

# Aeroporto di Trapani Birgi

FLY  
HISTORY



**BILANCIO D'ESERCIZIO 2021**

**COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI**

**Consiglio di Amministrazione**

Presidente	Salvatore Ombra
Consigliere	Giulia Ferro

**Direttore Generale**

Michele Bufo

**Collegio Sindacale**

Presidente	Gerlando Piro
Sindaci effettivi	Silvia Ceccarelli
	Stefano Varvaro

**Società di Revisione Legale**

ACG Consulting Group Srl

**Organismo di Vigilanza**

Presidente	Paolo Maria Gemelli
Componente	Sergio Cosentini
	Jennifer Basso Ricci

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

Michele Bufo

### COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che, alla data del 28/02/2022, partecipano al capitale sociale di Airgest S.p.A., secondo le risultanze del Libro Soci.

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

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

Signori azionisti,

quello che si è appena concluso, in un contesto generale di settore estremamente complicato, ha rappresentato per la Società uno degli esercizi più importanti della sua recente storia. Gli eventi e le circostanze verificatisi nel corso del 2021 sono stati, infatti, particolarmente significativi sotto numerosi aspetti sia amministrativi che strutturali, contribuendo così ad indirizzare Airgest verso una nuova fase industriale di rilancio, avente l'obiettivo di generare flussi di ricchezza crescenti nel tempo e proporzionali ai capitali investiti, nel pieno rispetto del principio di economicità.

Come diffusamente atteso l'esercizio 2021 ha purtroppo fatto registrare una perdita **pari a (€ 3,9 mln), perdita che si manifesta comunque migliorativa di € 0,65 mln rispetto al risultato dell'esercizio 2020.**

Ad oltre un anno di distanza dall'inizio della crisi pandemica, la situazione per l'industria del trasporto aereo, e quindi anche per il settore degli aeroporti nell'esercizio 2021 è rimasta infatti estremamente difficile.

Il buon riscontro alle campagne vaccinali, la gestione dalla fase sperimentale a quella operativa di perfezionate procedure di verifica sanitaria nella fase di gestione dei passeggeri e più in generale nuove procedure di tutela della salute, hanno favorito nel 2021 un progressivo allentamento delle restrizioni di viaggio che sono state attivate dai vari governi internazionali. Tuttavia, nonostante una leggera ripresa nei mesi caldi, i livelli di attività del primo semestre e dell'ultimo bimestre dell'esercizio 2021, estremamente depressi, hanno inevitabilmente avuto riflessi negativi sui risultati economici ed in particolare sui ricavi operativi dell'azienda.

La società ha chiaramente proseguito, anche nel 2021 nelle sue azioni di contenimento dei costi già attivate nel corso del 2020, tuttavia come atteso **l'EBITDA è risultato negativo per € 2,2 milioni di euro denotando però un miglioramento, rispetto allo stesso periodo del 2020, di circa € 1 milione di euro. Appare evidente quindi che anche nel 2021 si è trattato di una crisi di ricavi a fronte di una crisi sanitaria che impatta nella mobilità.**

La contrazione del traffico, le mutate esigenze di viaggio (salute, lavoro e necessità) e le misure di contenimento del contagio hanno impattato in maniera significativa sulla capacità di tutti gli asset di produrre redditività sia sul fronte Aviation che sul fronte No-Aviation (retail & food su tutti).

Gli effetti di questa enorme crisi, la più grande quanto inattesa che il settore del trasporto aereo abbia mai

registrato, hanno continuato prepotentemente a dispiegarsi nel corso dell'esercizio passato, comportando per tutte le società di gestione e quindi anche per lo scalo di Trapani, un'inevitabile incertezza nel programmare la propria attività, subendo per numerosi mesi lo status di soggetto passivo in balia dell'evolversi della diffusione del virus e della conseguente reazione delle compagnie aeree e dei viaggiatori.

Indubbia è stata una discreta ripartenza nei mesi estivi, nel corso dei quali Airgest ha potuto concretamente attivare quegli strumenti di incentivazione del traffico volti a garantire nuovo slancio ed un nuovo e consolidato equilibrio operativo allo scalo, ma soprattutto, in quella fase, indirizzati a contrastare lo shock sistemico in cui il nostro settore si è trovato ad operare.

Nel mese di aprile, in concomitanza dell'avvio della stagione IATA summer 2021, è infatti partito il progetto pluriennale di incremento del traffico trasportato da/per lo scalo di Trapani dal vettore Ryanair DAC, primo aggiudicatario dei fondi stanziati dalla Regione Siciliana con la Legge Regionale n.14/19, "*Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi*", la quale si ricorda all'art 13 prevede uno stanziamento di circa € 9,4 Milioni da destinare direttamente alla Società di gestione per essere utilizzati nell'ambito delle procedure di cui alla Comunicazione della Commissione europea relativa agli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree 2014/C 99/03 del 04/04/2014.

Ciò ha di fatto segnato l'avvio di una nuova e certamente virtuosa stagione per l'aeroporto di Trapani che potrà dare i suoi frutti già dall'anno 2022.

Seppur nell'impossibilità di prevedere la durata e la pervasività di questa crisi epidemiologica, l'intera forza lavoro è pertanto rientrata progressivamente in servizio a fronte di una maggiore richiesta di servizi con conseguente salvaguardia dei livelli occupazionali, cui si aggiunge la ripresa dei contratti e delle forniture necessarie ad un adeguato funzionamento aziendale, ed una serie di azioni manutentive funzionali al mantenimento della certificazione aeroportuale ed a un ammodernamento degli impianti.

Come già anticipato, purtroppo però dal mese di ottobre, come già avvenuto nel primo semestre dell'anno si è nuovamente giunti ad una riduzione dei transiti per l'incorrere di una nuova ed imponente ondata di diffusione del virus Covid-19 e sue varianti. Ciò ha influito anche nella regolare operatività dei n° 6 collegamenti aerei in continuità territoriale, cd "Oneri di Servizio Pubblico" ex Reg CE 1008/2008, attivati presso lo scalo di Trapani-Birgi nel corso del 2021 con apposito

decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti per la durata programmata di un triennio.

In questo contesto assolutamente incerto il socio di maggioranza ha con merito incrementato gli interventi a sostegno del proprio asset e nel mese di aprile 2021, nell’ambito della Legge di Stabilità regionale n. 9/21, ha stanziato ulteriori € 4,2 mln finalizzati a perseguire gli obiettivi già fissati con la LR 14/19 di incremento del traffico passeggeri.

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

- Quale misura di contenimento degli effetti dell’emergenza Covid-19 è proseguito sino al 31.05.2021 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 il personale aziendale;
- Nel mese di gennaio la compagine societaria ha concluso i versamenti relativi all’aumento di capitale sociale deliberato nel mese di novembre 2020, a sostegno del patrimonio societario;
- Dopo essere stata disposta l’aggiudicazione 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, si è giunti all’avvio dei relativi contratti, dando attuazione alla Convenzione siglata nel mese di dicembre 2020 con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo.

- Accolto il ricorso presentato dal vettore Ryanair DAC, il TAR Lazio con sentenza n. 12045/2021 del 23 novembre 2021, ha disposto l’annullamento dei provvedimenti concernenti l’imposizione di oneri di servizio pubblico (“OSP”) per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trapani - Ancona e v.v., Trapani - Brindisi e v.v., Trapani - Napoli e v.v., Trapani - Parma e v.v., Trapani - Perugia e v.v., Trapani - Trieste e v.v.; Nel mese di febbraio 2022 il Consiglio di Stato ha accolto l’istanza di sospensione dell’esecutività della sentenza del TAR.
- Nel mese di ottobre 2021 ai sensi dello Statuto della Società e del Codice civile sono stati rinnovati per un triennio i nuovi organi sociali di Airgest;
- Nel mese di dicembre è stata siglata nuova Convenzione ex lr 14/19 con l’Assessorato Regionale al Turismo in virtù dello stanziamento disposto dalla L.R. 09/21 per € 4,2 mln finalizzato a perseguire le finalità già individuate con 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”

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

### Highlights

<p>Risultati Economici al 31 dicembre 2021 comparati con i risultati economici al 31 dicembre 2020</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ricavi totali</b> (valore della produzione) pari a 6.286 migliaia di euro, in incremento di 3.668 migliaia di euro (+140,13%) rispetto a 2.618 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.</li> <li>• <b>Ricavi delle vendite e prestazioni</b> (ricavi caratteristici) pari a 3.830 migliaia di euro, in crescita di 2.111 migliaia di euro (+122,75%) rispetto a 1.719 migliaia di euro al 31 dicembre 2020</li> <li>• <b>I costi della produzione</b> pari a 10.203 migliaia di euro, in sensibile aumento di 3.016 migliaia di euro (40,99%) rispetto all’anno precedente. Aumento imputabile alla ripresa dei volumi di traffico, con conseguente movimentazione dei costi variabili (energia elettrica, security, costo del personale) oltre che l’aver</li> </ul>
--	--

	<p>sostenuto i costi di incremento traffico ex LR 14/19, linearmente compensati tra altri ricavi dal rilascio dello specifico contributo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Il Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b> pari a (-2.283) migliaia di euro, in miglioramento per 970 migliaia di euro rispetto al 2020</li> <li>• <b>Risultato Operativo (EBIT)</b> pari a (3.918 migliaia di euro, in miglioramento di 652 migliaia di euro rispetto al risultato di (4.577) migliaia di euro al 31 dicembre 2020.</li> <li>• <b>Risultato di esercizio</b> pari a - 3.933 migliaia di euro, contro le - 4.577 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.</li> </ul>
Il traffico	<p>Nel 2021 sono transitati dall'Aeroporto V. Florio 427.893 passeggeri, in crescita del +130,6% rispetto al 2020, con una netta predominanza del traffico nazionale, pari al 85.75%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Il traffico passeggeri nazionale</b> si è cresciuto del + 85,75%</li> <li>- <b>Il traffico passeggeri internazionale</b> si è cresciuto del +14,25%.</li> <li>- <b>Il traffico movimenti</b> è cresciuto del +87,86%</li> </ul>

### LO SCENARIO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO

Il traffico passeggeri globale ha registrato una modesta ripresa nel 2021. L'ultima analisi ICAO dell'impatto economico del COVID-19 sull'aviazione civile ha rivelato che il numero di passeggeri in tutto il mondo è stato di 2,3 miliardi, ovvero pari al 49% dei livelli pre-pandemia (2019).

La capacità globale dei posti offerta dalle compagnie aeree è migliorata del 20% nello stesso periodo, superando la crescita della domanda di passeggeri. Il loadfactor complessivo nel 2021 si è attestato al 68%, rispetto all'82% del 2019, e le compagnie aeree di tutto il mondo hanno subito perdite per 324 miliardi di dollari dopo i 372 miliardi di dollari del 2020. I continui sforzi degli Stati per attuare le raccomandazioni dell'OMS e dell'ICAO e delle authorities sul COVID-19, stanno contribuendo ad eliminare le restrizioni di viaggio ed a contenere i rischi per la salute pubblica ed a ridurre l'impatto della pandemia sulla mobilità globale in modo che i viaggi aerei, il commercio e il turismo possano riprendersi più rapidamente possibile e riportare la prosperità in molti mercati e regioni duramente colpiti in tutto il mondo. Il primo trimestre del 2021 ha visto una diminuzione del tasso di ripresa del traffico aereo globale a causa della recrudescenza delle infezioni da COVID-19. La situazione si è leggermente stabilizzata nel secondo e terzo trimestre, principalmente a causa dell'aumento dei tassi di vaccinazione e con un conseguente allentamento delle restrizioni di viaggio in varie parti

del mondo durante la stagione estiva. Tuttavia, questa tendenza al rialzo si è arrestata improvvisamente nel quarto trimestre, con l'emergere della variante Omicron. L'impatto della pandemia continua a pesare in modo significativo sui viaggi nazionali e internazionali, con i primi che si stanno riprendendo a un ritmo più rapido. Complessivamente, il traffico passeggeri nazionale è tornato al 68% rispetto ai livelli pre-pandemia, mentre il traffico internazionale rimane solo al 28%. La ripresa globale dell'aviazione è stata caratterizzata anche da significative variazioni regionali, con l'America del Nord e la Latina e le regioni dei Caraibi che hanno mostrato i tassi di ripresa più elevati, l'Europa ha registrato una notevole ripresa durante la stagione estiva dei viaggi e l'Africa e il Medio Oriente hanno recuperato moderatamente. L'Asia/Pacifico è stata la regione con la performance più debole a causa del rallentamento dei livelli del traffico interno e della stagnazione internazionale. Gli analisti ICAO inizialmente prevedevano, quale scenario ottimistico, che il totale mondiale dei passeggeri nel 2022 sarebbe stato dal 26 al 31% in meno rispetto ai livelli pre-pandemia, con una capacità di posti ridotta da 20 a 23 per cento. In questo scenario il traffico passeggeri avrebbe dovuto recuperare l'86% dei livelli del 2019 entro dicembre 2022, sulla base di un recupero del traffico internazionale del 73% e del 95% domestico. Queste previsioni dovranno certamente essere riviste alla luce delle controverse

operazioni belliche intraprese dalla Russia in Ucraina, che, a partire dal 24 di febbraio 2022, hanno sconvolto gli equilibri geopolitici del sistema mondo. In questo contesto, caratterizzato tra l'altro sia da una ripida crescita del costo delle materie prime energetiche sia dalla chiusura dello spazio aereo russo con conseguente stravolgimento delle rotte intercontinentali, oltre che dalla soppressione del traffico aereo outcoming dal paese sovietico, è ragionevole pensare che il recupero del traffico a livelli ante covid sarà più lungo e tortuoso. Secondo i dati diffusi da Assaeroporti, gli aeroporti italiani chiudono il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri e una contrazione del 58,2% sul 2019, ultimo anno non interessato dalla pandemia, quando il numero dei viaggiatori ha superato quota 193 milioni. Un consuntivo in crescita del 52,4% sul 2020, ma pur sempre segnato da una profonda crisi con 113 milioni di passeggeri persi rispetto al 2019. A causa della seconda e della terza ondata di contagi che hanno colpito il nostro Paese, i gravi effetti della crisi pandemica si sono manifestati almeno fino a maggio 2021. Nei primi 5 mesi dello scorso anno, il traffico negli scali nazionali ha segnato una contrazione dell'86% rispetto al 2019, attestandosi a valori prossimi a quelli osservati nella primavera 2020, durante i mesi di lockdown generalizzato.

