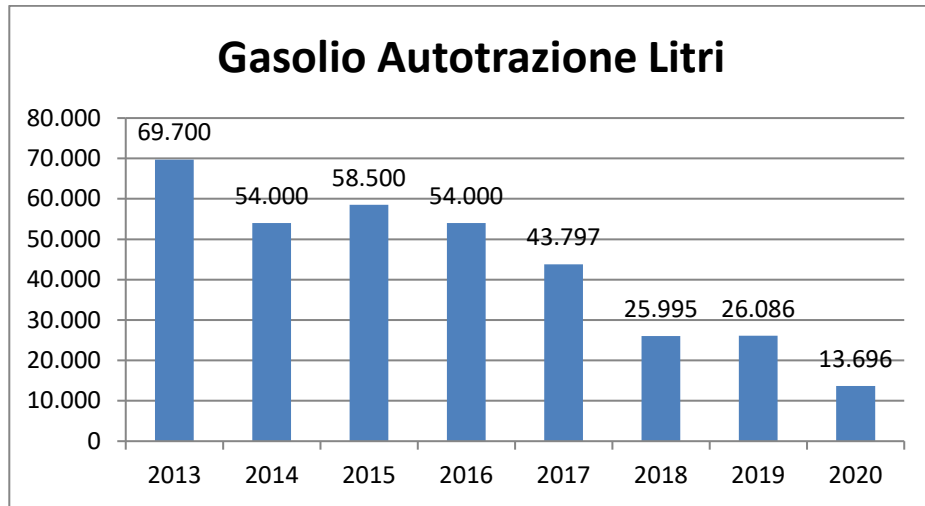
Nel corso del 2020 si riscontrano le seguenti variazioni dei consumi energetici rispetto al 2019, in particolare:

- Energia Elettrica: -21%
- Gasolio Riscaldamento: -41%

- Gasolio Autotrazione: -47,5%

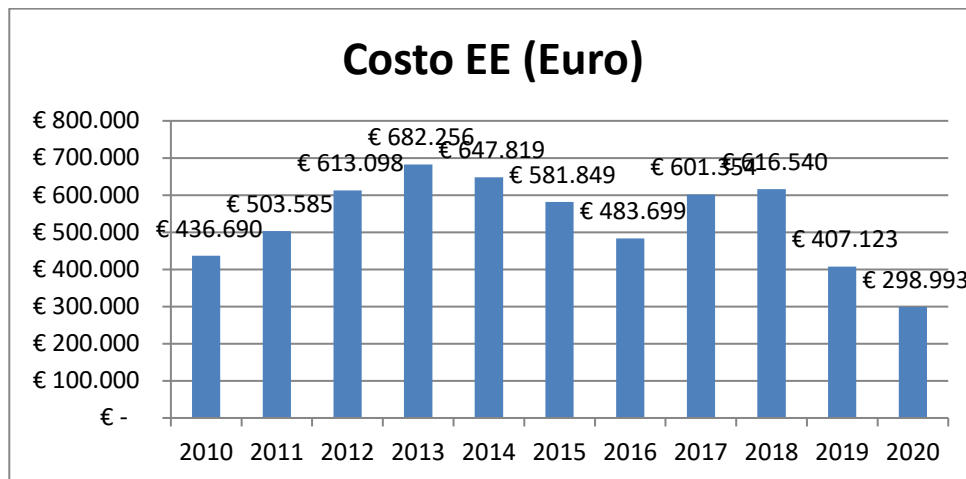
Di seguito si riporta il trend storico dei consumi:



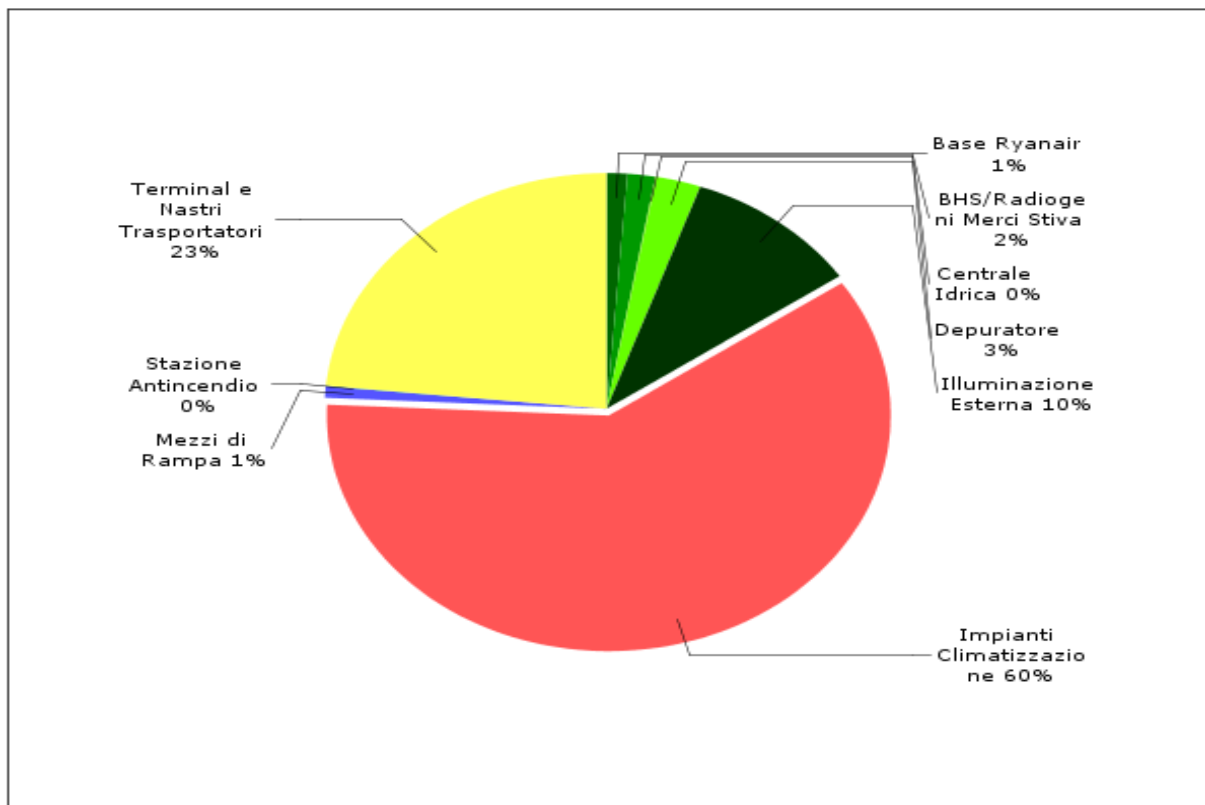


Nel 2020 si riscontra una riduzione del 27% del costo della bolletta elettrica rispetto al 2019, dovuta alla diminuzione del 21% dei consumi e all'applicazione delle tariffe della convenzione consip EE16 a prezzo variabile

che, visto l'andamento decrescente del costo dell'Energia Elettrica a seguito dell'emergenza Covid-19, sono risultate molto vantaggiose.



Di seguito si riporta il consumo di energia elettrica dell'anno 2020 distinto per tipologia di impianto:



Nel corso del 2020 l'area Energy ha collaborato nella definizione di progetto di efficientamento energetico, in particolare una proposta di partenariato pubblico privato del servizio integrato di energia, gestione, conduzione, manutenzione e riqualificazione energetica degli impianti termici ed elettrici dell'Aeroporto Civile di Trapani-Birgi ai sensi dell' art. 183 del D.Lgs nr. 50/2016. Sono state svolte le seguenti attività:

- un'analisi dello stato di fatto del sistema edificio-impianto, rilevandone criticità, potenzialità e consumi energetici;

- valutazione delle possibili soluzioni da intraprendere per raggiungere un miglioramento del sistema in termini di efficienza energetica;
- definizione della migliore proposta progettuale volta all'ammodernamento tecnologico degli impianti e delle componenti edilizie, alla minimizzazione dei consumi e dell'impatto energetico, nonché all'aumento del comfort degli spazi di fruizione

### SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ

La grave crisi legata alla pandemia mondiale del 2020 ha avuto le sue refluenze anche sullo svolgimento delle regolari attività dell'area qualità. Il periodo di CIGS, seguito poi dalla CIGD e dalla chiusura dello scalo, ha notevolmente rallentato, e in alcuni periodi sospeso, lo svolgimento degli audit in campo, mancando le attività tipiche da monitorare. In particolare, lì dove possibile, si è proceduto allo svolgimento di poche verifiche documentali, che hanno confermato che i processi sono stati comunque seguiti anche nei momenti più difficili.

Nel caso dell'audit dell'Organismo di Certificazione, Rina, svoltosi nel mese di maggio per il mantenimento della certificazione ISO9001:2015, si tenuto a distanza e, anche in questo caso, è stato esclusivamente e necessariamente solo documentale. Pur tuttavia si è chiuso positivamente e gli auditor hanno espresso la loro soddisfazione della gestione dei processi da parte di Airgest anche durante questo difficile periodo. E' proseguita, infine, la formazione delle risorse dell'area Qualità che nel corso del 2020 hanno partecipato al corso a



distanza sulla “Gestione dei documenti aziendali” tenuto da AICQ Sicilia nel mese di maggio.

## RILEVAZIONI CARTA DEI SERVIZI

Nonostante le difficoltà collegate ad una forte contrazione del traffico aereo e dei passeggeri sullo scalo di Trapani, nonché le difficoltà collegate all’effettuazione materiale, in particolare dei sondaggi di customer satisfaction rivolti ai passeggeri per le misure anticovid adottate, la società esterna incaricata delle rilevazioni è comunque riuscita ad effettuare regolarmente le rilevazioni previste, sia nella settimana di alta stagione (dal 27.09. al 05.10.2020) che di bassa stagione (dal 16 al 11.12.2020). In particolare, ha raggiunto il campione grazie al maggior traffico avuto dallo scalo nel periodo estivo, contrattosi poi sin dall’inizio del periodo invernale. Le rilevazioni sono state effettuate distribuendo ai passeggeri e poi ritirando le copie cartacee dei questionari al fine di evitare di avvicinarsi fisicamente agli intervistati, nel rispetto delle norme anticovid. Pur con le difficoltà appena rappresentate e le particolari condizioni in cui si è operato, i risultati conseguiti sono stati, comunque, soddisfacenti e hanno mostrato che gli obiettivi prefissati sono stati, nella maggior parte dei casi, conseguiti. Alcuni sono risultati di poco al di sotto dei target prefissati ad eccezione della percezione sul livello di comfort complessivo che mostra uno scostamento rispetto al target di 7,3 punti percentuali ma bisogna tenere in considerazione i disagi causati ai passeggeri dall’adozione dei protocolli anticontagio per la gestione della crisi epidemiologica. In ogni caso, i livelli di soddisfazione, anche alla luce di questo fattore, mostrano comunque buoni valori.

In merito ai tempi di attesa si sono registrati per lo sbarco del primo passeggero tempi di attesa maggiori rispetto all’obiettivo ma, anche in questo caso, tale risultato è in parte da imputare alle procedure di sbarco più lunghe a cui si sono adeguate le compagnie aeree in ottemperanza ai protocolli anti-contagio da Covid-19. Così come si registrano tempi di attesa in coda al check-in e ai varchi di sicurezza più alti dei rispettivi target

## FORMAZIONE

Nel corso del 2020 - fermo restando l’avvenuta erogazione di quella formazione obbligatoria svolgibile in modalità a distanza - anche la formazione programmata per l’annualità in parola ha subito un rallentamento, con particolare riferimento a quella del personale operativo, sia per il lungo periodo di vigenza della Cassa Integrazione sia per il susseguirsi dei DPCM che progressivamente hanno sospeso la formazione in aula nonché per la conseguente chiusura dello scalo nei mesi di marzo-aprile. Parte della formazione è ripresa nella summer per poi avere un nuovo

Relazione sulla Gestione Esercizio 2020

sempre a causa dell’adozione dei protocolli anti-contagio, atti a garantire il distanziamento interpersonale e la misurazione della temperatura dei passeggeri in partenza.

A seguito della pandemia, gli aeroporti italiani coordinati da Assaeroporti e dietro proposta presentata ad ENAC, hanno proceduto alla raccolta di dati per l’elaborazione di 15 nuovi indicatori legati alla gestione della crisi epidemiologica per i quali non sono stati ancora definiti i target essendo di nuovo ingresso. Anche in questo caso, comunque, i dati mostrano dei risultati soddisfacenti sia in termini di percentuale di passeggeri soddisfatti, sia in termini di tempi rilevati. In proposito, si rileva, rispetto all’alta stagione, un aumento dei tempi per la rilevazione della temperatura dei passeggeri in arrivo perché durante il periodo delle rilevazioni di bassa stagione è entrata in vigore un’ordinanza che prevedeva di eseguire il tempone a tutti i passeggeri in arrivo da altre Regioni.

Ampiamente positivi permangono i dati sulla soddisfazione dei passeggeri PRM e sui tempi di attesa per la prestazione del servizio.

Con nota del 14.01.2021, ENAC ha inoltre comunicato che *“Le società di gestione dovranno comunque presentare ad ENAC la Carta dei servizi 2021 con le tempistiche previste dalla GEN 06”* ma che *“In considerazione dell’emergenza sanitaria ENAC ha ritenuto di consentire ai gestori la presentazione degli indicatori in misura ridotta rispetto a quanto previsto dalla circolare GEN06 sulla base delle rilevazioni effettuate da ciascun gestore”*

Infine *“in detto contesto non è richiesta la presentazione dei target 2021”* ed, inoltre, *“...sarà possibile non pubblicare la sezione II di cui all’allegato 3 della GEN06 contenente gli indicatori valorizzati”*.

rallentamento con l’avvio della winter 2020. Ciò anche per le difficoltà nella somministrazione di corsi da parte degli Enti di formazione anch’essi coinvolti dagli effetti della pandemia. La quasi totalità della formazione effettuata si è tenuta in modalità e-learning per evitare la presenza delle risorse in aula e nel rispetto delle misure anticontagio.