I primi deboli segnali di ripresa si sono registrati solo a giugno 2021, -65% sui livelli pre-Covid, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, con -38% rispetto al secondo semestre 2019.

Si segnala, inoltre, un parziale recupero del segmento nazionale che nel 2021 mostra un -35,1% sui volumi pre-pandemia. In sofferenza invece il traffico internazionale, che si attesta ad un -70,4%, evidenziando così una ripartenza del comparto a due velocità.

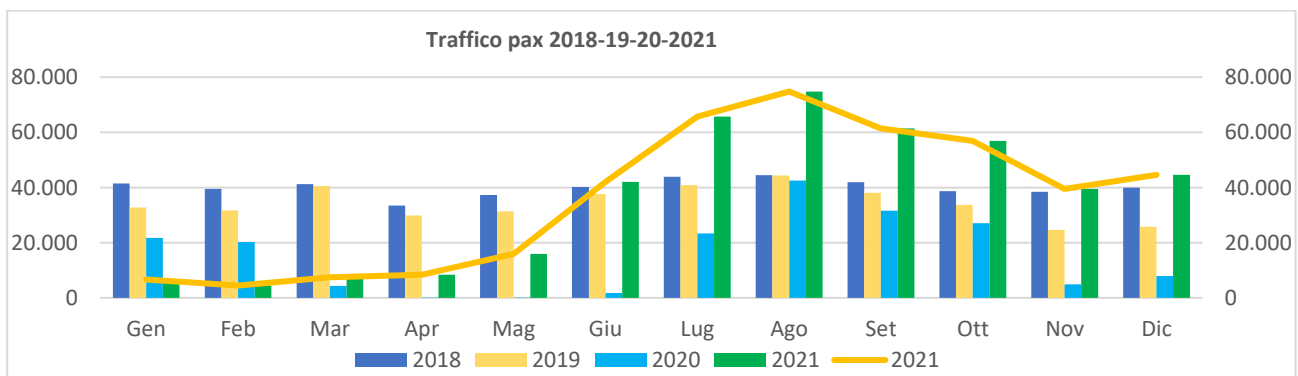
Il fenomeno descritto ha inoltre modificato la distribuzione del traffico negli aeroporti italiani, con gli scali delle Isole che, beneficiando del turismo

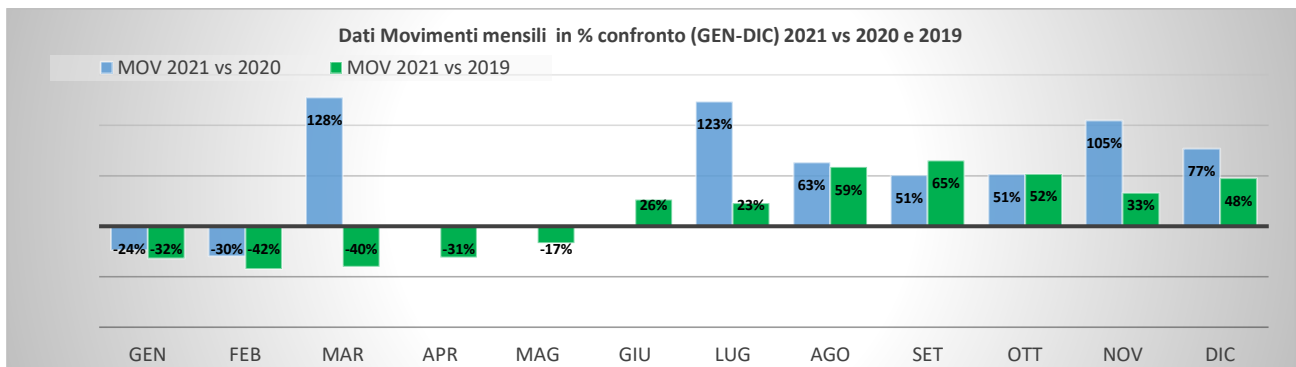
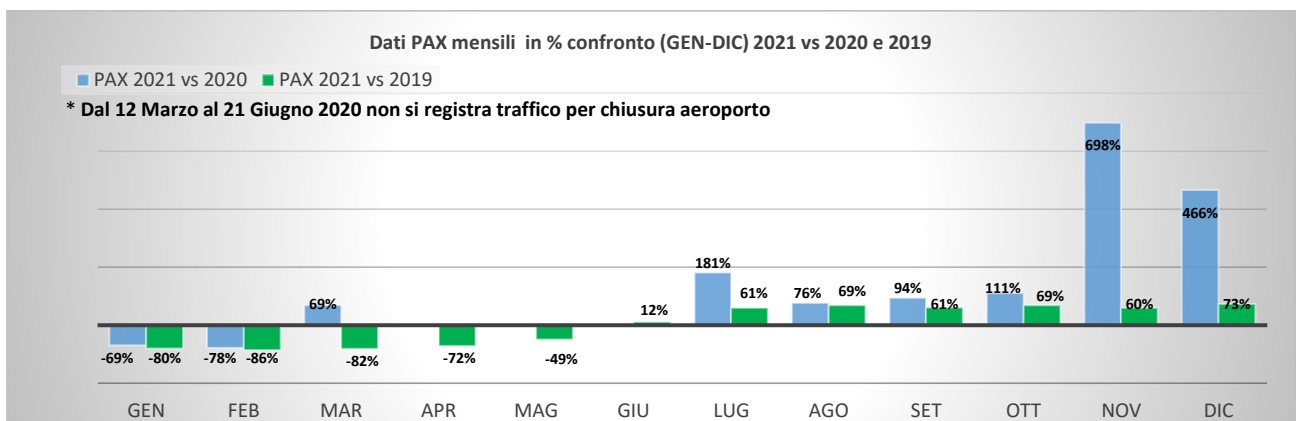
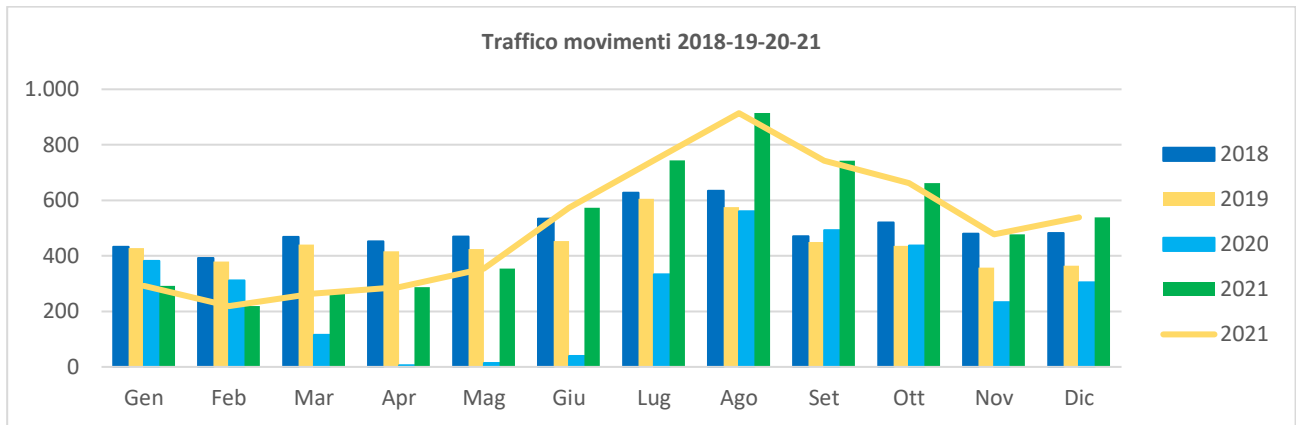
nazionale, registrano segnali di ripresa maggiormente evidenti rispetto alla media di sistema. Recuperano infatti più velocemente, soprattutto nella seconda parte dell'anno, i livelli del 2019. Stentano invece a ripartire gli aeroporti a forte vocazione internazionale e intercontinentale, a causa del mantenimento delle restrizioni per i viaggi Extra UE. I movimenti aerei registrano una contrazione meno marcata rispetto al traffico passeggeri: nel 2021 sono stati circa 950 mila, con un calo del 42,4% sul 2019 (+34,7% sul 2020) a conferma dell'utilizzo da parte dei vettori aerei di aeromobili di minore capienza. Incoraggianti i risultati per il traffico merci, con i volumi movimentati per via aerea che raggiungono i livelli del 2019, +0,2%, e l'intero segmento cargo, incluso l'avio camionato, che si attesta a 1 milione di tonnellate, pari al -1,9% rispetto ai livelli pre-Covid (+28,6% sul 2020), con quasi il 70% delle merci transitate per lo scalo di Malpensa.

Il settore del trasporto aereo si conferma, quindi, tra i più colpiti dalla pandemia e l'uscita dalla crisi, in base ai dati disponibili, rischia di essere lenta e parziale. Il comparto, pertanto, ha bisogno di sostegni adeguati ad affrontare le sfide della ripartenza e della transizione ecologica e digitale, a beneficio non solo degli operatori del settore ma anche dei territori, dell'economia del Paese e dell'occupazione.

Il 2021, nonostante segni una importante inversione di tendenza rispetto all'anno precedente resta caratterizzato dagli effetti della pandemia ancora in corso; infatti, a causa della seconda e terza ondata di contagi che hanno colpito il nostro paese, il traffico, fino a maggio 2021, registra un flusso di passeggeri molto limitato.

L'aeroporto di Trapani-Birgi chiude l'anno con 427.893 passeggeri e 6.068 movimenti. Si osserva un +131% pax 2021 vs 2020 e +4% vs 2019, ed un +88% movimenti 2021 vs 2020 e +14% vs 2019.

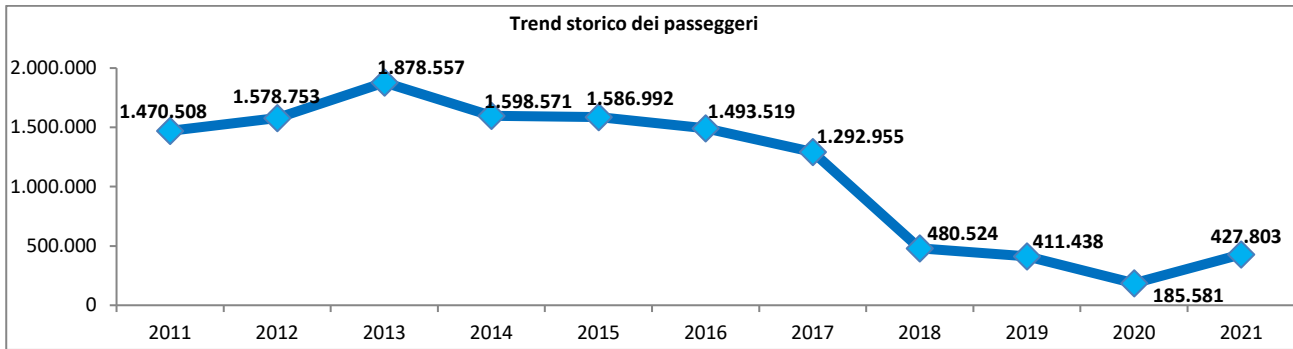




Il continuo proliferare di normative nazionali e comunitarie a riguardo dei viaggi aerei ha penalizzato, anche se in misura non determinante la ripresa del traffico. A questo proposito dobbiamo ricordare che per gli imbarchi dagli scali nazionali dal 1° settembre è diventato obbligatorio possedere il green pass rilasciato per avvenuta vaccinazione o a seguito di tampone negativo, per tutti i passeggeri maggiori di 12 anni.

Allo stesso modo il traffico internazionale, nonostante le difformità legislative tra le varie nazioni in materia di norme di accesso ai confini nazionali in materia di prevenzione dal contagio da Covid 19 (green pass, quarantene etc.) ha ricominciato a movimentare volumi presso lo scalo di Trapani, anche se con un'incidenza percentuale lontana dai livelli registrati ante pandemia.