Pienamente svolta è stata invece la formazione del personale amministrativo che meno degli altri settori ha subito le conseguenze della pandemia, avendo continuato anche con la modalità dello smart working a svolgere il

proprio lavoro quotidiano e che, dunque, con più facilità ha potuto svolgere anche la formazione a distanza.

Nel periodo di riapertura nei mesi estivi si è anche tenuto il corso di Inglese generale e aeroportuale pari a 32 ore, finanziato con le somme del bando approvato da Fondimpresa.

Le nominated persons riconosciute da ENAC ai sensi del Reg. 139/2014 e altri responsabili d'area hanno partecipato

ai corsi e-learning organizzati da ACI Europe il cui costo è stato particolarmente agevolato nel periodo del lock down di marzo-aprile.

Tuttavia, è ugualmente proseguita l'attività di avvio di ricerche di mercato per l'affidamento di corsi di formazione da svolgersi non appena il personale sarà interamente in forza e sarà possibile ritornare in aula.

## MOG231, CODICE ETICO E SISTEMA PRIVACY

Nell'annualità di riferimento è giunto a termine il servizio, affidato a società esterna, di aggiornamento del MOG231 e nel mese di gennaio 2021 è stato completato anche l'aggiornamento – servizio anch'esso affidato a società esterna - del Sistema privacy.

Dall'11 febbraio 2016, infatti, – data del primo aggiornamento del MOG 231 deliberato dal CdA di Airgest – sono, infatti, intervenute diverse novelle legislative in materia di responsabilità amministrativa che hanno determinato la necessità nel 2020 di procedere, per il tramite della società esterna QSM SrL, all'aggiornamento del Manuale, che adottato per la prima volta in Airgest nel 2014, necessitava di essere reso pienamente conforme alla normativa vigente.

In particolare, sono state introdotte nuove fattispecie di reato rilevanti ai fini del D. Lgs. n. 231/2001, quali:

il delitto di frode nelle pubbliche forniture ex art. 356 c.p.; il delitto di frode ai danni del Fondo europeo agricolo di garanzia e del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale ex art. 2 L. 898/1986; il delitto di peculato (ad eccezione del peculato d'uso) ex art. 314, c. 1, c.p. ed il delitto di peculato mediante profitto dell'errore altrui ex art. 316 c.p.; il reato di abuso d'ufficio ex art. 323 c.p.; ed inseriti i nuovi reati tributari, in aggiunta a quelli già inseriti nel precedente aggiornamento dei reati presupposto; in particolare sono stati inseriti il delitto di dichiarazione infedele in caso di gravi frodi IVA transfrontaliere ex art. 4 D. Lgs. 74/2000, l'omessa dichiarazione in caso di gravi frodi IVA transfrontaliere ex art. 5 D. Lgs. 74/2000, l'indebita compensazione in caso di gravi frodi IVA transfrontaliere ex art. 10 quater D. Lgs. 74/2000, i reati di contrabbando di cui al D.P.R. n. 43/1973 e gli aggiornamenti normativi nelle more intervenuti ed entrati in vigore nel luglio 2020.

Contestualmente, ai fini di una completezza del lavoro di aggiornamento, è stato revisionato anche il Codice Etico aziendale, nonché tutta la documentazione collegata al

Modello Organizzativo 231 (quali il Catalogo degli Illeciti Amministrativi e dei reati presupposto della responsabilità degli enti, la mappatura dei reati e delle attività sensibili; l'analisi dei rischi, la mappatura delle attività sensibili etc).

In merito al sistema privacy, a gennaio 2021 è stato completato anche l'aggiornamento del Sistema vigente in Airgest e già implementato nel maggio 2018 in ottemperanza al nuovo GDPR ma che necessitava, dopo 2 anni di applicazione, di un'ulteriore attività di miglioramento.

In particolare, la società affidataria del servizio ha provveduto ad effettuare un aggiornamento del risk assessment, a svolgere gli audit delle diverse aree aziendali, a guidare i Responsabili delle singole aree nell'aggiornamento del Registro del Trattamento (documento fondamentale attraverso il quale i soggetti che trattano i dati personali raccolgono tutte le informazioni relative alla gestione dei trattamenti che essi svolgono), aggiornare l'informativa sulla videosorveglianza all'interno del terminal e lungo la perimetrale del sedime e redigere apposito report ai fini dell'aggiornamento del sito internet.

In data 20 gennaio 2021, gli stessi consulenti hanno tenuto la formazione in tema di privacy coinvolgendo il personale nella conoscenza del Reg. UE 679/2016 e della sua applicazione e a fine gennaio hanno trasmesso, a completamento dell'incarico, la documentazione che ancora mancava, costituita dal Risk Assessment, dal Remediation Plan per l'adozione dei rimedi proposti secondo le tempistiche ivi indicate, le procedure di sistema già vigenti integrate, lì dove necessario, e, infine, le nuove procedure per la gestione del registro dei trattamenti, delle nomine ed autorizzazioni e delle privacy policies aziendali, che hanno completato il quadro delle procedure da adottare in materia di privacy.

## LE DINAMICHE DEL PERSONALE

Airgest S.P.A., per far fronte alla situazione di acclarata crisi dovuta alla riduzione dei volumi di attività complessiva e la conseguenziale contrazione dei ricavi, oltre all'assenza di prospettive concrete di rilancio a breve termine, nel portare avanti una attenta politica di gestione e controllo dell'organico e pianificando una riorganizzazione aziendale, il 23 settembre 2019 ha avviato la procedura di mobilità ai sensi della L. 223/91 artt. 4, comma 3 e 24, comma 1, che dopo una trattativa sindacale si è conclusa il 25 ottobre 2019 con la sottoscrizione di un accordo sindacale che ha approvato l'utilizzo dell'ammortizzatore sociale Cassa integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per 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.

In questo scenario si colloca l'emergenza sanitaria e tutte le restrizioni previste dai provvedimenti normativi poste in essere sia per il movimento delle persone che per le varie attività commerciali al fine di limitare il contatto fra le persone per contenere al minimo la diffusione del virus e

la repentina sospensione dei voli da parte delle compagnie aeree operanti sullo scalo di Trapani e il conseguente Decreto del Ministero dei Trasporti n. 112 del 12 marzo 2020, che ha limitato, al fine di tutelare la salute dell'utenza e dei lavoratori, il traffico aereo con la conseguente chiusura di oltre 20 aeroporti in tutta l'Italia compreso quello di Trapani Birgi.

La società, in sinergia con le OO.SS. e conseguentemente ai provvedimenti normativi varati (il Decreto Legge n. 18/2020 del 17 marzo - Cura Italia, la circolare INPS n. 47 del 28 marzo 2020, l'Accordo Quadro Regionale fra le Parti Sociali e la Regione Siciliana in attuazione dell'art 22 del D.L. n. 18/2020 ai fini di dar corso alla Cassa Integrazione in Deroga), ha deciso di chiedere la sospensione della GIGS attualmente in corso ai sensi dell'art. 20 del D.L. n. 18/2020 e di ricorrere alla Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (ex art. 22 del D.L. n. 18/2020) con decorrenza 16 marzo 2020, in favore di un numero massimo di n. 72 dipendenti su un organico complessivo di 73 lavoratori occupati sul sito, così come ripartiti nella tabella che segue:

**Pianta Organica al 01/03/2021**

AIRGEST S.p.A.	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	TOTALE
<b>Aeroporto Civile</b>  <b>V. Florio</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>39</b>	<b>29</b>	<b>73</b> <i>(di cui 27 uomini e 46 donne)</i>

Il numero delle ore complessive richieste è pari a 17.306 ore ed ha riguardato n. 72 lavoratori con la seguente articolazione: 38 unità a zero ore, 4 unità con due giorni di rientro a rotazione nelle 9 settimane, 16 unità/amministrativi con un giorno di sospensione a settimana e 5 unità con un giorno di rientro a settimana e 9 unità con riduzione orizzontale.

Inoltre, considerato che ai sensi dell'Accordo Quadro della Regione Sicilia-Parti Sociali e dell'art. 22 comma 6 del D.L. n. 18/2020, è stato previsto il pagamento

dell'indennità di CIGD dei lavoratori direttamente da parte dell'INPS, l'azienda, si è resa disponibile ad anticipare il trattamento di integrazione, a titolo di prestito, per fronteggiare eventuali disagi ai lavoratori dovuti ai tempi procedurali del trattamento di integrazione, previa richiesta formale del lavoratore. Il credito così maturato dall'azienda nei confronti dei lavoratori verrà soddisfatto a mezzo di successive compensazioni sui trattamenti salariali e/o altri elementi di integrazione salariale in tempi successivi.

L'ammortizzatore CIGD non è stata l'unica misura varata dalla società in osservanza delle prescrizioni normative previste nei DPCM, per fronteggiare la limitazione degli spostamenti e per le risorse di struttura si è dato seguito allo Smart Working limitando a 1 solo giorno di lavoro in presenza.

Le previste 9 settimane iniziali di CIGD sono state prorogate fino al 30 giugno 2020. Dal 21 giugno 2020, infatti lo scalo di Trapani è tornato ad essere operativo, seppur con una programmazione voli molto contenuta. Le esigenze operative degli ultimi giorni di giugno sono state gestite con l'impiego limitato di risorse, mentre dal 1 luglio, con la riattivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) si è ripreso l'utilizzo del criterio della rotazione per ruoli dell'impiego delle risorse poste in Cassa.

L'esplosione dei contagi post Summer e le restrizioni sempre più stringenti che, sia il Governo nazionale che i governi di molte altre nazioni europee, hanno adottato per arginare il propagarsi dell'epidemia, nonché le rinunce da parte dei fruitori dei voli già prenotati ed la conseguente e repentina cancellazione dei voli da parte

delle compagnie, hanno ingenerato il persistere di una situazione di incertezza, sia nel breve che nel medio termine.

L'avvio della contenuta programmazione voli Winter 2020-21 susseguita da continue cancellazioni dei voli schedulati costringe la società a ricorrere ad un'ulteriore finestra CIGD prevista dalle norme di cui all'art. 22 del D.L. 18/2020 come modificato Decreto Legge 104/2020 (c.d. Decreto Agosto) per l'attuazione della C.I.G. in Deroga con decorrenza 1 novembre 2020 - 31 dicembre 2010 applicando gli stessi criteri utilizzati per il primo periodo CIGD, compresa l'applicazione di un meccanismo di rotazione, sia orizzontale che verticale, ispirato a criteri legati a esigenze tecnico organizzative e di equità, all'interno di ciascun reparto/direzione di staff, in presenza di personale avente la medesima professionalità e pertanto totalmente fungibile anche in termini di certificazioni e abilitazioni, favorendo ove possibili il carattere di volontarietà dei lavoratori.

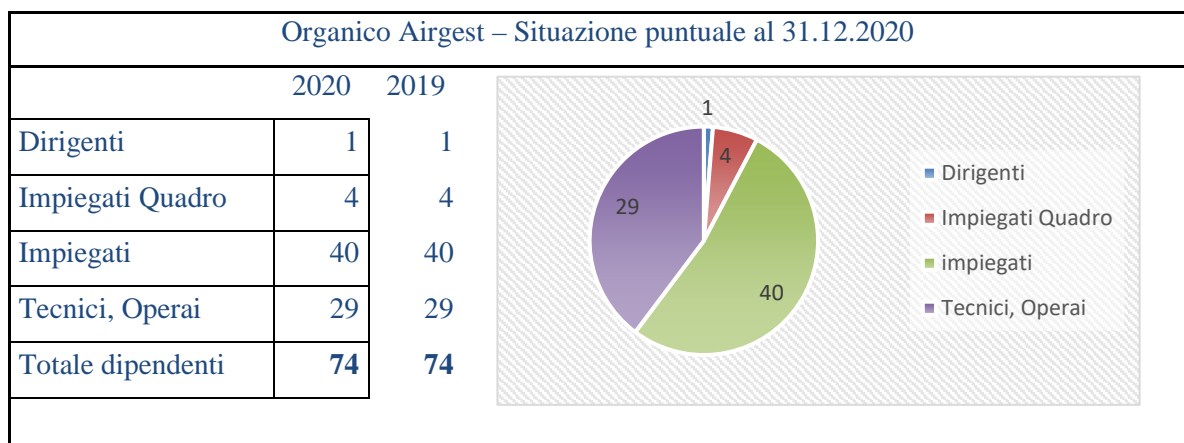
Ad ogni periodo di attivazione CIGD la società ha provveduto a richiedere la sospensione della CIGS.

## Dinamiche

Nel corso del 2020 la struttura organizzativa ha subito le seguenti modifiche:

- ✓ l'uscita per quiescenza di una risorsa OUA dal 1 febbraio 2020;
- ✓ l'assunzione obbligatoria in ottemperanza alla Sentenza n. 769/2020, emessa dalla Corte di Appello di Palermo l'8/10/2020, di una risorsa OUA con contratto P.T.;
- ✓ la variazione di un contratto da F.T. a P.T di una risorsa di staff con decorrenza 1 febbraio 2020;
- ✓ riorganizzazione dell'Area Manutenzione.

Il numero complessivo di dipendenti Airgest S.p.A. puntuale alla data del 31 dicembre 2020, in forza con contratto TI, è pari a 74 unità, di cui 73 FT e 2 risorse PT, così distribuite:



Organico Airgest	FTE 2020
Dirigenti	1
Quadri	4
Impiegati	39,49
Operai	26,86
<b>Totale dipendenti</b>	<b>71,35</b>

Per l'anno 2021, si prevede l'uscita di una risorsa per quiescenza e, purtroppo, si considera sin da ora, l'uscita

### Progetto di Riorganizzazione Aziendale

L'azienda si è posta l'obiettivo di realizzare una progressiva riorganizzazione orientata a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi produttivi, le performance e la soddisfazione del personale, la soddisfazione degli utenti, dei clienti (le compagnie aeree in primis) e altri stakeholders, peraltro, traguardando rigorosamente i requisiti di certificazione, sia aeronautica che di qualità. Si punta ad una ottimizzazione funzionale ed economica tenendo presente che l'attuale situazione di crisi aziendale, connotata dalle limitatissime disponibilità economiche e dal fatto di dover fare affidamento unicamente sulle risorse umane attualmente in organico, vista l'impossibilità di ricorrere sul mercato del lavoro, non facilita il percorso di riorganizzazione.