Per quanto riguarda l'articolazione delle tratte movimentate da/per lo scalo di Trapani a partire dalla summer si evidenzia un ampliamento significativo delle Rotte operate, ed in particolare:

- Avvio le rotte a continuità territoriale, Brindisi-Napoli e Parma operate da Albastar; Perugia-Trieste ed Ancona da Tayanjet. Queste ultime, causa dell'abbandono da parte del vettore bulgaro dell'affidamento, non sono più attive da settembre 2021 con ripartenza ad aprile 2022.
- Avvio a partire dal 1° aprile, dell'accordo con il vettore Irlandese Ryanair, per l'implementazione del traffico passeggeri a valere sul finanziamento regionale di cui alla L.R. 14/19. Durante il periodo estivo 2021 si aggiungono al precedente panel delle destinazioni operate dal vettore Ryanair (Karlsruhe Baden, Bergamo, Bologna, Pisa) 3 destinazioni internazionali (Katowice-Malta e Praga) e n° 3 nazionali (Ciampino-Pescara e Treviso). In winter 21/22 la stessa compagnia inserisce rispetto alla stagione invernale dell'anno precedente 3 rotte internazionali (Londra-Bruxelles e Malta) sospese da gennaio a febbraio 2022 per causa covid ed n°4 nazionali (Ciampino-Pisa-Torino e Treviso).

- Avvio, a partire da giugno della nuova rotta Trapani – Forlì operata dalla compagnia aerea, la Lumiwings

I movimenti giornalieri aumentano da 14 a 20 in summer 2021 e nella prima fase della winter 21/22 da 12 a 17 rispetto all'anno scorso.

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

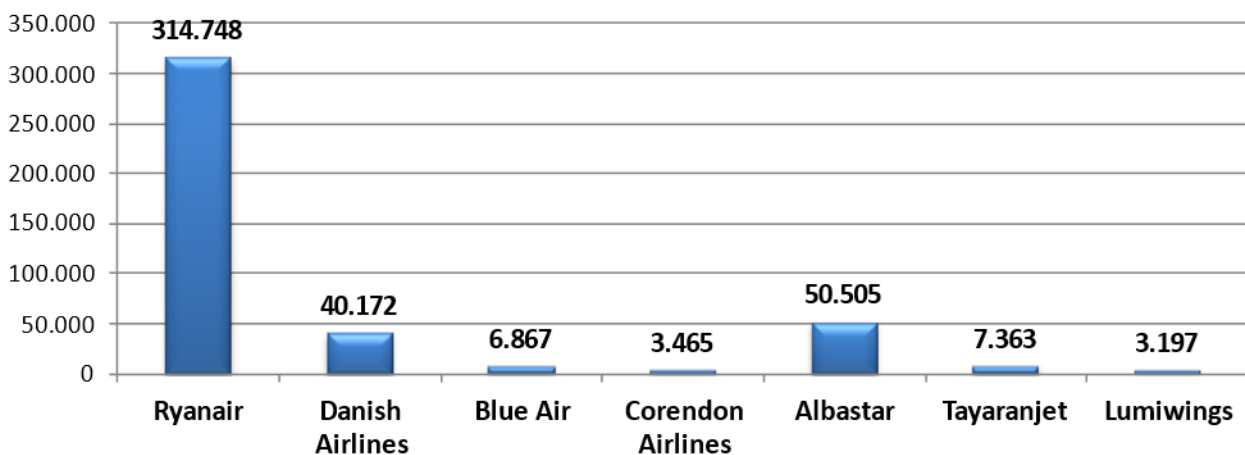
L'Aviazione Generale fa registrare volumi ancora trascurabili.

I collegamenti operati dal vettore Ryanair hanno contribuito in maniera determinante al raggiungimento del volume di traffico indicato, veicolando il 74% circa dei volumi totali registrati presso lo scalo.

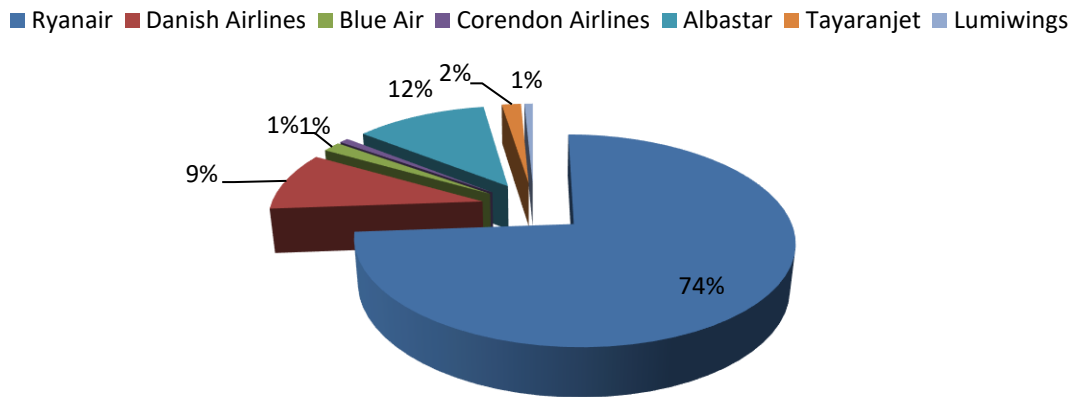
Al panel delle compagnie nel 2021 si aggiungono Albastar, Tayanjet e Lumiwings.

L'intensità pandemica durante i mesi invernali e primaverili tra gennaio e maggio ha determinato bassissimi volumi di traffico; infatti, il flusso passeggeri come esposto precedentemente è tornato a crescere dal mese di giugno.

### Grafico passeggeri di linea per vettore 2021



### Distribuzione % pax per Vettore 2021



### 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

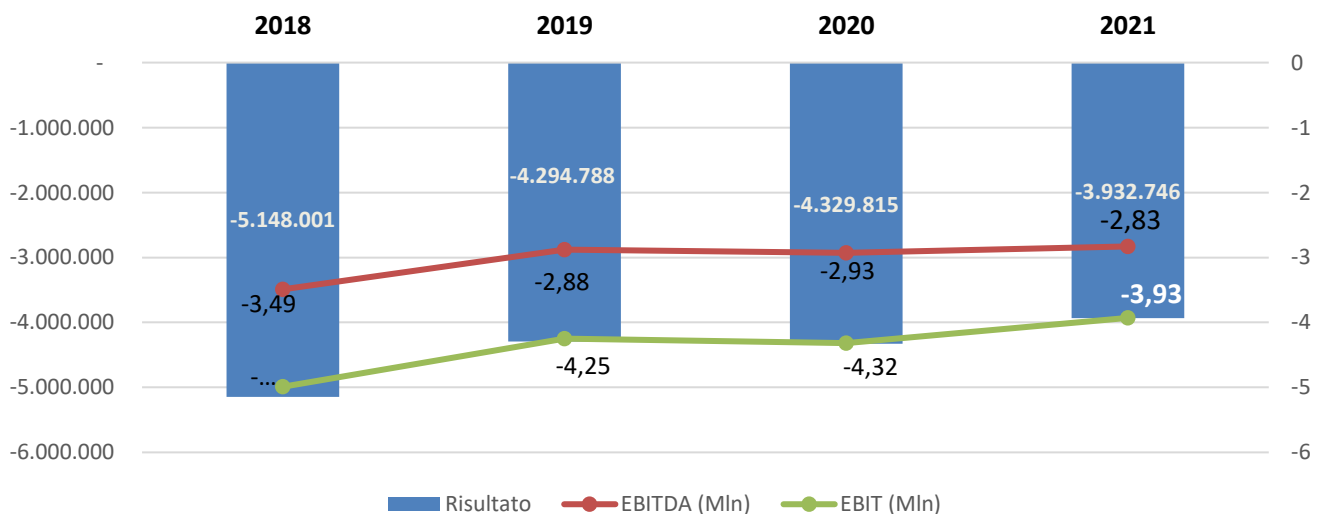
all'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha prorogato di 2 annualità tutte le concessioni aeroportuali in essere a detta data;

### I RISULTATI DI GESTIONE

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 riporta una perdita di esercizio pari ad -€ 3.862.746. Il risultato di periodo marca un esito migliorativo, anche se ancora in territorio negativo, rispetto all'anno precedente di circa 714.480 €. Sulla maturazione del già menzionato risultato hanno svolto un ruolo di primaria importanza la citata

contrazione del traffico imputabile unicamente all'epidemia da Covid -19 che ha condotto a sua volta ad una pesante compressione 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.

### Storico risultato di esercizio - Ebitda - Ebit 2018-2021



#### In sintesi:

- Il valore della produzione complessivo, tenuto conto dell'andamento del traffico registrato (+130,57% pax e +87,86% mov), è cresciuto del 140,13% 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 crescita di ammontare pari al 40,98% rispetto all'anno precedente. Tale crescita è correlata in maniera diretta alla ripresa del traffico, ed alla conseguente crescita dei costi variabili, in primis energia elettrica e sicurezza, oltre che alla crescita dei costi per incremento traffico LR14/19 ed alla crescita del costo del personale il cui valore nel 2020 è stato caratterizzato dall'ampio ricorso agli ammortizzatori sociali. Le dinamiche di formazione dei costi di esercizio verranno esplicate nel dettaglio in un'apposita successiva sezione della presente relazione sulla gestione

- Il business Aviation ha prodotto ricavi per complessivi 3,29 milioni di euro in crescita (+125,2%) rispetto al 2020;
- Nel medesimo periodo le attività commerciali Non Aviation hanno generato ricavi per 0,535 milioni di euro circa, in aumento (+108,8%) rispetto al 2020.

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 2021 e dei suoi principali indici.

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

#### RICLASSIFICAZIONE DEL BILANCIO

<b>Riclassificazione del conto Economico</b>				
Descrizione	Gennaio - dicembre 2020	Gennaio - dicembre 2021	Delta €	Delta %
Ricavi Netti	1.719.351	3.829.884	2.110.533	123%
Proventi diversi	898.420	2.456.349	1.557.929	173%
Costi Esterni	3.160.586	5.233.453	2.072.867	66%
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>-542.815</b>	<b>1.052.780</b>	<b>1.595.595</b>	<b>294%</b>
Costo del lavoro	2.640.427	3.335.722	695.295	26%
<b>Margine operativo lordo (MOL o Ebitda)</b>	<b>-3.183.242</b>	<b>-2.282.942</b>	<b>900.300</b>	<b>28%</b>
			0	
Ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni	1.386.622	1.634.645	248.023	18%
<b>Reddito operativo (Ebit)</b>	<b>-4.569.864</b>	<b>-3.917.586</b>	<b>652.278</b>	<b>14%</b>
Proventi Finanziari	886	245	-641	-72%
Oneri Finanziari	8.238	15.404	7.166	87%
<b>Reddito di competenza</b>	<b>-4.577.217</b>	<b>-3.932.746</b>	<b>644.471</b>	<b>14%</b>
Proventi straordinari e rivalutazione				
Oneri straordinari e svalutazione				
<b>Reddito ante imposte</b>	<b>-4.577.217</b>	<b>-3.932.746</b>	<b>644.471</b>	<b>14%</b>
Imposte				
<b>Reddito netto</b>	<b>-4.577.217</b>	<b>-3.932.746</b>	<b>644.471</b>	<b>14%</b>

L'analisi dell'andamento della gestione caratteristica, rappresentativa dei ricavi e dei costi sostenuti dalla società nel corso del 2021, e rappresentativo dell'outcome dell'espletamento dei servizi tipici del gestore aeroportuale assume una configurazione peculiare, e non molto dissimile rispetto all'annualità precedente. Difatti, nonostante la crisi pandemica abbia caratterizzato in misura più pervicace il 2020 in termini di restrizioni Covid related, anche il primo semestre e l'ultimo trimestre 2021 hanno subito le refluenze per via degli effetti dello shock epidemico. Difatti la recrudescenza della pandemia e la conseguenza mutata attitudine agli spostamenti, ha fatto sì che nel periodo gennaio giugno 2021 si sia registrata una quota marginale del traffico dell'anno, pari a circa il 20%. La successiva ripresa del traffico, più robusta di quella registra nel corso del 2020, ha subito a novembre un'ulteriore rallentamento 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 crescenti anche se non rapportabili ai volumi programmati ante Covid.

Focalizzando l'analisi sugli aggregati di costo e di ricavo delle business unit tipiche dell'oggetto dell'impresa, il valore del MOL-EBITDA, risulta negativo per euro 2.21 mln, ed in miglioramento per circa 970 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Continuando il confronto con i risultati conseguiti nel corso del precedente esercizio si osserva un aumento dei costi esterni pari al 63% riconducibile principalmente all'aumento dei costi per la fornitura elettrica, carburanti, servizi di security, ai costi per implementazione traffico LR14/2019 e ad alcune economie conseguite tra i costi per servizi.

Si osserva un aumento dei costi per il personale rispetto al 2020. Questo incremento è riconducibile ad un ricorso meno consistente agli ammortizzatori sociali messi a disposizione da disposizione normative a salvaguardia dei livelli occupazionali, ed al ricorso alla somministrazione lavoro per alcuni profili aziendali nel periodo luglio - ottobre per complessivi euro 52. 000€. Si rimanda ad un successivo apposito paragrafo la disamina dell'andamento di tale dimensione di costo.

Per quanto sopra esposto, il risultato dell'Ebit, risulta migliorato, pur rimanendo in territorio negativo, in misura pari a circa 722 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

<b>Riclassificazione dello Stato Patrimoniale</b>			
<b>Descrizione</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2020</b>	<b>Gennaio - Dicembre 2021</b>	<b>Delta %</b>
<b>Attivo</b>			
<b>Attività disponibili</b>	<b>26.576.176</b>	<b>21.188.683</b>	<b>-20%</b>
Liquidità immediate	17.084.853	6.440.660	-62%
Liquidità differite	9.436.988	14.697.046	56%
Rimanenze finali	54.335	50.977	-6%
<b>Attività fisse</b>			
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>	<b>125.222</b>	<b>109.219</b>	<b>-13%</b>
Immobilizzazioni materiali	12.196.711	11.590.567	-5%
Immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950	0%
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>39.176.058</b>	<b>33.166.419</b>	<b>-15%</b>
<b>PASSIVO</b>			
<b>Debiti a breve</b>	<b>6.977.226</b>	<b>3.101.717</b>	<b>-56%</b>
<b>Debiti a medio/lungo</b>	<b>22.413.303</b>	<b>24.206.527</b>	<b>+8%</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>9.785.530</b>	<b>5.858.175</b>	<b>-40%</b>
<b>FONTI DEL CAPITALE INVESTITO</b>	<b>39.176.058</b>	<b>33.166.419</b>	<b>-15%</b>

Le **Attività disponibili** registrano una riduzione del 26% rispetto al pari periodo 2020. In particolare:

- le **liquidità immediate** risentono della graduale erosione delle risorse conseguite con la ricapitalizzazione della società avvenuta conclusasi a Gennaio 2021 e della regolarizzazione delle esposizioni per addizionali comunali per oltre € 4 mln; dall'incasso di crediti maturati da contenziosi lavoro in corso di recupero forzoso e comunque coperti da appositi accantonamenti al fondo rischi; nonché dai ratei e risconti attivi di gestione; e dai crediti afferenti i contributi di cui alle leggi regionali L14/2019 e L9/2021 interventi a favore dello scali di Trapani per circa 11.23Mln

Le **Attività Fisse** registrano i naturali effetti della dinamica di ammortamento dei cespiti aziendali, compresi quelli gratuitamente devolvibili riconducibili alla concessione acquisita dalla società. La riduzione evidenzia che non vengono registrati rilevanti nuovi investimenti.

Tra le **Fonti del Capitale Investito**, si registra sia una discreta riduzione della posizione debitoria di **breve periodo** -pari a circa 4Mln di euro per il pagamento di un debito maturato per le cd addizionali comunali passeggeri pregresse. I debiti di **medio/lungo periodo** registrano una netta diminuzione in ragione del rispetto puntuale dei piani di rientro accordati dall'ente Riscossione Sicilia e dal rispetto dei numerosi propri impegni in ragione anche dell'acquisita dotazione finanziaria derivante dalla ripatrimonializzazione della società, come evidenziato tra le liquidità immediate. Il dato complessivo invece registra un incremento dell'8%, solo parzialmente ed in misura sensibilmente ridotta inerente reali debiti della società. Lo schema seguente illustra in dettaglio la composizione della voce in esame.

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

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

di cui per debiti TFR del personale dipendente	
deb.v/tfr	941.715
<b>totale deb. Effettivi v/terzi</b>	<b>941.715</b>
di cui per partite non avente natura di debito finanziario	
risconti por	8.697.997
risconti contributi covid	42.282
risconti l.reg.14/2019 e 9/2021	12.105.939
fondi rischi	1.438.005
<b>totale partite non avente natura di debito</b>	<b>22.284.223</b>
deb. addizionale Com.imb. Pax da maturare	527.697
deb.v/ fornitori oltre es.	54.563
altri deb.v/serit oltre es.	397.874
<b>totale deb. Effettivi v/terzi</b>	<b>980.134</b>
<b>Totali debiti a medio e lungo termine</b>	<b>24.206.072</b>

<b>Posizione Finanziaria Netta (PFN) al 31/12/2021</b>		
<b>Descrizione</b>	<b>AIRGEST SPA 2020</b>	<b>AIRGEST SPA 2021</b>
Depositi bancari	13.593.597	6.426.904
Denaro e altri valori in cassa	8.708	13.756
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>13.602.306</b>	<b>6.440.660</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>		
Debiti Finanziari (entro 12 mesi)	412.539	405.070
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)		
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)		
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	0	0
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	0	0
Anticipazioni per pagamenti esteri		
Quota a breve di finanziamenti		
Crediti finanziari		
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>	<b>412.539</b>	<b>405.070</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>13.189.767</b>	<b>6.035.590</b>
Debiti Finanziari (oltre 12 mesi)	802.944	397.874
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)		
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)		
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	0	0
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	0	0
Anticipazioni per pagamenti esteri		
Quota a lungo di finanziamenti		
Crediti finanziari		
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>802.944</b>	<b>397.874</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>12.386.823</b>	<b>5.637.716</b>

La Posizione finanziaria netta pari a € 5,6 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, oltre che al rientro dell'esposizione pregressa, pari a circa 4MLN per addizionali comunali passeggeri. La gestione risente positivamente anche degli effetti della

cospicua ricapitalizzazione sottoscritta dall'azionista di maggioranza nel corso del mese di dicembre 2020 e definita finanziariamente nella sua summa a gennaio 2021 oltre che dalle erogazioni connesse alla LR 14/19. La società al 31/12/2021 non ha alcun debito verso istituti di credito e/o altri finanziatori.

<b>Principali indici di Bilancio</b>		
Descrizione	AIRGEST SPA 2020	AIRGEST SPA 2021
<b>Indici finanziari</b>		
Liquidità primaria	3,80	6,81
Liquidità secondaria	1,75	4,28
<b>Indici di rotazione (espressi in giorni)</b>		
Rotazione rimanenze	208,03	94.67
Rotazione crediti	345,69	203.53
Rotazione debiti	233,45	128,45
<b>Indici reddituali</b>		
R.O.S.	-	-
R.O.D.	0,00	0,00
Margine operativo lordo (Mol o Ebitda)	-3.183.242	-2.282.942
Reddito operativo (Ebit)	-4.589.864	-3.917.586
<b>Indici di produttività</b>		
Utile operativo su dipendenti	-62.702	-53.145
Utile netto su dipendenti	-62.702	-53.145
Ricavi vendite e prestazioni su dipendenti	23.234	51.755
<b>Indici di solidità</b>		
Indice di indebitamento	3,00	4,59
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,78	0,49
Margine di tesoreria	19.584.866	18.102.373
Margine di disponibilità	15.272.762	14.065.221
Capitale circolante	5.245.151	10.167.074
Margine primario di struttura	-2.814.354	-6.119.561
Quoziente primario di struttura	0,78	0,49
Margine secondario di struttura	7.858.942	275.628,08
Quoziente secondario di struttura	1,62	1,02

### 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 2021 (voce A1 del conto economico) ammontano a circa 3,8 milioni di euro, in aumento del 122,8% rispetto all'esercizio precedente.

Tale performance, a fronte di una crescita dei volumi di traffico (pax +130,57 %, Mov +87,86%) è riconducibile sia alla crescita dei ricavi da attività Aviation (+125,2%), sia alla crescita del comparto non Aviation, che ha marcato un + 108,8% rispetto all'anno precedente.

<b>Composizione Ricavi Avio-Non Avio 2019-2021</b>				
<b>Δ % traffico 2020/2021</b> Pax +131% - Mov + 87%	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Δ % 2020/2021</b>
Diritti	€ 937.601	€ 458.831	€ 1.078.829	135,1%
Security	€ 634.641	€ 286.663	€ 656.840	129,1%
Handling	€ 1.188.665	€ 532.009	€ 1.256.106	136,1%
P.R.M.+ Centr	€ 243.847	€ 185.442	€ 302.752	63,3%
<b>Totale</b>	<b>€ 3.004.753</b>	<b>€ 1.462.945</b>	<b>€ 3.294.527</b>	<b>125,2%</b>

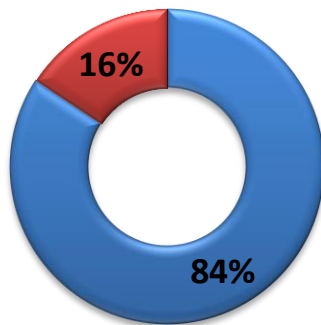
	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Δ % 2020/2021</b>
Pubblicità	€ -	€ 17.369	€ 68.335	293,4%
Fitti e Royalties	€ 366.431	€ 150.220	€ 316.070	110,4%
Biglietteria	€ 22.966	€ 6.152	€ 13.573	120,6%
Parcheggi	€ 140.120	€ 59.945	€ 100.460	67,6%
Ricavi diversi e Gest. Pass	€ 31.803	€ 22.719	€ 36.919	62,5%
<b>Totale</b>	<b>€ 561.319</b>	<b>€ 256.406</b>	<b>€ 535.357</b>	<b>108,8%</b>

	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Δ % 2020/2021</b>
Aviation	€ 3.004.753	€ 1.462.945	€ 3.294.527	125,2%
Non Aviation	€ 561.319	€ 256.406	€ 535.357	108,8%
<b>Totale</b>	<b>€ 3.566.073</b>	<b>€ 1.719.351</b>	<b>€ 3.829.884</b>	<b>122,8%</b>

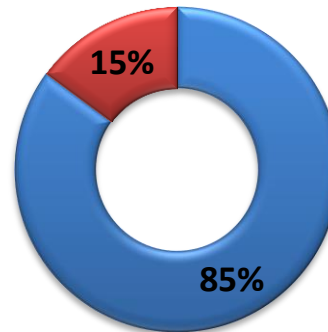
L'aggregato complessivo di detti ricavi, la cui decisa crescita è da ricercarsi nei mutati livelli di traffico, non ha registrato una significativa variazione in termini di composizione (v. grafico), si è assistito comunque ad un aumento dell'incidenza dei ricavi avio sul totale. Difatti il

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 15/85 del 2020 al 14/86 del 2021.

### Ricavi 2019

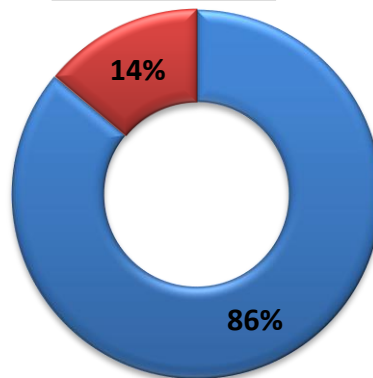


### Ricavi 2020



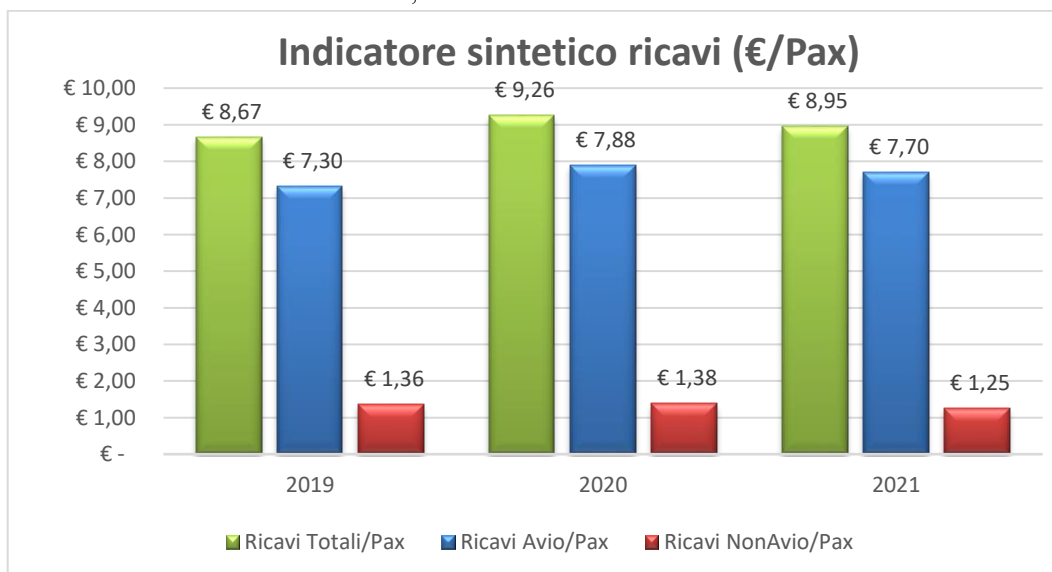
■ Aviation ■ Non Aviation

### Ricavi 2021



Dall'analisi dell'indicatore sintetico ricavo complessivo pro-capite introitato dal gestore (€/pax), si rilevano variazioni in riduzione rispetto alle performance 2020. Infatti, è possibile affermare che le circostanze sistemiche che hanno caratterizzato l'ultimo biennio, nell'esercizio appena concluso non hanno consentito una crescita, in

misura lineare e proporzionale dei ricavi in rapporto al traffico passeggeri. Come è possibile evincere dal traffico sotto riportato, tutte le voci rappresentate nel grafico sono tutte in leggera flessione rispetto al 2020 ma in crescita sul 2019 (anno pre-pandemia).