Nel realizzare tale obiettivo, si riconosce nel criterio organizzativo della "rotazione del personale" un utile strumento di accrescimento delle conoscenze e della preparazione professionale delle risorse, di crescita delle capacità professionali complessive dell'azienda ed inoltre un utile misura di prevenzione della corruzione, come previsto dalla legge 190/2010, art. 1 comma 5, lett b) e comma 10, lett b). Inoltre, si tenterà di efficientare, integrandoli, quei processi produttivi prima distinti e slegati tra loro; di internalizzare delle attività e/o servizi ad oggi acquisiti in outsourcing, puntando ad un risparmio complessivo dei costi; di individuare nella distribuzione di mansioni e compiti, opportune ricollocazioni delle risorse in organico, prima di rivolgersi al mercato del lavoro.

Ciò premesso va inserito in un contesto di requisiti di compliance, oggetto di verifica e sorveglianza, a cui Airgest deve necessariamente corrispondere, sia quale

prematuro a fine gennaio di una risorsa OUA per decesso.

società partecipata che quale gestore aeroportuale e fornitore di servizi di Handling. La necessità di traguardare rigorosamente tutti i requisiti di compliance, comporta una necessaria mole di lavoro che, in molti casi, è indipendente dal volume di traffico aereo e di passeggeri sviluppato. Al contrario invece alcune attività, quali la continua azione di promozione strutturata, mirata a potenziare le attività delle compagnie aeree che già operano sull'aeroporto ovvero attrarre nuove compagnie aeree, l'attività di stimolo ed incentivo alla realizzazione di nuove attività (es. manutenzione aeronautica, formazione e/o ricerca specializzate ecc.) ed investimenti nella realizzazione di infrastrutture ed insediamenti produttivi da parte di altri soggetti ed operatori economici, devono essere presidiate con maggiore impegno e continuità, generando carico di lavoro che impatta, in modo significativo, su alcune aree e funzioni dell'organizzazione.

Il Progetto di riorganizzazione aziendale che ha preso gradualmente il via a settembre 2020, con la ristrutturazione dell'area Manutenzione, continuerà a prendere vita nel 2021. Anticipiamo sin da adesso che, a far data dal 1 febbraio 2021, altre aree che hanno subito una riorganizzazione sono: l'Area Security con l'avvicinarsi del nuovo Responsabile e la nomina del Vicario/Deputy nella persona del Responsabile precedente e l'area Servizi Aeroportuali. Anche in quest'area si registra l'avvicendamento del nuovo responsabile (ex Resp Security) e la nomina del Vicario/Deputy nella persona del res. Precedente che mantiene il Ruolo Di Responsabile (PH) Terminal. Registriamo, inoltre, l'avvicendamento per rotazione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza.

## CONTENZIOSO DEL LAVORO

In merito a contenziosi del lavoro sorti negli anni precedenti, nel 2020 è continuata l'attività, iniziata nel 2018, di recupero dei crediti vantati nei confronti di ex dipendenti ricorrenti.

Inoltre, come già anticipato, si è chiuso il secondo grado di giudizio di un ricorso avviato nel 2017 con la

pubblicazione della sentenza n. 769/2020 del 8/10/2020, da parte della Corte di Appello di Palermo che condanna Airgest a integrare in organico il lavoratore ricorrente, oltre che al pagamento risarcitorio e al pagamento delle spese legali dei due gradi di giudizio.

## APPALTI E CONTRATTI, AFFARI LEGALI E CORPORATE AFFAIRS

Gli affidamenti di lavori, servizi e forniture, espletati nell'esercizio 2020, nonché l'assolvimento degli obblighi in materia di anticorruzione e trasparenza sono rinvenibili nella

sezione [www.airgest.it/amministrazione-trasparente/](http://www.airgest.it/amministrazione-trasparente/) del sito istituzionale della società.

Come più volte accennato l'anno 2020 è stato caratterizzato, quasi totalmente, dall'impegno profuso e non ancora concluso, a livello mondiale, in relazione alla gestione dell'emergenza sanitaria da COVID-19, che ha impattato in modo dirompente su tutti gli aspetti delle attività umane ed in modo particolarmente severo con riguardo al trasporto aereo ed al connesso sistema aeroportuale.

Non ha fatto eccezione anche l'attività di approvvigionamento di lavori, beni e servizi, la cui disciplina codicistica (rif. D.Lgs. n. 50/2016) è stata interessata da diffusi interventi legislativi.

L'attenzione del Legislatore si è focalizzata sulla previsione di procedure semplificate e, in ogni caso, derogatorie al Codice dei Contratti Pubblici, per permettere alle Stazioni appaltanti di acquisire beni e servizi in maniera più semplice e rapida. Il decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 (decreto "Cura Italia"), convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ha introdotto disposizioni temporanee per l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti pubblici nel contesto dell'emergenza connessa alla pandemia.

Ulteriori disposizioni sono state aggiunte dal decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 (decreto Rilancio), il quale ha previsto:

- l'esonero per le stazioni appaltanti e per gli operatori economici dal versamento a favore di ANAC dei contributi relativi alle procedure di gara avviate dalla data di entrata in vigore del decreto (19 maggio 2020) fino al 31 dicembre 2020;

- che l'importo dell'anticipazione del prezzo sul valore dell'appalto può essere aumentato dal 20 fino al 30 per cento, compatibilmente con le risorse disponibili.

A tutto ciò si sono aggiunte le successive procedure semplificate stabilite, in via generale e sino al 31 dicembre

2021, dal D.L. n. 76/2020 cd. 'Semplificazioni', convertito con L. n. 120/2020 recante "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*". Sono tredici gli articoli che hanno modificato (a tempo, in alcuni casi, ed in via definitiva, in altri) il Codice dei Contratti Pubblici, contenuti al Titolo I, Capo I rubricato "*Semplificazioni in materia di contratti pubblici*". In verità, in parecchi casi non si tratta di modifiche strutturali al Codice dei contratti ma di modifiche a tempo e di dettaglio.

Le deroghe a tempo alla disciplina del Codice dei Contratti Pubblici hanno consentito di poter conseguire, già nel corso del 2020, alcuni primi importanti traguardi relativi, a titolo solo esemplificativo e non già esaustivo, agli affidamenti dei seguenti servizi e forniture: l'assistenza in materia fiscale, tributaria e societaria, l'incarico di «responsabile di esercizio» per gli impianti di sollevamento a fune di categoria "D" ubicati in aerostazione, il servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti sistemi tvcc, videosorveglianza ed antintrusione, il servizio inerente l'elaborazione dei cedolini paga ed il servizio di assistenza e consulenza del lavoro, la fornitura di 60.000 litri di gasolio per autotrazione e riscaldamento, la manutenzione ordinaria di riparazione parziale dell'impermeabilizzazione del solaio di copertura dell'infrastruttura terminal, il servizio di copertura assicurativa in relazione a vari tipi di rischio, l'incarico di "medico competente".

Un cenno merita anche il fatto che, in prossimità della chiusura dell'anno 2020, siano stati approvati tutti gli atti volti a garantire – fino alla conclusione della stagione operativa IATA Summer 2021 – la prosecuzione della

*partnership* commerciale sin qui intercorsa con i primari *player* del settore dell'autonoleggio in aeroporto, rimasti al fianco di Airgest S.p.A. nel corso degli ultimi e più difficili anni, l'ultimo, il 2020, caratterizzato anche dall'emergenza sanitaria da COVID-19, onorando il contratto precedentemente sottoscritto.

Tanto nelle more di indire una procedura per l'affidamento di tutti gli spazi disponibili, compresi quelli attualmente non affidati.

Il rilancio dell'aeroporto è passato anche attraverso l'allocazione, a titolo oneroso, di spazi aeroportuali, siti tanto in zona c.d. 'landside' quanto in zona 'airside', da destinarsi allo svolgimento di attività d'ufficio/amministrativa dell'affidatario e/o per l'esercizio di attività operativa connessa, ad esempio, alla manutenzione di aeromobili ovvero per espletare formazione aeronautica ovvero ancora per stoccaggio di materiale di ricambio per attività manutentiva aeronautica, giusta pubblicazione di svariati avvisi pubblici volti a raccogliere manifestazioni d'interesse da qualificati operatori di settore.

Ed invero tale attività ha portato alla conclusione di tre contratti di subconcessione, rispettivamente stipulati con la ISCA Aircraft Maintenance srl, con la FAG Aviation srl e con la Tayanjet.

In particolare, la ISCA AM garantisce il servizio di manutenzione a diverse compagnie aeree in termini di continua assistenza, AOG e contratti di MEET&GREET, con possibilità di interventi immediati su tutti gli aeroporti italiani, grazie alle officine mobili di cui è dotata la Mro, pur essendo basata in Calabria ed in Sicilia.

La FAG, invece, fornisce *catering* per i passeggeri vip dell'aviazione generale e pasti equipaggio per voli commerciali e forniture di bordo nonché trasferimenti a mezzo aerotaxi, elitaxi, NCC e molto altro.

Airgest S.p.A., inoltre, in quanto ente di diritto privato in controllo pubblico è soggetta all'applicazione della disciplina in materi di anticorruzione e trasparenza. In

## 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

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

I risultati economici di Airgest sono condizionati in maniera importante dall'andamento del traffico aereo e dalla mobilità delle persone che, a sua volta, può essere condizionato, tra le altre, dalla congiuntura economica,

quest'ottica, la società ha provveduto all'adozione del PTPCT 2020-2022, partendo dal Piano per il triennio 2019-2021, che era stato redatto alla luce delle indicazioni illustrate nel Piano Nazionale Anticorruzione (comprensivo di allegati), nella versione antecedente a quella approvata con la Delibera n. 1064 del 13 novembre 2019.

In particolare poiché l'elemento forse più impattante del PNA 2019 è l'Allegato 1 – "Indicazioni metodologiche per la gestione dei rischi corruttivi", in cui l'Autorità ha ritenuto di aggiornare le indicazioni metodologiche per la gestione del rischio corruttivo con un documento che, facendo riferimento ai principali *standard* internazionali di *risk management*, sostituisce l'allegato 5 del PNA 2013, il Piano 2020-2022 di Airgest S.p.A. ha operato una ricognizione degli aspetti di novità che caratterizzano il sistema di gestione del rischio proposto dal PNA 2019, nelle more di provvedere, con il successivo Piano 2021-2023, ad aggiornare la mappatura, al fine di ricomprendere gli eventuali rischi associabili a nuove attività e/o processi prima non considerati ovvero considerati ma non ritenuti rilevanti sotto il profilo dei rischi corruttivi.

In ogni caso, la mappatura dei rischi di corruzione e/o malfunzionamento di cui all'adottato PTPCT 2020-2022 è stata ritenuta confacente, giusta individuazione delle macro aree di attività esposte al rischio di corruzione di cui all'elenco indicato dall'art. 1, co. 16, della legge n. 190 del 2012 (autorizzazioni e concessioni, appalti e contratti, sovvenzioni e finanziamenti, selezione e gestione del personale), individuate dalle Linee Guida ANAC come aree di indagine prioritaria, e delle ulteriori macro aree, individuate in base alle caratteristiche organizzative e funzionali di Airgest S.p.A..

In chiave prospettica/programmatica, entro l'adozione del prossimo Piano 2021-2023, verrà concluso il processo di aggiornamento della mappatura del rischio corruttivo della Società, alla luce delle novità metodologiche introdotte dal PNA 2019.

monitoraggio e misurazione dei principali fattori di rischio derivanti dalla sua attività.

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 2017, 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

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

▪ **RISCHIO NORMATIVO E REGOLATORIO:**

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

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

▪ **CRITICITÀ SULLA LIQUIDITÀ**

La Società facendo ricorso alle riserve di capitale disponibile, nonostante le evidenti ricadute finanziarie dell'emergenza epidemiologica pandemica cd "Covid-19", sulla base delle previsioni effettuate, non presenta un rischio di deficit finanziario per l'esercizio 202, anche in ragione dell'avvenuta ricapitalizzazione per circa € 13 mln. Purtroppo però la riduzione del traffico passeggeri e movimenti registrato a causa dell'emergenza epidemologica, in controtendenza con quanto

preventivato nelle proprie proiezioni industriali, presumibilmente si manterrà per l'intero esercizio 2021 e per tale ragione la Società monitorerà costantemente le necessità di finanziamento e la liquidità al fine di poter assicurare, nel contesto delle difficoltà già evidenziate, un livello minimo sufficiente a soddisfare le esigenze primarie di gestione.

▪ **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 operatori economici. Ciò detto, anche Airgest potrebbe essere esposta al rischio di mancato incasso parziale dei crediti maturati.

▪ **RISCHIO DI CAMBIO:**

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

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 2020;
- La società, in considerazione del mercato di riferimento, non è esposta a significativi rischi di variazione dei prezzi dei servizi offerti;
- La società non ha acquistato né alienato azioni proprie.

**RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE**

Si segnala che alla data di chiusura del bilancio i rapporti esistenti con la società controllata TAFS s.r.l. si riferiscono all'affidamento del nuovo deposito Carburanti Avio, per il quale TAFS versa regolari canoni per l'utilizzo dello stesso. Per maggiori informazioni si veda l'apposito paragrafo in nota integrativa.

**PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE**

L'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus "Covid-19", dichiarata pandemia mondiale l'11 marzo scorso dall'OMS, in Italia come nel resto del mondo ha avuto e continuerà ad avere notevoli conseguenze anche a livello economico.

Come noto l'Organo amministrativo, prescindendo dall'evoluzione della crisi sanitaria, 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, cui si unisce una rinnovata azione di diversificazione dei vettori clienti, possono produrre nella gestione di Airgest nel breve-medio periodo, affinché vengano garantiti i livelli di traffico già registrati nel recente passato.

L'attento coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana conferma la volontà di sostegno all'azienda attraverso nuovi e più performanti strumenti di rilancio industriale dello scalo, consci del suo ruolo di imprescindibile volano economico nonché di fondamentale strumento di mobilità e di sviluppo a servizio delle esigenze sociali-sanitarie e di istruzione del territorio.