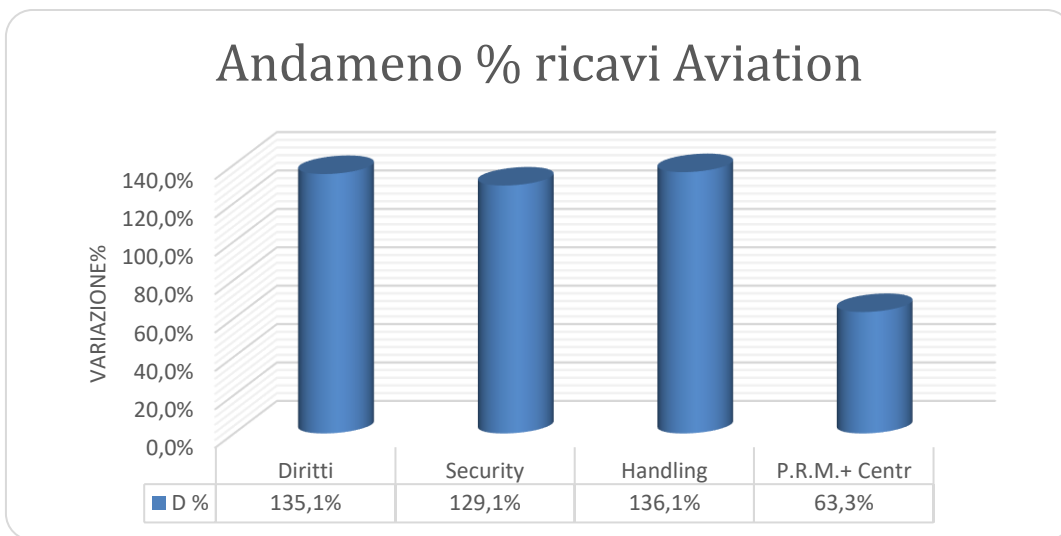
**a) RICAVI AVIATION**

L'andamento dei ricavi aeronautici introitati nell'anno, attestatisi sui 3,29 milioni di euro hanno manifestato una significativa crescita rispetto a quanto registrato nel corso dell'esercizio precedente (+ 125,2%)

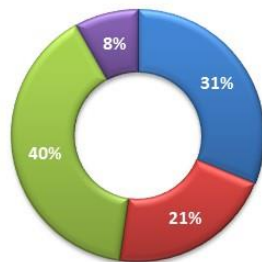
Più nel dettaglio, e per le motivazioni più volte riportate, i ricavi derivanti dai servizi Aviation hanno mostrato una crescita dovuta sia al conseguimento di volumi di traffico incrementali rispetto al 2020 (+130,57%), sia a causa del riallineamento del loadfactor medio per tratta a valori ordinari. Difatti, a partire dal 2020 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. Questa tendenza, osservata fino al mese di giugno 2021, è andata via via scemando a partire dal mese di giugno, per poi riproporsi a fine ottobre in occasione della recrudescenza del contagio da Covid 19. Conformemente all'andamento citato del traffico consuntivato si registrano ricavi incrementali per tutte le voci di ricavo Aviation commisurate sui passeggeri e movimenti.

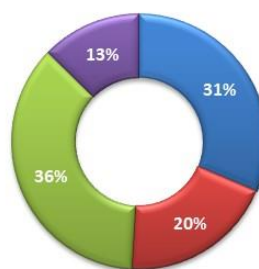
Infine, l'aggregato costituito dai corrispettivi P.R.M e dai ricavi per infrastrutture centralizzate ha fatto registrare una crescita più contenuta pari al +63,3%. Rimane infatti costante ed invariato il ricavo derivante dai fitti corrisposti dal concessionario del deposito carburanti Avio.



**Ricavi Aviation 2019**



**Ricavi Aviation 2020**



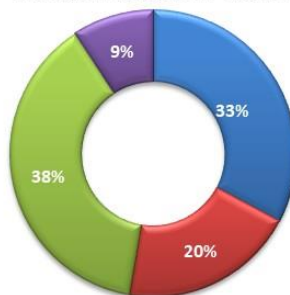
■ Diritti

■ Security

■ Handling

■ P.R.M.+ Centr

**Ricavi Aviation 2021**



## b) RICAVI NON AVIATION

Le attività non Aviation hanno generato solo il 14% dei ricavi della gestione aeroportuale. La performance del comparto è risultata in miglioramento rispetto al 2020 (+108,8%), come diretta conseguenza della crescita dei volumi di traffico

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

- Si è assistito ad una crescita, pari al 67,3% della redditività delle aree adibite a **parcheggio** antistanti l'aerostazione.

In merito alle dinamiche che hanno movimentato la redditività di questo asset possiamo affermare che, se da una parte si è assistito alla crescita dei corrispettivi introitati del 57,2%, (0,10 Mln 2021 Vs 0.06 Mln 2020) dunque ben distante dalla performance di traffico consuntivata nell'anno, dall'altra, in termini di redditività pro-capite, si è registrata una sensibile contrazione dell'indicatore (0,23€/pax 2021 Vs 0,34€/pax del 2020).

Va ricordato che, unitamente alla gestione tradizionale delle soste aeroportuali è stato attivato un nuovo servizio di vendita diretta delle soste attraverso un'applicazione mobile (disponibile su @google play ed @apple store), affiancato da una piattaforma proprietaria integrata nel portale www.airgest.it, la cui produttività, per i volumi di traffico attuali, pur risultando in crescita, assume volumi marginali.

Nel corso della primavera 2021, al fine di adeguare il sistema di gestione parcheggio, sotto il profilo hardware e software, si è proceduto ad affettare l'ammodernamento dell'intero apparato. Mettendo a latere gli ammodernamenti di natura infrastrutturale, è opportuno evidenziare che si è proceduto ad implementare la modalità di pagamento con moneta elettronica direttamente presso i terminali in uscita dalle aree di sosta. Inoltre, sotto il profilo di gestione tariffaria delle soste, il management della società ha ritenuto di aggiornare in aumento il tariffario in vigore, a partire dal 1° dicembre, sospendendo di fatto le tariffe promozionali, dedicate ai passeggeri che effettuavano l'intero viaggio A/R da/per lo scalo di Trapani, precedentemente attivate al fine di stimolare la fidelizzazione e creare uno zoccolo di utenza. 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. A questo proposito l'azienda ha già cantierato per il 2022 un progetto di ridefinizione integrale della viabilità esterna, atto a garantire sia la razionalizzazione dei flussi, sia la massimizzazione dei

ricavi delle aree aeroportuali esterne e la riduzione dei comportamenti opportunistici operati da operatori esterni ed utenza aeroportuale.

- Il macro aggregato costituito dai **fitti e dalle royalties** è cresciuto del 110%. 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 crescita dei volumi di royalties prodotte rispetto al 2020 (+187%). Nonostante la crescita dei volumi di traffico registrata inizialmente nel 2021 sia stata significativa ed abbia di fatto più che raddoppiato la redditività prodotta dal comparto, l'ammontare delle royalties prodotte non è assolutamente soddisfacente, soprattutto se rapportata alle performance storicamente registrate.

Va comunque ricordato che la rideterminazione delle aliquote contrattuali concesso all'operatore al fine di confermare la propria presenza nel periodo pandemico, in combinato disposto con i 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 terminal, 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). Nello specifico i passeggeri, prima abituati a recarsi in aeroporto anche due ore prima dell'apertura degli imbarchi, adesso si recano in aeroporto in prossimità della partenza, limitando così la durata di stazionamento all'interno delle aree commerciali e di ristorazione, riducendo al lumicino le occasioni di acquisto.

A ciò si aggiunge il fatto che la società, al fine di evitare l'irrimediabile fuoriuscita del concessionario durante il periodo pandemico, ha riconosciuto allo stesso una temporanea riduzione delle aliquote per ciascun segmento di produttività.

➤ I ricavi del comparto dell'autonoleggio, costituiti da fitti e Royalties prodotte dagli operatori, sono cresciuti del 57,6, attestandosi sui 163 mila euro.

A questo proposito la società, al fine di rilanciare il comparto e mettere a reddito tutte le aree disponibili, dopo aver concesso un'estensione contrattuale agli operatori

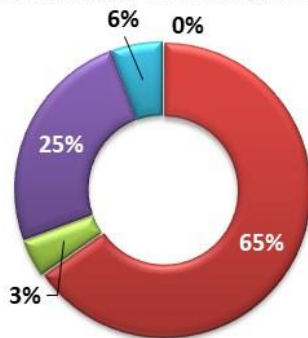
attivi presso lo scalo, ha attivato un percorso trasparente di affidamento delle aree adibite a queste attività a cui hanno aderito otto operatori a condizioni commerciali sensibilmente migliorative per il gestore aeroportuale. Il nuovo affidamento ha avuto efficacia a partire dal 1° novembre 2021.

Anche in questo caso, nonostante si sia registrata una crescita dei ricavi, la redditività del comparto non è da considerarsi ancora sufficiente. La principale causa della scarsa redditività registrata dal comparto nell'anno in commento è correlata ai volumi contenuti di traffico internazionale, motore principale di questo business, pari solo al 15% del totale, derivanti dalle restrizioni covid e dalla temporanea ritrosia dell'utenza ai viaggi internazionali.

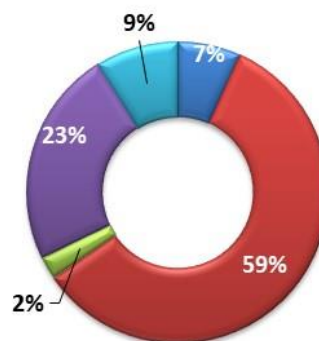
➤ In questo contesto è comunque importante sottolineare come l'esternalizzazione dell'attività di scouting delle inserzioni pubblicitarie presso lo scalo abbia consentito di produrre, in questo periodo di congiuntura avversa per questo business, un risultato rilevante in termini numerici ed incoraggiante per le prospettive future per lo scalo, non appena si rimanessero le condizioni per la ripresa del traffico. Il comparto advertising, infatti, ha più che raddoppiato i volumi di ricavo, passando dai 17mila euro del 2020 al 60 mila euro del 2021.

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

**Ricavi Non Aviation 2019**

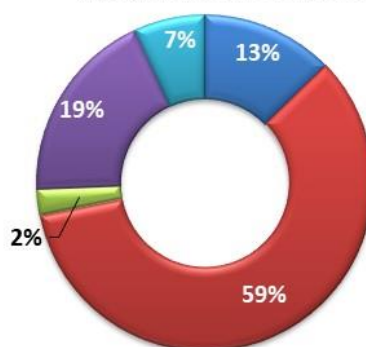


**Ricavi Non Aviation 2020**

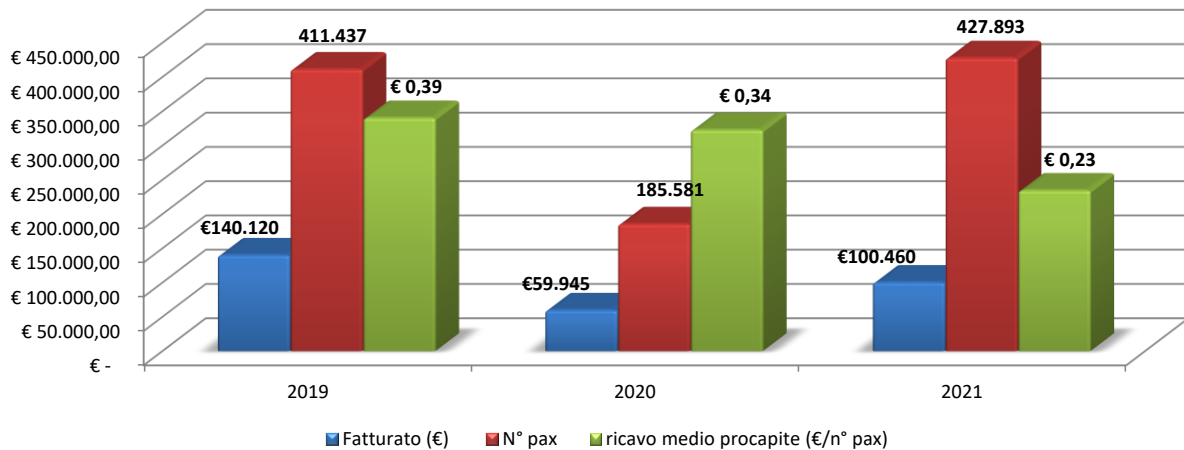


■ Pubblicità ■ Fitti e Royalties ■ Biglietteria ■ Parcheggi ■ Ricavi diversi e Gestione Pass