La nuova L.R. 14/2019, ha infatti condotto alla sottoscrizione di due importanti accordi con i vettori Albastar SA e Ryanair DAC che potrà condurre lo scalo al superamento di 1 milione di passeggeri già dal 2022, in combinato disposto con l'azione della Continuità territoriale ex RE CE 1008/2008 ed alle sue n° 7 rotte già operative, con effetto pluriennale.

Da segnalare anche la costante azione di aviation marketing prodotta nonostante un contesto difficilissimo e fortemente caratterizzato dalla pandemia da COVID-19, che ha portato dopo anni di gestione monocliente, ad una concreta diversificazione dei vettori operanti presso lo scalo.

Ne sono la riprova gli accordi siglati con il vettore Albastar che conferma le destinazioni dirette per Cuneo, Malpensa e Fiumicino, ed il vettore Lumiwings il quale opererà dalla summer 2021, collegamenti diretti con destinazione Forlì, Creta-Heraklion, Santorini e Rodi in Grecia, ed indiretti con scalo a Forlì per Katowice (Polonia)-Lodz (Polonia)-Arad (Romania)-Cracovia (Romania). Dalla stagione Summer 2021 viene confermato anche il collegamento per Torino con il vettore Blue Air.

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

In tale contesto, fondamentale è stata la risposta fornita dalla compagine azionaria alla proposta di ricapitalizzazione

presentata dall'Organo amministrativo che con una sottoscrizione di circa € 13 milioni tra valore nominale di nuove azioni emesse e riserva da sovrapprezzo azioni, consente alla Società il raggiungimento di una adeguata dotazione patrimoniale ex codice civile e normativa di settore, utile ad una piena ristrutturazione.

Il complesso degli elementi elencati ovvero il patrimonio esistente e le risorse finanziarie di cassa disponibili ed i richiamati accordi operativi siglati con i vettori, 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 noti elementi di incertezza.

Rimane d'obbligo comunque una riflessione sulla 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 connessa anche alla mobilità dei cittadini.

L'Aeroporto di Trapani, come tutti gli altri scali nazionali ed europei sta ancora subendo l'effetto delle misure restrittive alla circolazione continentale e domestica che, per quanto noto, si protrarranno presumibilmente per il primo semestre del 2021.

Proseguirà quindi l' articolato piano di efficientamento già posto in essere nell'esercizio 2020 dalla Società al fine di contenere l'impatto negativo in ambito economico/finanziario di tali eccezionali eventi, che vede anche il rinnovo al ricorso alla Cassa Integrazione in Deroga ex DL 18/20 cd "Cura Italia", finché lo strumento normativo lo consentirà ed il contesto operativo lo richiederà.

Continuerà quindi a registrarsi nel primo semestre del 2021 un'importante contrazione della redditività operativa, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue il settore.

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

Signori Soci,  
a conclusione della presente Relazione, il Consiglio di Amministrazione invita codesta Assemblea, convocata ai sensi dell'art. 2364, 2° comma c.c. ad approvare il Bilancio

d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione proponendo per il risultato, che rileva una perdita di € (4.577.336) il rinvio all'esercizio successivo.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione

*Dott. Salvatore Ombra*

<b>Dati anagrafici</b>	
denominazione	AIRGEST SPA
sede	91020 TRAPANI - BIRGI (TP) AEROPORTO CIVILE V.ZO FLORIO
capitale sociale	9.362.496,00
capitale sociale interamente versato	si
codice CCIAA	TP
partita IVA	01613650819
codice fiscale	01613650819
numero REA	94348
forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SPA)
settore di attività prevalente (ATECO)	
società in liquidazione	no
società con socio unico	no
società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
denominazione della società o ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento	
appartenenza a un gruppo	no
denominazione della società capogruppo	
paese della capogruppo	
numero di iscrizione all'albo delle cooperative	

	31/12/2020	31/12/2019
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
Parte richiamata	3.482.547	
Parte da richiamare		
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	3.482.547	
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
1) costi di impianto e di ampliamento	19.205	21.203
2) costi di sviluppo		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	51.610	74.829
6) immobilizzazioni in corso e acconti	45.215	52.563
7) altre	9.192	14.251
Totale immobilizzazioni immateriali	125.222	162.846
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	11.245.614	11.832.783
2) impianti e macchinario	711.603	1.128.375
3) attrezzature industriali e commerciali	11.795	15.569
4) altri beni	227.699	203.014
5) immobilizzazioni in corso e acconti		3.050
Totale immobilizzazioni materiali	12.196.711	13.182.791
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
<b>1) partecipazioni in</b>		
d-bis) altre imprese	277.950	277.950
Totale partecipazioni	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni (B)	12.599.883	13.623.587

<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	54.335	17.366
Totale rimanenze	54.335	17.366
<b>II - Crediti</b>		
<b>1) verso clienti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.147.450	1.164.437
esigibili oltre l'esercizio successivo	480.924	550.650
Totale crediti verso clienti	1.628.374	1.715.087
<b>2) verso imprese controllate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	29.252	29.312
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale crediti verso imprese controllate	29.252	29.312
<b>5-bis) crediti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	101.728	881
esigibili oltre l'esercizio successivo	3.403	
Totale crediti tributari	105.131	881
5-ter) imposte anticipate		
<b>5-quater) verso altri</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	7.461.400	556.292
esigibili oltre l'esercizio successivo	108.943	147.229
Totale crediti verso altri	7.570.343	703.521
Totale crediti	9.333.100	2.448.801
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	13.593.597	6.435.121
3) danaro e valori in cassa	8.708	23.066
Totale disponibilità liquide	13.602.305	6.458.187
Totale attivo circolante (C)	22.989.740	8.924.354
D) Ratei e risconti	103.888	49.492
Totale attivo	39.176.058	22.597.433
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	9.359.181	8.333.760
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	4.998.537	2.489.247
<b>VI - Altre riserve, distintamente indicate</b>		
Riserva straordinaria	5.148	
Varie altre riserve	-1	2
Totale altre riserve	5.147	2
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo		(5.148.001)
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(4.577.336)	(4.294.788)
Totale patrimonio netto	9.785.529	1.380.220
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
4) altri	1.387.416	1.236.518
Totale fondi per rischi ed oneri	1.387.416	1.236.518
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	903.726	881.102
<b>D) Debiti</b>		
<b>4) debiti verso banche</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo		17.998
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale debiti verso banche		17.998
<b>5) debiti verso altri finanziatori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo		1.500

esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale debiti verso altri finanziatori		1.500
<b>6) acconti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	873	8.384
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale acconti	873	8.384
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.751.356	1.867.622
esigibili oltre l'esercizio successivo	54.563	54.563
Totale debiti verso fornitori	1.805.919	1.922.185
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	33.726	90.829
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale debiti tributari	33.726	90.829
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	77.690	132.951
esigibili oltre l'esercizio successivo		
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	77.690	132.951
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	5.661.002	5.669.135
esigibili oltre l'esercizio successivo	802.944	1.215.483
Totale altri debiti	6.463.946	6.884.618
Totale debiti	8.382.154	9.058.465
E) Ratei e risconti	18.717.233	10.041.128
Totale passivo	39.176.058	22.597.433

Varie altre riserve	31/12/2020	31/12/2019
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	1	2

	31/12/2020	31/12/2019
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.719.351	3.566.073
<b>5) altri ricavi e proventi</b>		
contributi in conto esercizio	773.839	682.854
altri	124.581	379.671
Totale altri ricavi e proventi	898.420	1.062.525
Totale valore della produzione	2.617.771	4.628.598
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	132.301	151.083
7) per servizi	2.634.213	3.224.345
8) per godimento di beni di terzi	57.048	97.658
<b>9) per il personale</b>		
a) salari e stipendi	1.875.943	2.270.321
b) oneri sociali	578.561	703.815
c) trattamento di fine rapporto	165.849	168.987
e) altri costi	20.074	
Totale costi per il personale	2.640.427	3.143.123
<b>10) ammortamenti e svalutazioni</b>		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	41.633	74.791
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.217.635	1.301.990
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	127.354	123.846

Totale ammortamenti e svalutazioni	1.386.622	1.500.627
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(36.969)	8.186
14) oneri diversi di gestione	373.993	748.826
Totale costi della produzione	7.187.635	8.873.848
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(4.569.864)	(4.245.250)
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
<b>d) proventi diversi dai precedenti</b>		
altri	886	17.398
Totale proventi diversi dai precedenti	886	17.398
Totale altri proventi finanziari	886	17.398
<b>17) interessi e altri oneri finanziari</b>		
altri	8.238	66.936
Totale interessi e altri oneri finanziari	8.238	66.936
17-bis) utili e perdite su cambi	(120)	
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(7.472)	(49.538)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	(4.577.336)	(4.294.788)
<b>20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>		
imposte correnti		
imposte relative a esercizi precedenti		
imposte differite e anticipate		
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale		
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
21) Utile (perdita) dell'esercizio	(4.577.336)	(4.294.788)

	31/12/2020	31/12/2019
<b>Rendiconto finanziario, metodo indiretto</b>		
<b>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.577.336)	(4.294.788)
Imposte sul reddito		
Interessi passivi/(attivi)	7.352	49.538
(Dividendi)		
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(4.569.984)	(4.245.250)
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		
Accantonamenti ai fondi	316.747	302.715
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.259.268	1.376.781
Svalutazioni per perdite durevoli di valore		
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie		
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari		
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	1.576.015	1.679.496
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	(2.993.969)	(2.565.754)
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(36.969)	8.186
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	86.713	228.506
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(116.266)	424.480
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(54.396)	154.163
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	8.676.105	(690.422)
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(7.511.559)	(1.613.818)
Totale variazioni del capitale circolante netto	1.043.628	(1.488.905)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	(1.950.341)	(4.054.659)
<b>Altre rettifiche</b>		

Interessi incassati/(pagati)	(7.352)	(49.538)
(Imposte sul reddito pagate)		
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi)	(143.224)	(86.806)
Altri incassi/(pagamenti)		
Totale altre rettifiche	(150.576)	(136.344)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(2.100.917)	(4.191.003)
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	(231.556)	(269.804)
Disinvestimenti		
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	(4.009)	(7.930)
Disinvestimenti		
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
<b>Attività finanziarie non immobilizzate</b>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)		
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(235.565)	(277.734)
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(17.998)	977
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)	(1.500)	(22.472)
<b>Mezzi propri</b>		
Aumento di capitale a pagamento	9.500.098	
(Rimborso di capitale)		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)		
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	9.480.600	(21.495)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	7.144.118	(4.490.232)
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	6.435.121	11.054.735
Assegni		22.729
Danaro e valori in cassa	23.066	
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	6.458.187	11.077.464
Di cui non liberamente utilizzabili		
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	13.593.757	6.435.121
Assegni		
Danaro e valori in cassa	8.708	23.066
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	13.602.305	6.458.187
Di cui non liberamente utilizzabili		

### Informazioni in calce al rendiconto finanziario

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

Tale prospetto contabile presenta le variazioni, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio 2020 per effetto della gestione.

L'analisi del rendiconto finanziario evidenzia un flusso finanziario generato dall'attività operativa per Euro (2.100.917). Complessivamente si è determinato un incremento delle disponibilità liquide per Euro 7.144.118.

# Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2020

## 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 (4.577.336).

### 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

- 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 la sopraggiunta emergenza sanitaria da coronavirus, è stata quindi disposta la chiusura al traffico commerciale di alcuni aeroporti nazionali, tra cui quello di Trapani-Birgi;
- 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 veniva posticipata alla stagione invernale IATA Winter 2020-2021;
- In data 12 giugno è stato pubblicato l'avviso di manifestazione di interesse "Procedura Selettiva Dei Beneficiari delle Risorse di cui alla Legge Regionale 06 Agosto 2019, N. 14 – Art.13 "Interventi In Favore dell'aeroporto Di Trapani Birgi";
- In data 21 giugno 2020 viene riaperto lo scalo al traffico civile;
- In data 14 luglio 2020 è stata disposta l'aggiudicazione provvisoria dei due lotti ricompresi nella "Procedura Selettiva dei Beneficiari delle risorse di cui alla Legge Regionale 06 Agosto 2019, N. 14 – Art.13 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani Birgi" ai Vettori Ryanair DAC ed Albastar SA, giungendo successivamente alla sottoscrizione dei relativi contratti e dando attuazione alla Convenzione di cui al comma siglata mese di dicembre con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo.



- Nel corso del mese di luglio è stata riattivata la CIGS, precedentemente sospesa per ricorrere alla CIGD causale Covid;
- Nel mese di luglio veniva notificato ad Airgest il “Decreto che dispone il giudizio” in ordine alla violazione degli artt. 1,5, co.1, lett a, e 25 ter, co.1, lett.a, d.lgs 231/2001, relativamente a presunti fatti commessi dal 2009 al 2014, per non avere quale società adottato modelli di organizzazione e di gestione, per la politica di bilancio, idonei a prevenire il rischio di commissione dei fatti di reato. Airgest ritiene che non sussista alcun tipo di responsabilità a proprio carico e, in quest’ottica, sta curando la propria difesa con il legale incaricato.
- Nell’ultimo bimestre dell’anno, nel rispetto della normativa vigente, e visto il riacutizzarsi dei contagi da Covid 19 con le relative ripercussioni sul traffico passeggeri, si è optato per la riattivazione della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga, per tutto il personale aziendale;
- Nel mese di novembre, a sostegno del patrimonio societario, la compagine azionaria ha deliberato un aumento di capitale sociale che ha registrato la pressoché totale sottoscrizione delle azioni emesse;
- A far data dal 1° dicembre 2020 hanno preso avvio operativo le tratte in oneri di servizio pubblico (OSP).

### **Criteri di formazione**

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.c. art. 2423-bis C.c )

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

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

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

In applicazione del principio di rilevanza non sono stati rispettati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza 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 rettificata 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%
piazze 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.