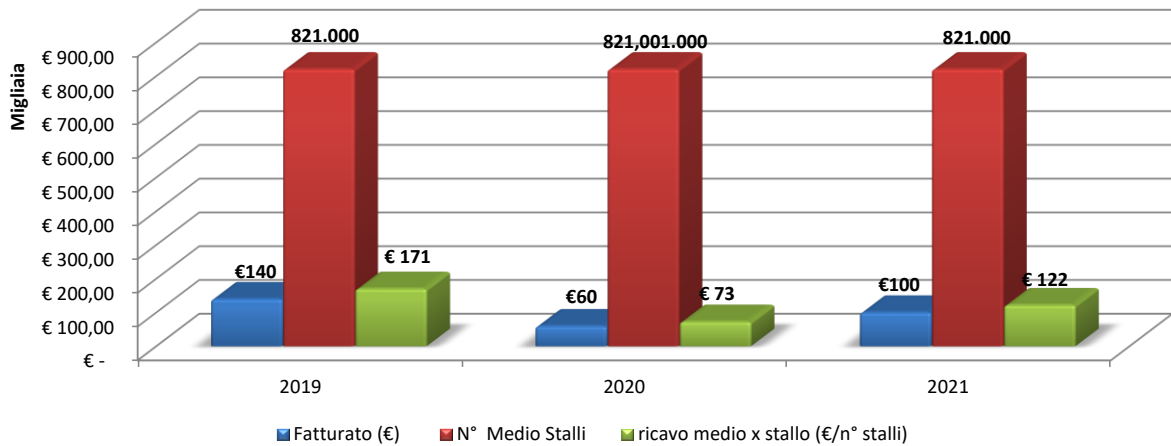
**Ricavi Non Aviation 2021**



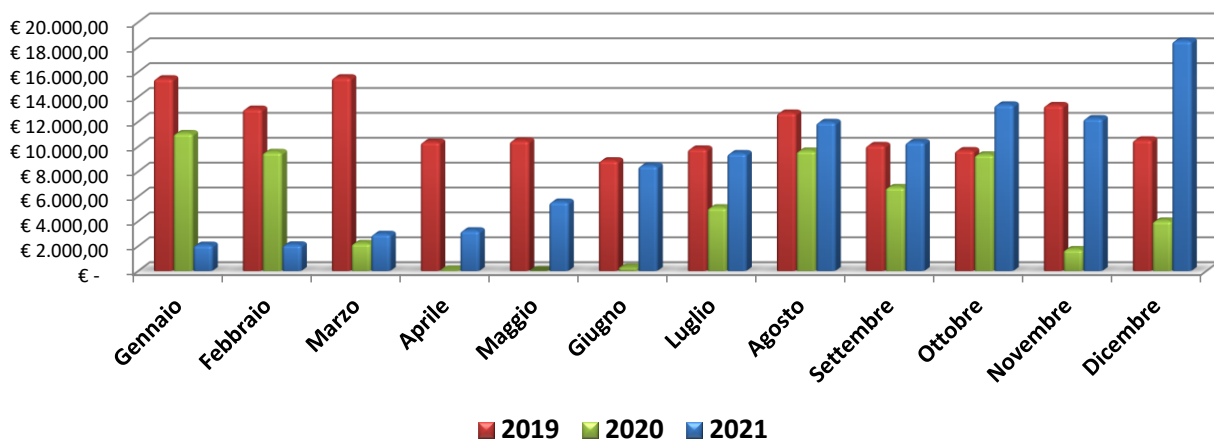
### Analisi parcheggio Procapite 2019-2021



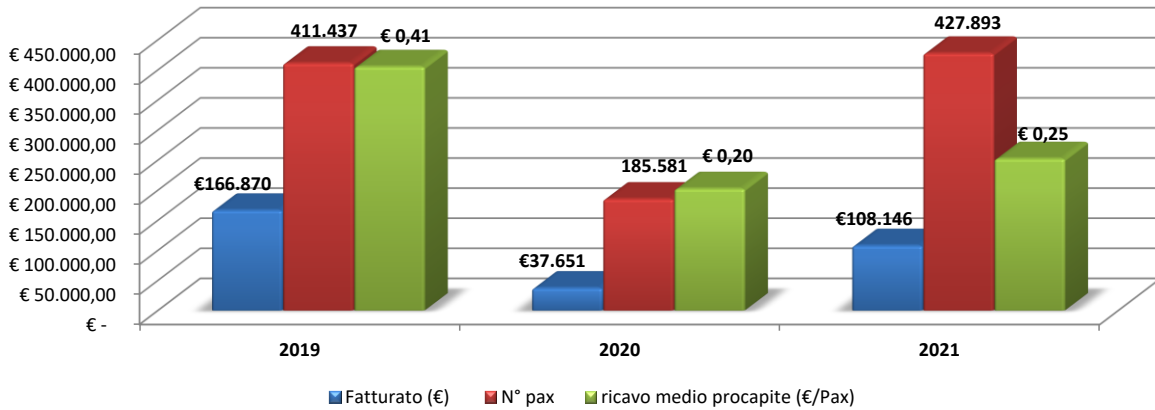
### Redditività parking per stallo 2019-2021



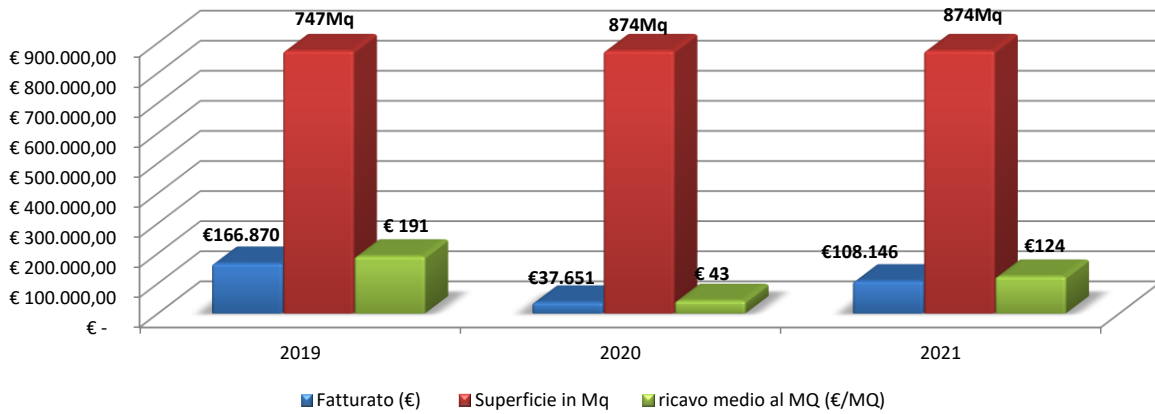
### Andamento fatturato mensile Park 2019-2021



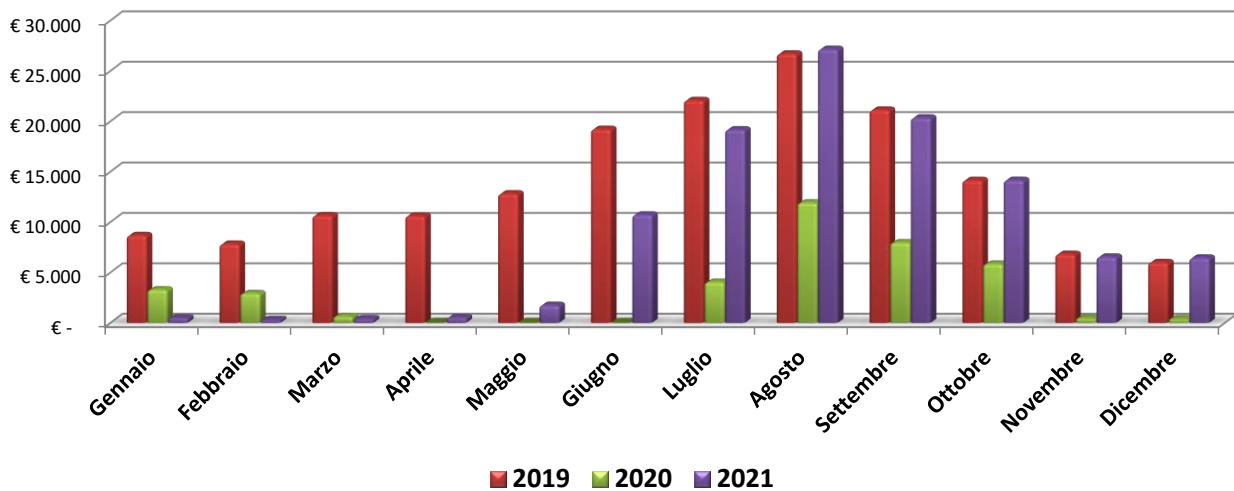
### Analisi Retail Food&Beverage procapite 2019-2021



### Redditività Retail Food and Beverage al Mq 2019-2021



### Andamento mensile fatturato retail & Food 2019-2021



## I COSTI OPERATIVI E GESTIONALI

I costi della produzione complessivamente sostenuti dal gestore nel corso dell'esercizio appena concluso ammontano a € 10.204 Mln, dunque in crescita del 41,96% rispetto all'anno 2020, a fronte di una crescita del traffico che ricordiamo esser stata del 130,57%.

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, quali ad esempio il controllo dei Green Pass, attività di sanificazione locali, approntamento di procedure per la gestione di eventuali soggetti risultati positivi al Covid agli screening all'arrivo.

Come diretta conseguenza della ripresa del traffico si è assistito alla crescita dei costi fissi e variabili che precedentemente, nel corso del 2020, si erano ridotti

notevolmente per via della sospensione di alcuni contratti e per le attività obbligatorie di mantenimento dei livelli minimi di servizio per il mantenimento dei requisiti certificativi, nonché alla rimodulazione di alcuni contratti le cui prestazioni sono commisurate ai volumi di traffico. Si evidenzia inoltre che nel corso dell'esercizio, in prosieguo a quanto avvenuto già nel precedente, sono stati sostenuti costi per incremento traffico a valere sui fondi di cui alla legge Regionale LR14/19, per un ammontare pari a circa 1,4 Mln di euro. Detti costi, al momento della liquidazione ai vettori delle relative spettanze genereranno, ex principi contabili, il rilascio di pari contributo a conto economico allocato alla voce A5) Altri ricavi e proventi, con impatto complessivo pari a zero.

Si riepilogano di seguito i principali costi operativi:

Voce di Costo	2021	2020	2021/2020
carb. e lubr. C/acquisti	€ 69.344	€ 41.092	68,8%
canone di conc. Software	€ 105.808	€ 86.881	21,79%
spese man. e rip. Su beni propri	€ 930	€ 7.158	-87,0%
canone manut. su beni propri	€ 17.954	€ 30.485	-41,1%
spese man. e rip.su beni reversibili	€ 8.881	€ 7.895	12,5%
canone manut. su beni reversibili	€ 166.193	€ 181.462	-8,4%
canone manutenzione e rip. Beni security	€ 122.000	€ 98.860	23,4%
prestazioni prof.li amministrative	€ 138.711	€ 137.016	1,2%
serv. di security	€ 893.654	€ 563.531	58,6%
energia elettrica	€ 563.531	€ 180.085	212,9%
Spese di incremento traffico Ex LR14/19	€ 1.407.256	€ 68.130	-
spese di pulizia	€ 180.085	€ 167.552	7,5%
spese legali	€ 84.956	€ 96.367	-11,8%
servizi sanitari aeroportuali	€ 259.252	€ 179.913	44,1%
Personale	€ 3.335.722	€ 2.640.427	26,3%

	AIRGEST SPA 2021	AIRGEST SPA 2020	D % 2021/2020
Totale Costi della Produzione	€ 10.133.819	€ 7.187.635	40,99%
Indicatore Costi della Produzione/Pax	€ 23,68	€ 38,73	-38,85%



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

- I **costi per materie prime** ammontano ad € 193 mila, in crescita del 46,0% rispetto all'anno precedente. Tale crescita è riconducibile in primis all'aumento dei volumi di carburante approvvigionati, soprattutto per autotrazione, ed al sostenimento di costi per il rinnovo delle divise da lavoro per tutto il comparto operations. Si evidenzia una leggera contrazione dei materiali di manutenzione.