### **Nota integrativa, attivo**

#### **Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Crediti per versamenti dovuti e richiamati		3.482.547	3.482.547
Crediti per versamenti dovuti non richiamati			
Totale crediti per versamenti dovuti		3.482.547	3.482.547

Parte già richiamata Euro 3.482.547.

#### **Immobilizzazioni**

##### **Immobilizzazioni immateriali**

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
125.222	162.846	(37.624)

## 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
<b>Valore di inizio esercizio</b>								
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
<b>Variazioni nell'esercizio</b>								
Incrementi per acquisizioni	6.359		4.998			(7.348)		4.009
Ammortamento dell'esercizio	8.357		28.217				5.059	41.633
Totale variazioni	(1.998)		(23.219)			(7.348)	(5.059)	(37.624)
<b>Valore di fine esercizio</b>								
Costo	35.283		386.603			45.215	699.945	1.167.046
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	16.078		334.993				690.753	1.041.824
Valore di bilancio	19.205		51.610			45.215	9.192	125.222

Nell'esercizio 2020 si registra un incremento per spese di ampliamento pari ad € 6.359 e per acquisizioni nuovi software pari a complessivi € 4.998.

Spostamenti da una ad altra voce

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

Nell'esercizio in esame si è effettuato uno storno a sopravvenienze passive di immobilizzazioni in corso per elaborati tecnici progettuali ormai obsoleti.

### 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 31/12/2019	Incremento esercizio	Decremento esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2020
Aumento capitale sociale	21.203	6.359		8.357	19.205
<b>Totale</b>	<b>21.203</b>	<b>6.359</b>		<b>8.357</b>	<b>19.205</b>

Il valore della posta di bilancio pari ad € 19.205 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 riconducibili all'aumento di capitale sociale, quale operazione indispensabile per il

potenziamento dell'attività e finalizzata all'incremento delle capacità operative dell'impresa.

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 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
12.196.711	13.182.791	(986.080)

#### Movimenti delle immobilizzazioni materiali

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
Costo	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
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	95.601	37.688	8.252	93.065	(3.050)	231.556
Ammortamento dell'esercizio	682.770	454.460	12.026	68.380		1.217.635
Totale variazioni	(587.169)	(416.772)	(3.774)	24.685	(3.050)	(986.080)
<b>Valore di fine esercizio</b>						
Costo	19.887.508	5.867.319	496.234	2.690.888		28.941.949
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	8.641.894	5.155.716	484.439	2.463.189		16.745.238
Valore di bilancio	11.245.614	711.603	11.795	227.699		12.196.711

La voce "Terreni e fabbricati" annotata in bilancio per un importo pari ad Euro 11.245.614 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 31/12/2020
costruzioni leggere	17.100	5.767	11.333
Manutenzione su fabbricati/costr.legg.propri	61.569	27.470	34.099

##### 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2020
Fabbricati industriali bhs Por	316.968	114.433	202.535

Fabbricato ricovero mezzi di rampa Por	399.663	399.603	60
Fabbricato merci Por	658.764	638.314	20.450
Fabbricato aerostazione Por	9.189.883	2.731.572	6.458.311
Parcheggio a raso	1.105.719	1.019.702	86.017
Manutenzione su fabbricati reversibili	2.169.790	1.734.556	435.234
Piazzali aeromobili reversibili	5.806.659	1.949.145	3.857.514
Manutenzione pista di volo uso promiscuo	161.393	21.333	140.060

#### Impianti e macchinario

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

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2020
Impianti specifici	89.241	67.696	21.545
Impianti specifici bhs	106.162	101.287	4.875
Impianti di telefonia mobile	30.320	25.710	4.610
Impianti di telefonia fissa	35.045	34.788	257
Altri impianti e macchinari	135.427	132.732	2.694
Impianti generici	187.902	154.432	33.470
Macchinari	1.113.907	1.105.478	8.429

##### 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2020
Impianti spe.ci bhs bag stiva partenze reversibili	411.490	411.464	26
Impianti generici reversibili	204.111	170.921	33.190
Impianti specifici reversibili	1.115.890	946.993	168.897
manutenzione impianti generici reversibili	70.163	70.163	-
Macchinari reversibili	55.078	55.078	-
Deposito carburante JA1 reversibile	2.312.582	1.878.973	433.609

## Attrezzature industriali e commerciali

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

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2020
Attrezzature	291.685	283.006	8.679
Attrezzatura varia e minuta	43.585	41.383	2.202
Elaboratori	51.695	51.695	-
Attrezzature specifiche aeroportuali	109.269	108.355	914

### Altri beni

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

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2020
Arredamento	340.963	325.520	15.443
Arredamento per beni reversibili	37.300	37.106	194
macchine elettroniche d'ufficio	361.455	299.300	62.155
autoveicoli da trasporto	63.883	60.517	3.366
mezzi di trasporto interni	23.480	23.480	-
Mezzi di rampa	1.002.386	869.906	132.480
Altri beni materiali	253.313	239.252	14.061

Nell'esercizio in commento si segnala principalmente l'acquisizione di un mezzo di rampa nastro trasportatore elettrico mobile su ruote per € 50.850, acquistato anche con il contributo della misura INAIL ISI-2017.

### 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2020
spese di manutenzione e riparazione da ammortizzare su beni reversibili	608.107	608.107	-

## Contributi in conto impianti

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

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



## Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	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
<b>Valore di inizio esercizio</b>								
Costo					277.950	277.950		
Valore di bilancio					277.950	277.950		
<b>Valore di fine esercizio</b>								
Costo					277.950	277.950		
Valore di bilancio					277.950	277.950		

## Partecipazioni

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

Le partecipazioni in imprese controllate sono valutate, nel rispetto del principio della continuità dei criteri di valutazione, al 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 (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in percentuale.	Valore a bilancio o corrispondente credito
TRAPANI AIR FUELLING SERVICE S.R.L.	TRAPANI	02483910812	100.000	(167.577)	209.912	51	277.950
Altre partecipazioni							(277.950)

Nel corso dell'esercizio l'A.D in carica ha reso noto che a fronte di un pregresso incremento delle tariffe dei servizi resi, deliberato nel corso del mese di dicembre 2018, e volto a compensare le perdite prospettate inizialmente, il sorgere dell'emergenza sanitaria da Covid-19 ha prodotto un'improvvisa quanto imprevedibile interruzione delle attività che hanno comportato una perdita d'esercizio 2020 (da progetto di bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 10 marzo 2021), non prevista negli originari programmi aziendali e del tutto riconducibile al persistente contesto di pandemia che si traduce in un azzeramento delle movimentazioni aeromobili e di conseguenza dei rifornimenti richiesti. Seppur nell'incertezza globale, l'attesa

ripresa operativa dello scalo di Trapani a partire dalla stagione IATA summer 2021 in combinato disposto con i validi driver, anche di natura normativa, su cui si fonda il piano industriale di Airgest, lascia preventivare la maturazione di utili negli esercizi futuri sufficienti ad assorbire le perdite maturate. Per tale motivo si è ritenuto ragionevole poter mantenere il valore al costo e non procedere ad alcuna svalutazione della partecipazione.

**Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate**

**Valore delle immobilizzazioni finanziarie**

**Analisi del valore delle immobilizzazioni finanziarie**

	Valore contabile	Fair value
Partecipazioni in altre imprese	277.950	

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

Descrizione	Valore contabile	Fair value
Altre partecipazioni in altre imprese	277.950	
Totale	277.950	

**Attivo circolante**

**Rimanenze**

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
54.335	17.366	36.969

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	17.366	36.969	54.335
Totale rimanenze	17.366	36.969	54.335

**Crediti iscritti nell'attivo circolante**

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
9.333.100	2.448.801	6.884.299

## 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	1.715.087	(86.713)	1.628.374	1.147.450	480.924
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	29.312	(60)	29.252	29.252	
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	881	104.250	105.131	105.131	
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	703.521	6.866.822	7.570.343	7.461.400	108.943
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	2.448.801	6.884.299	9.333.100	8.743.233	589.867

### 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	€ 1.131.589
clienti c/fatture da emettere	€ 35.898
note di credito da emettere	-€ 20.037
totale CII 01 a - crediti esigibili entro l'esercizio successivo	1.147.450

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

Codice Bilancio	C II 01 b
Descrizione	
Clienti in contenzioso diversi	815.758
Clienti in sofferenza/fallimento diversi	6.175
Fondo svalutazione crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	341.009
totale CII 01 b - crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	480.924

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 € 40.000, di una transazione con la parte debitrice, il vettore Blue Air, consentendo così il recupero di parte del credito vantato. I crediti in contenzioso, afferenti principalmente crediti vantati nei confronti di vettori aerei, hanno subito allo stesso tempo ed in via prudenziale una variazione in incremento per € 97.868 riconducibile a situazioni che hanno richiesto la prosecuzione di un'azione forzata di recupero del credito vantato verso il vettore Blue Air. Sempre in via prudenziale si è proceduto ad una svalutazione parziale dei crediti in parola.

Il Fondo svalutazione crediti v/clienti, pari ad € 341.009, è stato adeguato tenendo conto anche dell'informativa fornita dai vari legali incaricati, con un accantonamento d'anno pari ad € 127.354, per una copertura complessiva di oltre il 41% dei crediti contenzioso.

Pertanto, il fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni.

Descrizione	Fondo svalutazione crediti v/clienti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2020	213.655
Utilizzo fondo (-)	-
Accantonamenti (+)	127.354
Consistenza finale al 31.12.2020	341.009

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986
saldo al 31/12/2019	213.655	9.814
Utilizzo nell'esercizio	-	-
Accantonamento esercizio	127.354	9.993
saldo al 31/12/2020	341.009	19.807

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.	29.252
Totale CII 02 1) - crediti v/imprese controllate esigibili entro l'esercizio successivo	29.252

C II 4 bis 1) Crediti tributari entro esercizio successivo:

codice Bilancio	<b>C II 4 BIS</b>
Descrizione	
ALTRI CREDITI TRIBUTARI ENTRO	7.636
ERARIO C/RIT SUBITE 4%	93.564
ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV.	85
COMUNI C/RIT. ADDIZ. IRPEF	443
<b>TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI ENTRO 12 MESI</b>	<b>101.728</b>

C II 4 bis 2) Crediti tributari oltre esercizio successivo:

codice Bilancio	<b>C II 4 BIS</b>
Descrizione	
ALTRI CREDITI TRIBUTARI OLTRE	3.403
<b>TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI OLTRE 12 MESI</b>	<b>3.403</b>

La voce "Crediti diversi tributari" è riconducibile per € 6.785 al credito correlato al contributo in conto esercizio riconosciuto per costi di sanificazione ed acquisti dispositivi di protezione ex art 125 D.L. n. 34/2020; per € 4.254 è correlato al sopra citato credito d'imposta per acquisti di beni strumentali ex L. n. 169/2019.

Quest'ultimo, poiché è spendibile in 5 rate annuali a partire dall'esercizio successivo all'entrata in funzione dei beni (cioè dal 2021) è stato ripartito nella quota a breve (euro 851) e oltre l'esercizio successivo (3.403).

La voce " Credito c/imposte IRES" pari ad € 93.564, l'incremento del credito è riconducibile alla ritenuta del 4% sui contributi pubblici ricevuti dalle imprese, nel caso di specie afferente il contributo L.R. 14/2019 ricevuto nell'esercizio in commento dalla Regione Siciliana.

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

codice Bilancio	C II 5 I
Descrizione	
15/0005/0050 - CARTE DI CREDITO	1.409,23
15/0005/0601 - CREDITO PER INCASSO POS	113,40
15/0005/0653 - CREDITI C/VEND.TKT SOSPESO	489,66
15/0005/0654 - CREDITI C/VEND.PARCHEGGIO SOSPESO WEB	1.113,00
18/0025/0501 - INPS C/CREDITI	1.000,00
18/0035/0090 - DIPENDENTI C/CREDITI ENTRO ES.SUCC.	44.900,75
18/0035/0602 - CONTENZIOSI LAVORO C/CREDITI ENTRO ES.	13.019,60
18/0040/0551 - FORNITORI C/ANTICIPI	6.899,22
18/0045/0005 - CAUZIONI C/CREDITI ENTRO ES.SUCC.	187.471,00
18/0045/0090 - CREDITI VARI ESIGIBILI ENTRO ES.SUCC.	51.237,98
18/0045/0501 - CONTENZIOSI VARI C/CREDITI ENTRO ES.	3.300,00
18/0062/0502 - CRED.V/REGIONE SICILIANA	7.013.250,00
18/0062/0601 - CRED.V/ERARIO E IST. PREV.LI ENTRO ES.	128.429,57
18/0062/0604 - CRED.V/ERARIO RISOLUZ. ONU N.197 ENTRO	334.836,69
19/0005/0090 - FONDO RISCHI SU ALTRI CREDITI ENTRO ES.	-334.836,69
50/0005/0020 - INAIL C/CONTRIBUTI	8.766,34
<b>TOTALE VERSO ALTRI ENTRO 12 MESI</b>	<b>7.461.400</b>

La voce "crediti V/Regione siciliana" è afferente il credito correlato al contributo ex LR 14/2019 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi", sorto a seguito del rispetto degli adempimenti previsti dalla Convenzione ex art 13. commi 2 e 3 della legge regionale, siglata con l'Assessorato regionale al Turismo in data 19 dicembre 2019. Si è infatti giunti nell'esercizio 2020, a valle di una procedura ad evidenza pubblica, all'impegno della quasi totalità dei fondi stanziati, pari a circa €9.4 mln, attraverso la sottoscrizione di puntuali accordi contrattuali con due vettori, il vettore Albastar, aggiudicatario del lotto n° 1, già avviato nel 2020, e con il vettore Ryanair, aggiudicatario del Lotto n° 2, quest'ultimo con previsione di avvio di una programmazione operativa di almeno un triennio a far data dalla stagione Summer 2021. L'avvenuta aggiudicazione in compliance con la normativa comunitaria e soprattutto la sottoscrizione dei contratti di servizio ex Ir14/19 a seguito di verifica positiva del test dell'operatore in un economia di mercato, cd MEO Test, fanno giuridicamente sorgere ai sensi dell'art 5 della citata Convenzione l'obbligazione del socio Regione Siciliana all'erogazione alla società di gestione delle somme da destinare, nella misura degli accordi siglati, nell'ambito delle procedure di incentivazione al traffico 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.