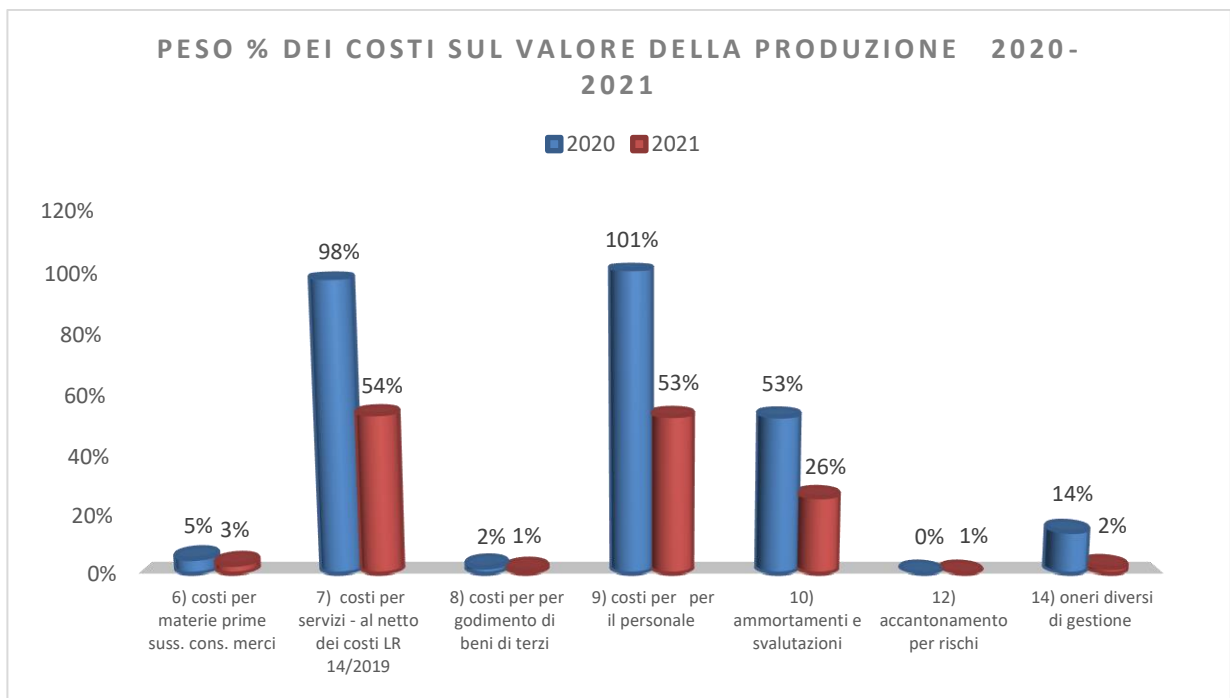
- I **costi per Servizi** ammontano a € 4.678 mln, in crescita rispetto a quanto registrato nell'esercizio 2020 (+80,99%). Tra le variabili di costo che hanno contribuito alla determinazione del risultato si rileva:

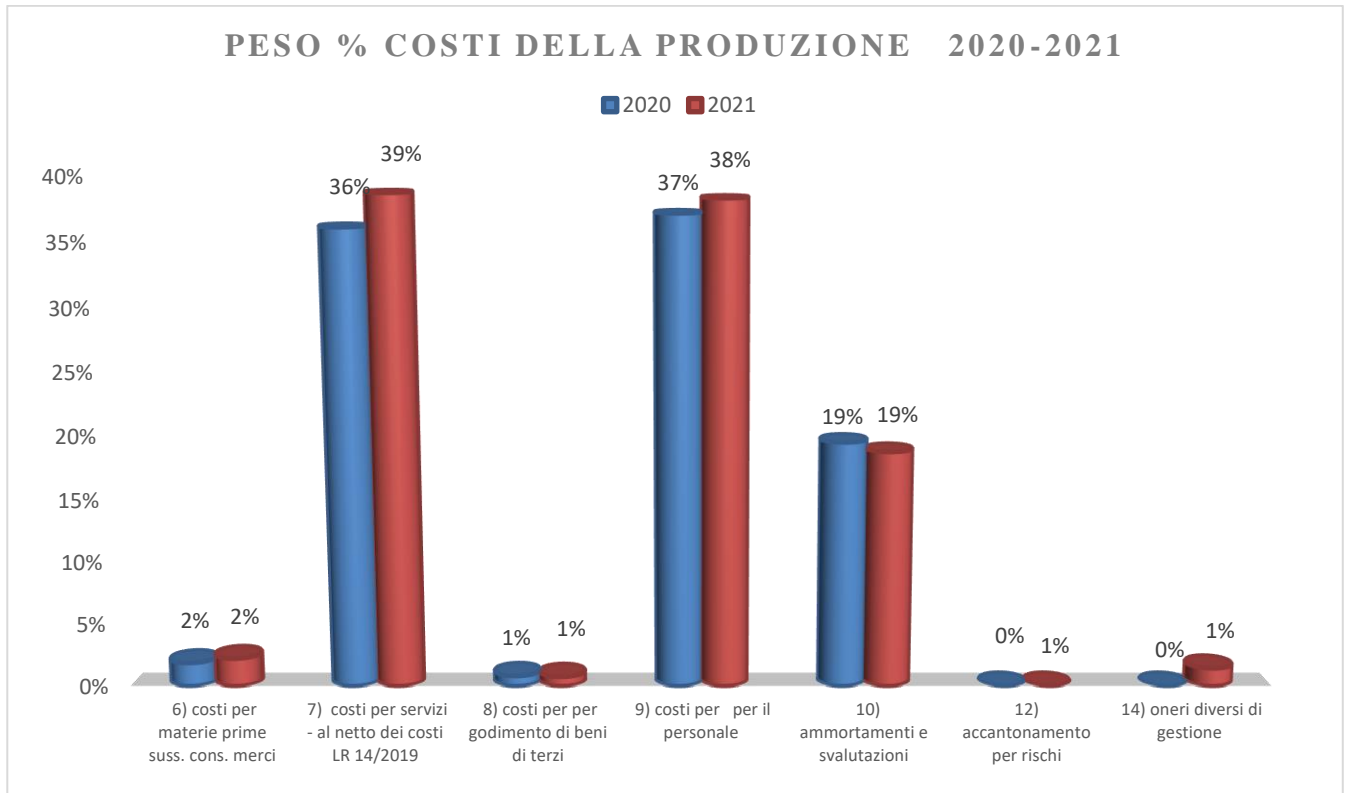
- la crescita dei costi per l'approvvigionamento di energia elettrica (+93,26%) dovuto non solo alla crescita dei consumi quanto anche all'impennata dei costi per la materia prima energetica

- la crescita dei costi security (+40,91%)
- il sostenimento di costi per incremento traffico LR14/2019 per circa 1,4 Mln di euro

Il macro aggregato manutenzioni fa registrare un decremento di costo pari al 5,94%, per via dell'internalizzazione di alcune attività manutentive, precedentemente gestite in outsourcing.

- I **costi per il personale** hanno fatto registrare una crescita complessiva pari al 26,33%. Detta crescita è nel dettaglio riconducibile in misura significativa al minor ricorso agli ammortizzatori sociali, sia sotto forma di cassa integrazione straordinaria (CIGS), sia di cassa integrazione in deroga causale Covid (CIGD) rispetto al 2020, oltre che al ricorso temporaneo alla somministrazione lavoro, per il periodo luglio – ottobre 2021, per un ammontare pari a circa 50 mila euro.

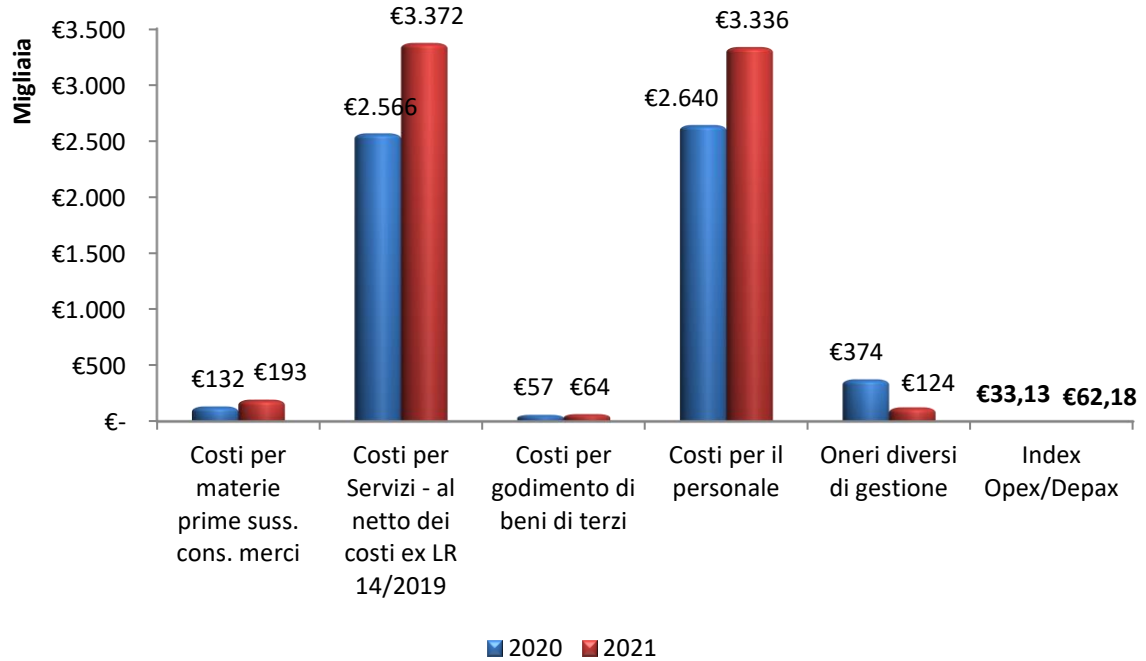




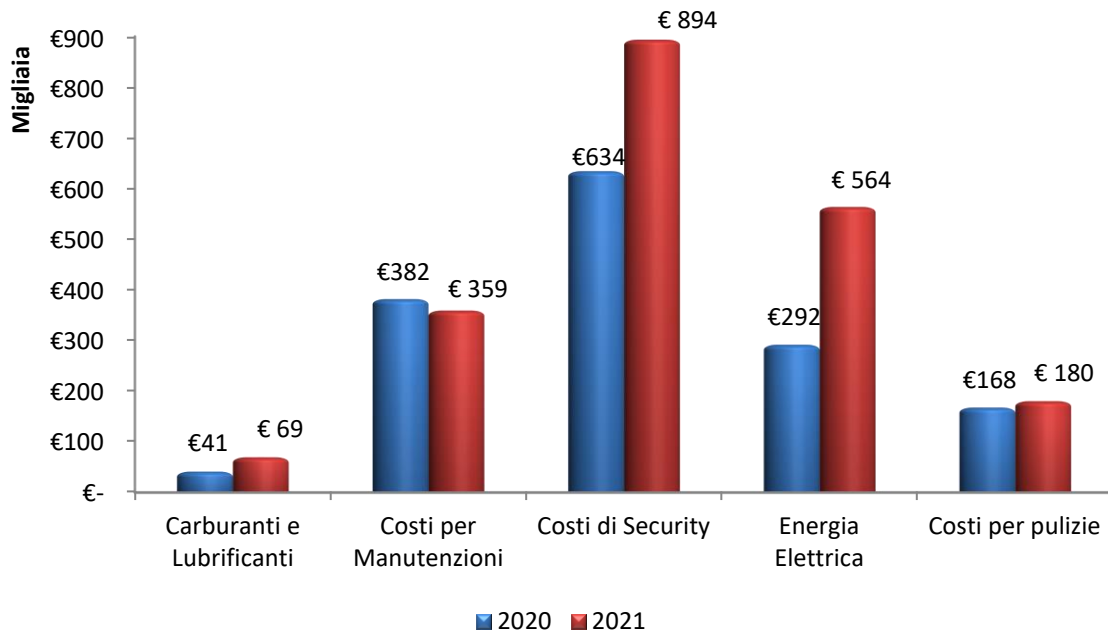
Riconducendo l'analisi ai costi correnti per la gestione Aeroportuale c.d. OPEX al netto dei costi ex Legge Regionale sostenuti, si rileva che l'indicatore Opex/Passeggeri in partenza ha sostanzialmente ridotto di oltre un terzo rispetto al 2020 (-46,7%), a fronte di una

crescita del traffico passeggeri in partenza pari al +130,57%. È dunque pacifico che struttura dei costi del gestore aeroportuale necessiti di una base più ampia di passeggeri, elemento imprescindibile per una maggior efficienza e per una più ottimale ripartizione dei costi fissi.

## Andamento Opex 2020-2021



## Dettaglio principali valori Opex 2020-2021



## **EQUITY**

L'Assemblea degli azionisti riunita nel 2020 in sessione straordinaria ha deliberato di intervenire sul patrimonio della società ex art 2446 e 2447 c.c. e pertanto stabilendo:

- 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;

## **ANALISI DEI RISULTATI NON ECONOMICI**

### **OPERATIONS**

Nel 2021, la gestione della pandemia da Covid-19 ha continuato a segnare profondamente l'andamento del traffico aereo. Rispetto all'anno 2020 e nel periodo di alta stagione si è comunque registrato un netto miglioramento del traffico passeggeri e movimenti: +131% di passeggeri e +88% di movimenti, registrando un numero di passeggeri totale di 427.893 e di 6.68 di movimenti.

Le ricadute nell'area operations sono rimaste particolarmente incisive nei mesi di bassa stagione continuando con adeguate misure di sostegno come la Cassa integrazione in Deroga sulle risorse operative legate ai movimenti aerei. Nei periodi di alta stagione l'attenzione si è focalizzata nel gestire al meglio le attività di handling, cercando di ottimizzare l'impiego delle risorse umane, strumentali ed economiche, garantendo adeguati livelli di efficienza e rivolgendosi a servizi a supporto della movimentazione dei bagagli in outsourcing.

Va sottolineato che la versatilità, le attitudini e le competenze di molti dei dipendenti, hanno permesso una flessibilità nell'assegnazione delle attività delle risorse dal reparto SAP vs Check-in e vv, dei Rit vs Check-in e dei Cos vs Check-in.

Si è continuato a gestire le procedure operative di assistenza ai voli e passeggeri secondo le esigenze legate al contenimento del virus e nello specifico, secondo le direttive delle Linee Guida Enac ed in coordinamento alle policy e procedure delle compagnie aeree operanti sullo scalo di Trapani.

- 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.

Dai KPIs operativi registrati formalmente dai vettori, soprattutto da Ryanair, si evidenzia il 90% di puntualità operativa relativa alla movimentazione dei voli. La maggior parte dei ritardi registrati (Delay Code), sono stati determinati da cause imputabili al vettore come, ad esempio, attesa aeromobile da altra destinazione o causa cambi aeromobile per guasti tecnici.