Riguardo alla voce "Cred.v/erario Risoluz. ONU n.197, 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 € 9.815.995,10 di cui 8.315.995,10 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 €10.150.831,79. 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 € 334.836,69.

Contestualmente, 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.

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

codice Bilancio	C II 5 II
Descrizione	
CREDITI VERSO DIPENDENTI OLTRE 12 MESI	7.620
CREDITI IN CONTENZIOSO LAVORO	210.036
CREDITI VARI OLTRE 12 MESI	-
F/DO RISCHI SU ALTRI CREDITI OLTRE 12 MESI	-108.713
TOTALE VERSO ALTRI OLTRE 12 MESI	108.943

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, posizioni di credito in applicazione di leggi regionali su tetti salariali e limitazioni su personale già sotto tutela pensionistica, sorti nel 2017 per recuperi di somme impropriamente erogate al management. Nell'esercizio 2020 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 31/12/2020 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 verso collegate iscritte nell'attivo circolante	Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritte nell'attivo circolante
Italia	.717.20	29.252			
Irlanda	358.077				
Malta	16.221				
Romania	204.752				
Portogallo	561				
Spagna	1.521				
Paesi Bassi	18696				
Altri paesi	310.827				
Totale	1.628.374	29.252			

Area geografica	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Italia	105.131		7.570.343	9.333.100
Totale	105.131		7.570.343	9.333.100

## Fondo svalutazione crediti

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 01.01.2020	443.550
Utilizzo fondo (-)	0
Accantonamenti (+)	0
Consistenza finale al 31.12.2020	443.550

Il Fondo rischi su altri crediti è stato stanziato, tra le altre, 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.

Descrizione	Fondo rischi su altri crediti entro es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2020	334.837
Utilizzo fondo (-)	
Accantonamenti (+)	0
Consistenza finale al 31.12.2020	334.837

Descrizione	Fondo rischi su altri crediti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2020	108.713
Utilizzo fondo (-)	
Accantonamenti (+)	0
Consistenza finale al 31.12.2020	108.713

## Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
13.602.305	6.458.187	7.144.119

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	6.435.121	7.158.476	13.593.597
Assegni			
Denaro e altri valori in cassa	23.066	(14.358)	8.708
Totale disponibilità liquide	6.458.187	7.144.118	13.602.305

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 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
103.888	49.492	54.396

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

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

Non sussistono, al 31/12/2020, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio	49.492	49.492
Variazione nell'esercizio	54.396	54.396
Valore di fine esercizio	103.888	103.888

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

Descrizione	Importo
storno costi di competenza per canoni concessione software	19.234
storno costi di competenza per abbonamenti a libri e giornali	7
storno costi di competenza per premi di assicurazione	82.103
storno costi di competenza per tasse possesso automezzi	263
Prestazioni amm.ve e periodiche	2.043
storno costi di competenza per canone manut. mezzi propri	215
storno costi di competenza per energia elettrica	23
	<b>103.888</b>

Sussistono, al 31/12/2020, 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)

## Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

### Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
9.785.529	1.380.220	8.405.312

### Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi	Riclas sifiche		
Capitale	8.333.760	7.984.111	6.958.690			9.359.181
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.489.247	4.998.537	2.489.247			4.998.537
Riserva straordinaria		13.197	8.049			5.148
Varie altre riserve	2		3			-1
Totale altre riserve	2	13.197	8.052			5.147
Utili (perdite) portati a nuovo	(5.148.001)	(4.294.788)	(9.442.789)			
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.294.788)	(282.548)			(4.577.336)	(4.577.336)
Totale patrimonio netto	1.380.220	4.418.509	13.200)		(4.577.336)	9.785.529



## Dettaglio delle altre riserve

Descrizione	Importo
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	-1
Totale	-1

Come da adempimento previsto in sede di approvazione del bilancio d'esercizio 2018 ex art 2446 cc comma 2, l'organo amministrativo ha deliberato in data 29 maggio 2020 la convocazione di apposita assemblea straordinaria dei soci al fine di ridurre le perdite iscritte al patrimonio della Società alla data del 31.12.2018, e pertanto deliberando:

1. di coprire integralmente le perdite evidenziate nella situazione patrimoniale al 31 dicembre 2018 per complessivi Euro 5.148.000,51 nel modo seguente:

- mediante l'utilizzo dell'intera riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva Straordinaria" per complessivi Euro 2.489.246,87, riducendo così la perdita al 31.12.2018 ad Euro 2.658.753,64;
- riducendo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2446 del Codice Civile, comma 2, il capitale sociale da nominali Euro 8.333.760,00 a nominali Euro 5.666.956,80, in proporzione alle azioni da ciascun socio possedute, riducendo il valore nominale di ogni singola azione da Euro 10,00 a Euro 6,80, così da assorbire integralmente le perdite residue iscritte a patrimonio al 31.12.2018;
- la creazione di una riserva Straordinaria per complessivi Euro 8.049,56;

Il consolidamento nell'esercizio 2020 dei risultati di perdita prospettati, ha proiettato l'azienda nella fattispecie prevista dall'art 2446 e l'art. 2447 del c.c. e 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 ha proposto all'Assemblea degli azionisti riunitasi in sessione ordinaria e straordinaria in data 12 novembre 2020 l'approvazione del proprio piano di risanamento ex dlgs 175/16 ed istanza di ricapitalizzazione della Società, tenendo conto non solo delle perdite maturate ma, in un contesto nazionale ed internazionale di fortissima sofferenza a causa dell'emergenza Covid-19, anche di quelle maturande, così da garantire una dotazione patrimoniale conforme ai dettati di legge durante il percorso di raggiungimento del break even point e della conclusione del percorso di risanamento del business, previsto a far data dall'esercizio 2022.

L'Assemblea degli azionisti riunita in sessione straordinaria ha così deliberato di intervenire sul patrimonio della società ex art 2446 e 2447 c.c. e pertanto ha deliberato:

1) di coprire integralmente le perdite evidenziate nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 per complessivi Euro 4.294.788,31 nel modo seguente:

- " mediante l'utilizzo dell'intera riserva disponibile iscritta in bilancio alla voce "Riserva Straordinaria" per complessivi Euro 8.049,56 riducendo così la perdita al 31.12.2019 ad Euro 4.286.738,75;
- " riducendo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2446 del Codice Civile, il capitale sociale da nominali Euro 5.666.956,80 a nominali Euro 1.375.070,40, riducendo il valore nominale di ogni singola azione da Euro 6,80 a Euro 1,65, in proporzioni alle azioni da ciascun socio possedute;

2) la creazione di una riserva straordinaria per complessivi Euro 5.147,65;

3) di aumentare il capitale sociale mediante l'emissione di nuove azioni da offrire ai soci in proporzione all'attuale partecipazione sociale, al loro valore nominale di Euro 1,65 per ciascuna, offerte in opzione al prezzo

di Euro 2,683 ciascuna, e pertanto sopra la pari con un sovrapprezzo di ammontare pari ad Euro 1,033 per azione. L'operazione si è conclusa nel corso del mese di gennaio 2021, con una rituale sottoscrizione da parte degli azionisti per n° 4.840.864 azioni per nominali Euro 7.987.425,60, con la creazione di una riserva da sovrapprezzo azioni per complessivi Euro 5.000.612,53, tale da garantire anche la copertura delle perdite maturande per l'esercizio 2020 dopo l'utilizzo delle poste di patrimonio netto di cui sopra, nonché la ricostituzione di un adeguato capitale sociale conforme anche a quanto previsto dal D.M. 521/97 e comunque all'art 2327 del codice civile.

### 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	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
				per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	9.359.181	B	9.359.181	11.485.248	
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	4.998.537	A,B,C,D	4.998.537	4.166.880	
Riserva straordinaria	5.148	A,B,C,D	5.148	116.643	
Varie altre riserve	-1		-1		
Totale altre riserve	5.147		5.147	116.643	
Totale	14.362.865		14.362.865	15.768.771	
Quota non distribuibile			14.362.865		

*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 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
1.387.416	1.236.518	150.898

	Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	Fondo per imposte anche differite	Strumenti finanziari derivati passivi	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio				1.236.518	1.236.518
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Accantonamenti o nell'esercizio				150.898	150.898
Utilizzo nell'esercizio					
Altre variazioni					
Totale variazioni				150.898	150.898
Valore di fine esercizio				1.387.416	1.387.416

La voce "Altri fondi", al 31/12/2020, risulta così composta:

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 che, nel contesto di diramazione giudiziaria del contenzioso, fanno ritenere anche ai legali che rappresentano gli interessi degli scali nazionali, un rischio del tutto remoto di soccombenza.

Infatti, 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.

Preso atto di ciò la società ha prudenzialmente mantenuto il costituito fondo, in attesa della conclusione definitiva dei contenziosi.

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 prudenziale, 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 € 158.977,48 per il periodo dal 13.09 al 14-31.12.14.

Al riguardo è stato proposto un pagamento forfettario di €70.000,00 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 € 158.977,48 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 €64.336,02 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 anche per l'esercizio 2020 di non modificare la consistenza dell'accantonamento esistente.

Infine vi è da registrare un ulteriore accantonamento pari ad € 150.898 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.

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

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
903.726	881.102	22.624

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Valore di inizio esercizio	881.102
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	165.849
Utilizzo nell'esercizio	143.225
Altre variazioni	
Totale variazioni	22.624
Valore di fine esercizio	903.726

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2020 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

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

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate fino al 31 dicembre 2006 a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

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

Descrizione	Importi
Cessazione rapporto	11.372
Anticipazioni	29.112
Imposta sostitutiva	2.173
Enti pensionistici complementari	100.568
Totale Utilizzo nell'esercizio	143.225

## Debiti

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
8.382.213	9.058.465	(676.252)

## 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
Debiti verso banche	17.998	(17.998)			
Debiti verso altri finanziatori	1.500	(1.500)			
Acconti	8.384	(7.511)	873	873	
Debiti verso fornitori	1.922.185	(116.266)	1.805.919	1.751.356	54.563
Debiti tributari	90.829	(57.103)	33.726	33.726	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	132.951	(55.261)	77.690	77.690	
Altri debiti	6.884.618	(420.672)	6.463.946	5.661.002	802.944
Totale debiti	9.058.465	(655.641)	8.382.154	7.524.647	857.507

Non esistono variazioni significative nella consistenza della voce "Debiti tributari".

### 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 01.01.2020	17.998
Variazioni (-)	17.998
Variazioni (+)	-
Consistenza finale al 31.12.2020	-

### 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 01.01.2020	1.500
Variazioni (-)	1.500
Variazioni (+)	-
Consistenza finale al 31.12.2020	-

### D 6) Acconti

Codice Bilancio	D 06
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2020	8.384
Variazioni (-)/ (+)	-7.511
Consistenza finale al 31.12.2020	873

D 7) Valore dei debiti verso fornitori

Codice Bilancio	D 07
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2020	1.922.185
Variazioni (-)/ (+)	-116.266
Consistenza finale al 31.12.2020	1.805.919

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	1.344.615
fatture da ricevere	358.068
fatture da ricevere/proforma	12.460
fatture da ricevere da contratto	42.563
note di credito da ricevere	-6.346
VII) TOTALE DEBITI V/FORNITORI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	1.751.356

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 01.01.2020	90.829
Variazioni (-)/ (+)	-57.103
Consistenza finale al 31.12.2020	33.726

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 12 a
Descrizione	
ERARIO C/IVA	5.623
ERARIO C/RIT.REDDITI LAVORO DIP	22.734
ERARIO C/RIT.REDDITI LAV.AUT.	5.296
REGIONI C/RIT. ADDIZ.IRPEF	73
XII) TOTALE DEBITI TRIBUTARI	33.726

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

Codice Bilancio	D 13 a
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2020	132.951
Variazioni (-)/ (+)	-55.261
Consistenza finale al 31.12.2020	77.690

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 13 a
Descrizione	
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP.	27.906,00
INPS C/CONTRIBUTI SOLIDARIETA' LAV.DIP. (FONDI)	831,71
INPS C/CONTRIBUTI LAV.V/COLLABORATORI	2.100,00
INPS C/CONTR. LAV.DIP. SOSPESI	2.135,66
ALTRI DEB V/ISTITUTI PREV. DI FINE ANNO	6.814,64
PREVINDAI DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	3.917,07
PREVAER DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	16.603,87
FASI E FASI OPEN DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	8.910,10
ALLEATA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	7.570,15
CATTOLICA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	901,00
XIII) TOTALE DEVITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	77.690

## 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 01.01.2020	6.884.618
Variazioni (-)/ (+)	-420.672
Consistenza finale al 31.12.2020	6.463.945



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

Codice Bilancio	D 14 1
Descrizione	
DEBITI PER CAUZIONI	14.177
DIPENDENTI C/FERIE DA LIQUIDARE	115.200
RITENUTE SINDACALI C/DEBITI	3.650
DEBITI DIVERSI ESIG. ENTRO ES.SUCC	102.951
DIPENDENTI C/CESSIONE 1/5	14.926
DIPENDENTI C/MENSILITA' AGGIUNTIVE	133.429
DIPENDENTI C/DEBITI DIVERSI	19.063
DEB.CANONE CONCESSIONARIO SICUREZZA	172
DEB. C/VEND. TKT RYANAIR	732
DEB. C/VEND. TKT CORENDON	775
DEB. C/VEND. TKT BLUE AIR	4.054
DEB. C/VEND. TKT DANISH AIR TRANSP.	1.312
DEB. C/VEND. TKT ALBASTAR	950
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI AST	3.382
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI SALEMI	314
ADD.COM.IMB PAX L.43/05 INPS INCAS	2.196.563
ADD.COM.IMB PAX L.92/12 INPS INCAS	27.252
ADD.COM.IMB PAX L.350/03 ENAC INCA	1.340.334
ADD.COM.V.V.F.F.L.296/06 ENAC INCA	680.367
DEB.V/RISCOSSIONE SICILIA ENTRO 12	412.539
ADD.COM.IMB PAX L.43/05 INPS DA MA	268.208
ADD.COM.IMB PAX L.92/12 INPS DA MA	178.834
ADD.COM.IMB PAX L.357/15 INPS DA M	5.740
ADD.COM.IMB PAX L.350/03 ENAC DA M	92.041
ADD.COM.V.V.F.F.L.350/03 ENAC DA M	42.849
RICAVO SOSPESO	1.191
TOTALE ALTRI DEBITI ENTRO 12 MESI	5.661.001

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

Codice Bilancio	D 14 2
Descrizione	
DEBITI V/RISCOSSIONE SICILIA	802.944
TOTALE ALTRI DEBITI OLTRE 12 MESI	802.944

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

- Dichiarazione di adesione prot. 157963 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 94602 del 02/01/2018 per complessive originarie n.72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza giugno 2017- agosto 2017.
- Dichiarazione di adesione prot. 157944 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 93458 del 07/07/2017 per complessive originarie n. 72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza dicembre 2016-febbraio 2017; debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.92/12 periodo di competenza dicembre 2016-febbraio 2017; debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.357/15 periodo di competenza dicembre 2016;

- Dichiarazione di adesione prot. 157818 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 78377 del 2/10/2014 per complessive originarie n. 72 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovuti all'INPS L.43/05 periodo di competenza luglio/novembre 2013;
- Dichiarazione di adesione prot. 157921 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 84026 del 30/09/2015 per complessive originarie n.48 rate per debiti da addizionali comunali incassate dovute all'INPS L.43/05 periodo di competenza gennaio-febbraio 2014;
- Dichiarazione di adesione prot. 157892 del 18/04/2019 per n° 18 rate, inerente l'Istanza di rateazione prot. n. 82304 del 26/05/2015 per complessive originarie n.72 rate per debiti TARSU Aerostazione periodo di competenza 2008-2012;

### Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2020 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Acconti	Debiti verso fornitori	Debiti rappresentati da titoli di credito
Italia	873	1.709.240	
Regno Unito		3.199	
Irlanda		14.944	
Canada		146	
Belgio		553	
Danimarca		9.723	
Spagna		68.114	
<b>Totale</b>	<b>873</b>	<b>1.826.919</b>	

Area geografica	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Debiti
Italia	33.726	77.690	6.463.946	8.385.475
<b>Totale</b>	<b>33.726</b>	<b>77.690</b>	<b>6.463.946</b>	<b>8.382.154</b>

### Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Acconti	873	873
Debiti verso fornitori	1.805.919	1.805.919
Debiti tributari	33.726	33.726
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	77.690	77.690
Altri debiti	6.463.946	6.463.946
<b>Totale debiti</b>	<b>8.382.154</b>	<b>8.382.154</b>

## Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
18.717.233	10.041.128	8.676.105

	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	10.041.128	10.041.128
Variazione nell'esercizio	8.676.105	8.676.105
Valore di fine esercizio	18.717.233	18.717.233

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

Descrizione	Importo
RISCONTI PASSIVI DIVERSI	40.250
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 06	5.424.105
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 08	334.512
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 12	3.426.279
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 13	178.938
RISCONTI PASSIVI INAIL MISURA ISI 2017	26.442
RISCONTI PASSIVI CRED. D'IMPOSTA SU ACQUISTO NUOVI BENI STRUMENTALI ex L.178/20	3.837
RISCONTI PASSIVI L.R. 14/2019	9.282.870
	<b>18.717.233</b>

Sussistono, al 31/12/2020, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

### RISCONTI PASSIVI SU CONTRIBUTI POR

- in quanto ad € 9.363.834 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						
	scheda TA TP 06	scheda TA TP 08	scheda TA TP 09	scheda TA TP 10	scheda TA TP 12	scheda TA TP 13	Totale complessivo
Consistenza iniziale al 01.01.2020	5.656.983	602.121	-	11.457	3.583.241	187.326	10.041.128
Decremento (-)	232.878	267.609	-	11.457	156.963	8.388	677.294
Consistenza finale al 31.12.2020	5.424.106	334.512	-	-	3.426.279	178.938	9.363.834

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

Rappresenta il contributo ex L.R 14/2019 "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi", al netto delle quote rilasciate per competenza nell'esercizio in commento, riconducibili all'effettiva quota utilizzata nel 2020 in esecuzione del contratto di servizio stipulato in ottemperanza alla Convenzione ex art 13, commi 2 e 3 della citata normativa regionale.

### RISCONTI PASSIVI INAIL MISURA ISI 2017

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

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

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

## Nota integrativa, conto economico

### Valore della produzione

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
2.617.771	4.628.598	(2.010.827)

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.719.351	3.566.073	(1.846.722)
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	898.420	1.062.525	(164.205)
<b>Totale</b>	<b>2.617.771</b>	<b>4.628.598</b>	<b>(2.010.827)</b>

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	532.009	1.188.665	-656.656	-55%
Corrispettivi e diritti aeroportuali	802.854	1.699.081	-896.227	-53%
Ricavi per servizi no-aeronautici	384.488	678.326	-293.839	-43%
<b>RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI</b>	<b>1.719.351</b>	<b>3.566.073</b>	<b>-1.846.722</b>	<b>-52%</b>

#### 5) Altri ricavi e proventi

Descrizione conto	2019	2018	delta 2019-2018	delta %2019-2018
Ricavi per rilascio Contributi in conto esercizio	89.518	-		
Ricavi vari	68.147	103.884	-35.737	-34%
Sopravvenienza attiva	56.434	275.787	-219.354	-80%
Ricavi per rilascio Contributi in conto impianti(por)	684.321	682.854	1.467	0%
<b>ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>	<b>898.420</b>	<b>1.062.525</b>	<b>-164.105</b>	<b>-15%</b>

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

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

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

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Prestazioni di servizi	1.334.863
Fitti attivi	287.564
Provvigioni attive	6.152
Altre	90.772
<b>Totale</b>	<b>1.719.351</b>

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

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

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	1.719.351
<b>Totale</b>	<b>1.719.351</b>

La società ha iscritti ricavi di entità o incidenza eccezionale pari a Euro 162.141. Per maggior dettaglio si rinvia alla specifica tabella riportata nel prosieguo della presente nota integrativa.

## Costi della produzione

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
7.187.635	8.873.848	(1.686.214)

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	132.301	151.083	(18.782)
Servizi	2.634.213	3.224.345	(590.132)
Godimento di beni di terzi	57.048	97.658	(40.610)
Salari e stipendi	1.875.943	2.270.321	(394.378)
Oneri sociali	578.561	703.815	(125.254)
Trattamento di fine rapporto	165.849	168.987	(3.138)
Altri costi del personale	20.074		20.074
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	41.633	74.791	(33.158)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.217.635	1.301.990	(84.355)
Svalutazioni crediti attivo circolante	127.354	123.846	3.508
Variazione rimanenze materie prime	(36.969)	8.186	(45.155)
Oneri diversi di gestione	373.993	748.826	(374.833)
<b>Totale</b>	<b>7.187.635</b>	<b>8.873.848</b>	<b>(1.686.213)</b>

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

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

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta %2019-2018
Carburante c/acquisti p/prod. Servizi – Combustibile Riscaldamento - Carburante lubrificante	41.092,33	0,00	41.092	100%
Materiale di manutenzione	55.815,50	49.774,12	6.041	12%
Altri acquisti di gestione	35.394	101.309	-65.916	-65%
<b>ACQUISTI</b>	<b>132.301</b>	<b>151.083</b>	<b>-18.782</b>	<b>-12%</b>

#### Costi per servizi

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Servizi sanitari aeroportuali	179.913	268.965	-89.052	-33%
Servizi di security	634.185	893.429	-259.244	-29%
Spese e Canoni di manutenzione	325.861	389.902	-64.041	-16%
Energia elettrica	291.578	412.022	-120.444	-29%
Servizi di pulizia	167.552	161.888	5.664	3%
Assicurazioni	110.980	129.953	-18.972	-15%
Compensi organi sociali e organi controllo	333.608	385.878	-52.270	-14%
Altri costi per servizi	590.537	582.308	8.229	0%
<b>COSTI PER SERVIZI</b>	<b>2.634.213</b>	<b>3.224.345</b>	<b>-590.132</b>	<b>-18%</b>

Nell'esercizio in commento la voce "costi buoni pasto distribuiti al personale dipendente" viene riclassificata in ragione della sua natura tra i "Costi per servizi".

#### Costi per godimento di beni di terzi

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Canone concessione demaniale	13.260	55.150	-41.890	-76%
Noleggio beni di terzi	3.298	42.508	-39.210	-92%
Noleggio impianti e macchinari	32.280	-	32.280	
Noleggio autovetture	2.680	-	2.680	
Canoni noleggio	5.530	-	5.530	
<b>COSTI GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	<b>57.048</b>	<b>97.658</b>	<b>-81.100</b>	<b>-83%</b>

#### Costi per il personale

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

#### Costi del personale

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Salari e stipendi	1.935.826	2.270.321	-334.495	-15%
Contributi previdenziali e assistenziali personale dipendente	578.561	703.815	-125.254	-18%
Accantonamento fondo TFR	165.737	168.987	-3.250	-2%
Costi del personale diversi	20.074	-	20.074	
<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>2.700.198</b>	<b>3.143.123</b>	<b>-442.925</b>	<b>-14%</b>

Nell'esercizio in commento la voce "costi buoni pasto distribuiti al personale dipendente" viene riclassificata in ragione della sua natura tra i "Costi per servizi".

#### Ammortamento delle immobilizzazioni

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

#### Ammortamenti

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	41.632,58	74.791,00	-33.158	-44%
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.217.635	1.301.990	-84.355	-6%
Svalutazione crediti attivo circolante e disponibilità liquide	127.354	123.846	3.508	3%
AMMORTAMENTI E SVALUTAZ.IMMOBILIZZAZIONI	1.386.622	1.500.627	-114.005	-8%

#### Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Costi di impianto e ampliamento	8.356,95	7.721,01	636	8%
Costi di sviluppo	0,00	0,00	-	
Diritti brevetto industriale e utilizzo di opere dell'ingegno	28.216,63	39.394,96	-11.178	-28%
Altre immobilizzazioni immateriali	5.059,00	27.675,42	-22.616	-82%
AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	41.633	74.791	-33.159	-44%

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	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Terreni e fabbricati	682.770	758.868	-76.098	-10%
Impianti e macchinari	454.460	459.311	-4.851	-1%
Attrezzature	5.741	10.444	-4.703	-45%
Altri beni	74.665	73.366	1.298	2%
AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.217.635	1.301.990	-84.354	-6%

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

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

#### Svalutazione crediti attivo circolante

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	127.354	123.846	3.508	3%
SVALUTAZIONE CREDITI	127.354	123.846	3.508	3%

L'accantonamento al fondo svalutazione crediti è pari ad € 127.354.

#### Variazioni rimanenze

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
MATERIE DI CONS. C/RIM.INIZIALI	5.797,69	12.770,08	-6.972	100%
MATERIE DI CONSUMO C/RIM.FINALI	-6.784,40	-5.797,69	-987	100%
MATERIALI VARI C/RIMAN.INIZIALI	5.754,98	8.591,76	-2.837	-33%
MATERIALI VARI C/RIMAN. FINALI	-39.747,73	-5.754,98	-33.993	591%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/ESIST. INIZ.	5.813,44	4.190,16	1.623	100%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/RIMAN. FINALI	-7.803,28	-5.813,44	-1.990	-100%
<b>VARIAZIONE DELLE RIMANENZE</b>	<b>-36.969</b>	<b>8.186</b>	<b>-367</b>	<b>-4%</b>

Le rimanenze finali al 31.12.2020 annotate in bilancio per un importo complessivo di Euro -36.969, sono state iscritte al costo di acquisto;

#### Oneri diversi di gestione

Descrizione conto	2020	2019	delta 2020-2019	delta 2020-2019
Imposte e tasse	45.482	72.510	-27.028	-37%
Oneri v/Enti di settore	9.579	20.936	-11.357	-54%
Canone V.V.F.F. per servizio antincendio	0	63.559	-63.559	-100%
Altri oneri diversi di gestione	30.703	153.035	-122.332	-80%
Sopravvenienza passiva ordinaria indeducibile	137.330	281.660	-145.168	-52%
Accantonamento al fondo oneri diversi	150.898	157.126	-6.228	-4%
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>373.993</b>	<b>748.826</b>	<b>-374.833</b>	<b>-50%</b>

La voce contabile specifica "Accantonamento al f.do Oneri diversi di gestione" pari ad € 150.899 è riconducibile alla quota di copertura totale dei potenziali oneri per sanzioni civili inerenti il mancato versamento di partite concernenti le cosiddette "addizionali comunali" di competenza INPS antecedenti la L 92/2012.

#### Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
(7.472)	(49.538)	42.065

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	886	17.398	(16.512)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(8.238)	(66.936)	58.698
Utili (perdite) su cambi	(120)		(120)
<b>Totale</b>	<b>(7.472)</b>	<b>(49.538)</b>	<b>42.066</b>

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

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

	Interessi e altri oneri finanziari
Prestiti obbligazionari	
Debiti verso banche	472
Altri	7.766
<b>Totale</b>	<b>8.238</b>



Descrizione	Altre	Totale
Interessi fornitori	7.766	7.766
Interessi medio credito	472	472
<b>Totale</b>	<b>8.238</b>	<b>8.238</b>

#### Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	886	886
<b>Totale</b>	<b>886</b>	<b>886</b>

#### Utile e perdite su cambi

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Perdite su cambi	120	0	120

#### Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

#### Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

##### Ricavi di entità o incidenza eccezionale

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

Voce di ricavo	Importo	Natura
A1	9.262	Sopravvenienza Attiva
A5	56.434	Sopravvenienza Attiva
A5	89.518	Contributo in c/esercizio
A5	7.027	Contributo in c/impianti
<b>Totale</b>	<b>162.241</b>	

##### Elementi di costo di entità o incidenza eccezionale

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

Voce di costo	Importo	Natura
B7	12.219	Sopravvenienza Passiva
B7	68.130	Costi per servizi
B9	20.074	Sopravvenienza Passiva
B14	137.320	Sopravvenienza Passiva
<b>Totale</b>	<b>237.743</b>	

#### Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni

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

Descrizione	valore	imposte
Risultato prima delle imposte	- 4.577.336	
Onere fiscale teorico (%)	24,00	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	291.809	
Rigo delle differenze temporanee da esercizi precedenti	- 16.667	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	182.285	
Imponibile fiscale	- 4.119.909	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		0

### Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	- 1.802.083	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	615.340	
<b>TOTALE VARIAZIONI IN AUMENTO</b>	<b>615.340</b>	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP	- 21.805	
<b>TOTALE VARIAZIONI IN DIMINUZIONE</b>	<b>- 21.805</b>	
<b>TOTALE DEDUZIONI CUNEO FISCALE</b>	<b>- 2.521.930</b>	
Onere FISCALE TEORICO (%)	<b>4,20%</b>	
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>		
Imponibile Irap	- 3.136.944	
IRAP corrente per l'esercizio		

### Informativa sulle perdite fiscali

	Esercizio corrente			Esercizio precedente		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
<b>Perdite fiscali</b>						
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza		24			24	

## 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	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Dirigenti	1	1	
Quadri	4	4	
Impiegati	40	40	
Operai	29	29	
Altri			
Totale	<b>74</b>	<b>74</b>	

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

Nel corso del 2020 la struttura organizzativa ha subito le seguenti modifiche:

- " l'uscita per quiescenza di una risorsa OUA dal 1febbraio 2020;
- " l'assunzione obbligatoria in ottemperanza alla Sentenza n. 769/2020, emessa dalla Corte di Appello di Palermo l'8/10/2020, di una risorsa OUA con contratto P.T.;

	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	85.000	47.000
Anticipazioni		
Crediti		
Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate		

### Compensi al revisore legale o società di revisione

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

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

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	16.200
Altri servizi di verifica svolti	
Servizi di consulenza fiscale	
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	16.200

## 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	4.840.864	7.987.426	833.376	5.674.240	10	2
Totale	4.840.864		833.376	5.674.240		

## 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
<b>Garanzie</b>	
di cui reali	
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 sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

### Informazioni sulle operazioni con parti correlate

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

La società ha posto in essere operazioni con parti correlate.

Crediti	T.A.F.S. S.R.L.	Totale complessivo in Bilancio	Incidenza percentuale %
C) 2) 1) Crediti verso cliente T.A.F.S.	29.251,75	29.252	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	550	10.710	5%
Ricavi diversi	270	2.748	10%
A1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	117.827	1.719.351	7%

## **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 e sulla possibile evoluzione della gestione**

L'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus "Covid-19", dichiarata pandemia mondiale l'11 marzo scorso dall'OMS, in Italia come nel resto del mondo ha avuto e continuerà ad avere notevoli conseguenze anche a livello economico.

Come noto l'Organo amministrativo, prescindendo dall'evoluzione della crisi sanitaria, 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, cui si unisce una rinnovata azione di diversificazione dei vettori clienti, possono produrre nella gestione di Airgest nel breve-medio periodo, affinché vengano garantiti i livelli di traffico già registrati nel recente passato.

L'attento coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana conferma la volontà di sostegno all'azienda attraverso nuovi e più performanti strumenti di rilancio industriale dello scalo, consci del suo ruolo di imprescindibile volano economico nonché di fondamentale strumento di mobilità e di sviluppo a servizio delle esigenze sociali-sanitarie e di istruzione del territorio.

La nuova L.R. 14/2019, ha infatti condotto alla sottoscrizione di due importanti accordi con i vettori Albastar SA e Ryanair DAC che potrà condurre lo scalo al superamento di 1 milione di passeggeri già dal 2022, in combinato disposto con l'azione della Continuità territoriale ex RE CE 1008/2008 ed alle sue n° 7 rotte già operative, con effetto pluriennale.

Da segnalare anche la costante azione di aviation marketing prodotta nonostante un contesto difficilissimo e fortemente caratterizzato dalla pandemia da COVID-19, che ha portato dopo anni di gestione mono cliente, ad una concreta diversificazione dei vettori operanti presso lo scalo.

Ne sono la riprova gli accordi siglati con il vettore Albastar che conferma le destinazioni dirette per Cuneo, Malpensa e Fiumicino, ed il vettore Lumiwings il quale opererà dalla summer 2021, collegamenti diretti con destinazione Forlì, Creta-Heraklion, Santorini e Rodi in Grecia, ed indiretti con scalo a Forlì per Katowice (Polonia)-Lodz (Polonia)-Arad (Romania)-Cracovia (Romania). Dalla stagione Summer 2021 viene confermato anche il collegamento per Torino con il vettore Blue Air.

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

In tale contesto, fondamentale è stata la risposta fornita dalla compagine azionaria alla proposta di ricapitalizzazione presentata dall'Organo amministrativo che con una sottoscrizione di circa € 13 milioni tra valore nominale di nuove azioni emesse e riserva da sovrapprezzo azioni, consente alla Società il raggiungimento di una adeguata dotazione patrimoniale ex codice civile e normativa di settore, utile ad una piena ristrutturazione.

Il complesso degli elementi elencati ovvero il patrimonio esistente e le risorse finanziarie di cassa disponibili ed i richiamati accordi operativi siglati con i vettori, 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 noti elementi di incertezza.

Rimane d'obbligo comunque una riflessione sulla 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 connessa anche alla mobilità dei cittadini.

L'Aeroporto di Trapani, come tutti gli altri scali nazionali ed europei sta ancora subendo l'effetto delle misure restrittive alla circolazione continentale e domestica che, per quanto noto, si protrarranno presumibilmente per il primo semestre del 2021.

Proseguirà quindi l'articolato piano di efficientamento già posto in essere nell'esercizio 2020 dalla Società al fine di contenere l'impatto negativo in ambito economico/finanziario di tali eccezionali eventi, che vede anche il rinnovo al ricorso alla Cassa Integrazione in Deroga ex DL 18/20 cd "Cura Italia", finché lo strumento normativo lo consentirà ed il contesto operativo lo richiederà.

Continuerà quindi a registrarsi nel primo semestre del 2021 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 fare previsioni certe ma, la già avviata campagna di vaccinazione mondiale lascia intravedere già dal prossimo mese di maggio 2021 una progressiva ripresa delle attività che potrà consolidarsi nei mesi estivi e, si auspica, proseguire ininterrottamente per l'esercizio 2022.

Allo stato attuale quindi, pur se con inevitabili difficoltà, ritardi e slittamenti temporali, le assumptions del Piano di risanamento proposto, si ritiene possano essere perseguibili.

In presenza di un quadro contingente negativo e senza precedenti storici, la Società nel solco delle proiezioni di settore ed in accordo con i vettori, ipotizza infatti 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 2021, potrà essere recuperata progressivamente in un orizzonte temporale di medio termine.

La costante interlocuzione con i vettori aerei ed il notevole interesse per gli strumenti di rilancio del traffico oggi a disposizione dello scrivente gestore, forse più che in altre realtà aeroportuali, lasciano ben sperare in una prossima e piena ripresa a regime dell'attività volativa tra il 2021 ed il 2022.

Ciononostante, è opportuno rappresentare comunque che inevitabilmente anche per l'esercizio 2021 si prospetta un risultato di perdita d'esercizio con inevitabili effetti di natura patrimoniale/economico/finanziari.

Da segnalare infine la misura introdotta dal Governo nazionale il quale ha istituito un fondo di circa € 450 milioni per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 dai gestori aeroportuali, introdotto dall'articolo 1 comma 715 e seguenti della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (cd. Legge di Bilancio 2021). Sono ancora in corso di definizione gli strumenti attuativi.

## 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	2.545	2.543	31/12/2020	Addizionali comunali - Aggio per attività di incasso
AGENZIA DELLE ENTRATE	14.603	14.603	23/07/2020	Contributo a fondo perduto ex art. 25 del D.L. n. 34 del 2020 (D.L. "Rilancio")
INAIL	33.050	33.050	18/08/2020	Misura ISI 2017 per incentivare le imprese a realizzare progetti per il miglioramento documentato delle condizioni di salute e di sicurezza dei lavoratori

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

Signori Soci,

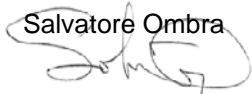
a conclusione della presente Nota Integrativa, il Consiglio di Amministrazione invita codesta Assemblea, convocata ai sensi dell'art. 2364, 2° comma c.c. ad approvare il Bilancio d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione proponendo per il risultato, che rileva una perdita di € (4.577.336) il rinvio all'esercizio successivo.

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 della 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 2020, 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 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

**Elementi alla base del giudizio**

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

**Responsabilità degli amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio**

Gli amministratori sono responsabili 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 dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione del bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili 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. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano 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 dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori 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**

Gli amministratori della Airgest S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Airgest S.p.A. al 31 dicembre 2020, 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 2020 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 2020 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 Aprile 2021

ACG Auditing & Consulting Group S.r.l.

Silvia Bonini  
Socio  


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

**Bilancio al 31/12/2020**  
**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 30/03/2021, relativi all'esercizio chiuso al 31/12/2020:

- 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 31/12/2020 è stata rilasciata in data 14 aprile 2021 e non evidenzia rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio e il giudizio rilasciato è positivo con richiamo di informativa in riferimento alla continuità aziendale

La Società di revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n.720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della Società AIRGEST SPA con il bilancio d'esercizio della Società AIRGEST SPA al 31/12/2019. A loro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della Società AIRGEST SPA al 31/12/2020.

**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 2020:

- l'attività tipica svolta dalla società **non è mutata** nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;
- nel gennaio 2020 per n. 29 lavoratori viene approvato il programma di crisi aziendale CIGS;

- nel marzo 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso il decreto n. 112/20, con il quale, al fine di contenere la sopraggiunta emergenza sanitaria da coronavirus, è stata disposta la chiusura al traffico commerciale di alcuni aeroporti nazionali, tra cui quello di Trapani-Birgi;
- nel marzo 2020, è stata attivata la modalità di lavoro agile ex art. 1 c. 1 lett. n dpcm 4.3.2020, per n. 18 risorse;
- nel mese di 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;
- a giugno 2020, dopo una sospensione di circa tre mesi, lo scalo viene riaperto al traffico civile;
- nel settembre 2020 è stato avviato un progetto di riorganizzazione aziendale;
- nel mese di novembre, l'assemblea dei soci ha deliberato un aumento di capitale sociale, in conseguenza alla riduzione di capitale al di sotto del minimo legale, e le azioni emesse sono state pressoché totalmente sottoscritte;
- la dotazione delle strutture informatiche è rimasta sostanzialmente invariata;
- alla data del 31 dicembre i dipendenti di Airgest S.p.A. sono 74, di cui 73 Full Time e 2 Part Time.

È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato, nel 2020, in termini comparabili con l'esercizio precedente, ma l'attività ha risentito dell'emergenza Covid che ha comportato un fermo voli per alcuni mesi dell'anno e per gli altri ha fatto assistere ad una considerevole riduzione.

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 31/12/2020 l'attività del Collegio Sindacale è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, il Collegio:

ha vigilato sull'osservanza della legge, dell'Atto Costitutivo e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

ha partecipato, seppur non sempre nella sua completa composizione, alle assemblee ordinarie dei soci e assemblee straordinarie dei soci e adunanze dell'Organo Amministrativo, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali si può, ragionevolmente, affermare che le azioni deliberate siano conformi alla legge ed allo statuto sociale e non siano manifestamente imprudenti, azzardate, né in potenziale conflitto di interesse.

Durante le verifiche periodiche, il Collegio sindacale ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.

Il Collegio ha, quindi, periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione. Il Collegio Sindacale, nel corso delle sue verifiche, ha rilevato che, ad oggi, l'organigramma aziendale "di diritto", 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 livello della preparazione tecnica del personale amministrativo, in forza, è adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;

- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale e societaria sono riconfermati, nel corso dell'esercizio, ed hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali, anche straordinarie, che hanno influito sui risultati del bilancio.

Nel novembre 2020, è pervenuta la relazione annuale dell'OdV, redatta il 24 Settembre 2020, nella quale si rileva che nel corso dell'esercizio 2019/2020 non sono avvenuti fatti censurabili o violazioni rilevanti del Modello 231, e che l'OdV non è venuto a conoscenza di atti o comportamenti con profili di criticità in relazione a quanto stabilito dal D. Lgs. 231/2001.

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

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

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

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

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

Nel corso dell'esercizio

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

Al Collegio sindacale non sono pervenuti esposti.

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

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

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

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 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 31/12/2020 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 (4.577.336) e si riassume nei seguenti valori:

a. Attività	Euro	39.176.058
b. Passività	Euro	24.813.193
c. - Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	14.362.865
<b>d. - Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.577.336)</b>

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

a. Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	2.617.771
b. Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	7.187.635
<b>c. Differenza</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.569.864)</b>
d. Proventi e oneri finanziari	Euro	(7.472)
e. Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
<b>f. Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.577.336)</b>
g. Imposte sul reddito	Euro	
<b>h. Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(4.577.336)</b>

#### Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2020, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta negativo per euro 4.577.336.

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

Il Collegio desidera evidenziare che, seppur il bilancio 2020 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 2020, come quello precedente, si chiudesse con una perdita, per il 2020 di € 4.577.336.

Dal bilancio oggetto della presente relazione, emerge, rispetto all'esercizio chiuso al 31.12.2019:

- un miglioramento della solvibilità dell'azienda, con un indice di liquidità primaria che passa da 1,15 a 3,51;
- un struttura finanziaria in equilibrio, come evidenziato dal valore del margine di tesoreria (18.997.193), del margine di disponibilità (15.272.762).

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

In ordine alla proposta di rinvio della perdita dell'esercizio pari ad € 4.577.336 all'esercizio successivo, 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 31/12/2020, così come redatto dagli amministratori.

13 Aprile 2021

FTO. Il Collegio sindacale

Presidente Collegio sindacale	F.to Gerlando Piro
Sindaco effettivo	F.to Antonino Galfano
Sindaco effettivo	F.to Carolina Cucurullo