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

Nel 2021, l'area OPS ha assistito ad un aumento del 24% di voli di aviazione generale rispetto all'anno precedente: n. 352 movimenti nel 2021; n.283 movimenti nel 2020, anche se, a causa del perdurare della pandemia da Covid-19, non si sono svolti eventi particolari quali "Google Camp".

Attraverso l'analisi del database e la continua alimentazione di un sistema di controllo e gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi di rampa, con le informazioni provenienti dalle check-list, si è garantito il controllo sulle scadenze e sugli interventi da effettuare sui mezzi operativi.

Gli interventi ordinari e straordinari sono stati garantiti in house.

## SECURITY

A seguito della nuova pubblicazione del Piano di Sicurezza Nazionale (PNS) sett. 2020, nel 2021 sono state riviste tutte le procedure aeroportuali di security e contestualmente anche alcuni processi.

Degli investimenti rilevanti sono stati fatti per adeguare, ottemperare e migliorare le attrezzature di sicurezza in allineamento ai nuovi regolamenti europei, ad esempio sono stati acquistati dei nuovi dispositivi per il rilevamento di tracce esplosive e droga, sono stati cambiati due WTMD (*Walk Through Metal Detection Equipment*) che hanno delle potenzialità maggiori rispetto a quelli precedenti.

Seppur lo scenario operativo per i primi sei mesi dell'anno è stato caratterizzato da una drastica riduzione di movimenti e dal correlato decremento del traffico passeggeri, con un'attenta analisi e rimodulazione delle postazioni di security si è cercato di equilibrare costi e mantenimento degli standard di sicurezza garantendo il rispetto di tutti i vincoli normativi ed offrendo un servizio sempre pronto ed efficiente.

Dall'indice rappresentato sotto (traffico depax/ (ore varco pax+ ore stiva + ore staff)), si evidenzia come il trend migliora nel periodo estivo, quando si supera la soglia dei trentamila passeggeri in partenza.

Da fine 2021 si è dato avvio, in allineamento alla prescrizione normativa inserita nel nuovo Piano Nazionale, all'attività dei cover test. In particolare, sono state simulate diverse situazioni critiche in ambito security per verificare la risposta del sistema.

A seguito di audit interni e di attività ispettive condotte dall'Enac e compagnie aeree, l'unità organizzativa ha intrapreso una serie di azioni correttive, il cui focus è stato individuato nell'ambito delle seguenti macroaree:

- Formazione specifica - briefing formativi e informativi relativi all'applicazione delle nuove procedure operative, al fine di migliorare le competenze tecnico-specialistiche delle unità operative;
- regolamentazione ed aggiornamento di processi gestionali – Rev. del PAS procedure e del Risk Assessment;
- Attivazione della control room da remoto presso la sala operativa della centrale KSM
- Implementazione del software al varco carraio per il controllo dei veicoli

## SVILUPPO INFRASTRUTTURE e MANUTENZIONE

Nel corso dell'anno 2021, il programma di progettazione infrastrutture per l'Aeroporto Civile "V. Florio" di Trapani Birgi, ha sviluppato la rappresentazione grafica di un ipotetico varco aviazione civile – staff, da dislocare a piano terra dell'infrastruttura Terminal, in un ampio spazio di passaggio per accedere all'area air side.

Su iniziativa dall'area movimento è stato inoltre avviato lo studio per la modifica/integrazione dei markings al fine di

implementare nuove soluzioni distributive volte ad aumentare la capacità e la flessibilità di utilizzo dell'esistente Apron Civile dell'aeroporto avendo a riferimento aeromobili di cat. ICAO "C" quali il B737/800 e il BOEING "Gamechanger".

Il tutto, dovrà trovare seguito nell'affidamento della progettazione esecutiva.

## MANUTENZIONE

Nel corso dell'anno 2021 oltre all'ordinario mantenimento degli impianti/ sistemi e delle infrastrutture Aeroportuali mediante attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, sono stati realizzati i seguenti interventi:

- applicativi per il parcheggio P1 e parcheggio operatori aeroportuali" alla ditta ParkIT;
- Riqualficazione dei servizi igienici presso il piano terra lato land site dell'edificio terminal, in particolare i piani lavabo e relativi accessori sono stati sostituiti con un sistema integrato con top lavabo realizzato in acrylic solid surface;

- Ammodernamento degli impianti automatizzati dei parcheggi P1 e Operatori Aeroportuali, a seguito di opportuna gara di appalto che si è conclusa con l'affidamento della "Fornitura e posa in opera di impianti automatizzati, software
- Intervento di manutenzione straordinaria dell'impianto di rilevazioni fumi dell'infrastruttura terminal, al fine di ripristinare le funzionalità del sistema a seguito di un guasto hardware grave della centrale;
- Intervento di manutenzione straordinaria per il ripristino dell'impermeabilizzazione del solaio di

copertura dell'edificio Terminal mediante l'applicazione di opportuno rivestimento impermeabilizzante a base di resine elastomeriche e la revisione della guaina bituminosa esistente.

All'interno dell'organizzazione dell'area manutenzione è stata identificata ed assegnata ad una risorsa la gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria Aeromobili in cls è stata rimossa parzialmente la vecchia guaina siliconica dei giunti di dilatazione e la posa in opera di una nuova guaina termo riscaldata ed il ripristino di alcune botole della pavimentazione. Successivamente si è provveduto allo smantellamento parziale della pavimentazione dello stand 306 e la nuova posa di cls adeguato alla portanza per aeromobili di categoria "Charlie". È stata creata una nuova caditoia

## SAFETY

Il *Safety Management System* (SMS) è un sistema di gestione orientato a definire e misurare le prestazioni relative alla sicurezza, in rapporto ad un obiettivo fissato. Lo scopo principale di un SMS è assicurare che le organizzazioni - oltre a garantire la mera rispondenza alle normative - abbiano la capacità di identificare i rischi che essi generano sulla sicurezza del volo e di mitigare tali rischi. Esso è un sistema di qualità che permette al *Safety Manager* di effettuare in maniera continuativa l'analisi della sicurezza aeronautica con modalità e tecniche proattive, a prevenzione di potenziali eventi aeronautici tramite l'identificazione dei pericoli, la valutazione dei rischi e la successiva mitigazione di essi fino al raggiungimento di un livello di sicurezza considerato accettabile e controllabile.

Nel corso del 2021, grazie alla procedura di *Reporting System* in essere dal 2009, sono pervenute N°240 segnalazioni, 30 di queste relative ad eventi occorsi, compreso 30 segnalazioni "mandatory" effettuate ad ENAC.

Per ciò che concerne la classificazione di questi avvenimenti in termini di severità, la stragrande maggioranza degli eventi (193) sono stati classificati come "No Safety Effect", n° 40 "Incident", e N°9 "Serious Incident" e nessun "Accident". Per ciò che

degli impianti ed infrastrutture in air side del sedime aeroportuale civile.

E' stata così realizzata la riqualificazione parziale delle pavimentazioni ammalorate del piazzale di sosta degli Aeromobili, in particolare sono state riqualificate le pavimentazioni delle caditoie di raccolta acque meteoriche di piazzale in prossimità delle vie di rullaggio ingresso/uscita dell'Apron, inoltre nel piazzale acque piovane, presso la zona arrivi nazionali per migliorare il transito dei passeggeri in caso di precipitazioni.

È stata inoltre effettuata la demolizione e posa in opera di nuovi pali e proiettori a risparmio energetico con tecnologia Led del piazzale VV/FF, in quanto presentavano forti criticità strutturali e divenuti pericolosi per la viabilità.

concerne queste due ultime tipologie di segnalazioni, l'origine è da ricercarsi quasi esclusivamente agli eventi di "Bird Strike", il cui trend nel corso del 2021 ha subito un evidente peggioramento rispetto lo scorso anno.

Nel corso dell'anno in analisi, si è provveduto ad effettuare circa 268 corsi sui Rischi d'*Airside* per il tramite di apposito software che permette una gestione *On Cloud* e totalmente in automatico di tutte le attività che portano alla conclusione del corso, compreso la valutazione dei test ed eventuale emissione degli attestati.

In modalità frontale sono stati invece organizzati circa 20 sessioni di patenti Aeroportuali, con l'emissione di n° 40 ADC.

Sono inoltre stati redatti diversi Risk Assessment relativi ai cantieri implementati in Area di manovra e per giustificare idonei ed equivalenti livelli di *safety* per AVL parzialmente funzionanti e/o da sostituire (luci bordo Pista, PAPI, etc).

Al fine di controllare i livelli di *safety* delle attività sottobordo, sono state effettuate n° 31 ispezioni alle attività di *handling*, durante le fasi di *Taxi in* e *Taxi out*. Su richiesta di Enac, si è provveduto infine a ritrarre la *Safety matrix* annuale in uso e l'*Hazard Log*, comprendente circa 40 *Hazard*.

## SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

A seguito della pandemia da Covid 19, l'area SSL ha provveduto a redigere apposita PROCEDURA OPERATIVA PER IL CONTROLLO DEI CERTIFICATI

VERDI (GREEN PASS), per la gestione degli accessi presso i luoghi di lavoro in ottemperanza ai dispositivi normativi in vigore, giunta ormai alla 3° revisione.

Sono state acquistate e distribuite, circa 2.900 mascherine FF-P2 e diversi dpi a protezione del rischio biologico per gli addetti Airgest alla sanificazione dei locali, che nel corso del 2021, hanno effettuato un totale di 48 sanificazioni ordinarie e circa 30 sanificazioni straordinarie (a seguito di ritrovamento pax/ dipendente positivo).

Tra i dipendenti si sono registrati soltanto 3 casi su 73 dipendenti, con una percentuale (3,9%) molto bassa rispetto alla media nazionale e nessun contagio sul posto di lavoro.

Per ciò che concerne l'area SSL, nel corso del 2021, si è proceduto ad implementare la gestione del magazzino DPI in modalità elettronica per il tramite di apposito software appositamente modificato dal RSPP Airgest.

La tabella seguente è uno stralcio dei movimenti del magazzino relativo al solo 2021, in cui è possibile evincere il n° dei Dpi forniti, per categoria:

Categoria prodotto	Quantità prodotti
PROTEZIONE DEL CAPO	3
PROTEZIONE DEL CORPO	74
PROTEZIONE GAMBE	19
PROTEZIONE MANI	125
PROTEZIONE OCCHI	5
PROTEZIONE PIEDI	34
PROTEZIONE UDITO	15
PROTEZIONE VISO	2976
SALVAVITA	4
Tuta Monouso Rischio Biologico SAFE XL	1
<b>Tot.</b>	<b>3267</b>

Si evidenzia come nel corso del 2021 il trend dei dipendenti con limitazioni, risulta essere in leggera diminuzione rispetto al 2020.

Nello specifico su 74 dipendenti, n° 11 risultano idonei alla mansione ma con limitazioni: 5 sono OUA, 1 TAM, 2 Adt. Manutenzione ed 1 Caposquadra, 1 Resp.le Operativo, 1 Rit.

Anche nel corso del 2021, non si registra nessun infortunio sia al personale Airgest Spa che al personale somministrato.

È stata inoltre redatta una procedura specifica per il Monitoraggio operativo reati sicurezza nei luoghi di lavoro (PO-SIC).

## AMBIENTE

Nel corso del 2021 si è provveduto ad approntare la richiesta di rinnovo della autorizzazione agli scarichi relativa all'impianto di depurazione di acque reflue al servizio dell'intero scalo, che sversa i liquidi trattati, perfettamente in tabella, presso il fiume Chinisa.

Il suddetto depuratore, a seguito dell'aggiornamento infrastrutturale ed impiantistico del 2019, non ha presentato nessun problema "grave" ma solo interruzioni di funzionamento legati alla mancanza temporanea della corrente elettrica. Tutti i parametri di conduzione del depuratore sono sempre rimasti all'interno di valori

È stato inoltre creato un nuovo deposito temporaneo dei rifiuti in area Landside, completamente chiuso agli estranei, ed il cui accesso è consentito esclusivamente a persone autorizzate in possesso di idoneo pass magnetico.

Quanto sopra ha migliorato in modo evidente e netto, le condizioni di pulizia e le conseguenti condizioni igienico sanitarie delle aree parcheggi limitrofe, dando nel contempo un'immagine decorosa all'intero sistema

Relazione sulla Gestione Esercizio 2021

accettasti dalla norma ed il suo funzionamento è stato continuo ed efficace.

I risultati di cui sopra sono stati naturalmente agevolati dal basso numero di passeggeri in transito presso lo scalo che ha permesso un funzionamento sottosoglia e senza mai registrare picchi di criticità, anche nei mesi di Summer.

Nel corso del 2021 sono state effettuate n° 2 attività di rimozione rifiuti straordinarie, atte a bonificare locali e mezzi in disuso, tra i quali, n° 3 cabine di trasformazione contenenti trasformatori con PCB e n° 2 Generatori di corrente.

aeroporto. Un ulteriore vantaggio apportato dal suddetto deposito temporaneo è la scomparsa quasi totale di rifiuti sparsi per l'intera area landside, a causa del forte vento che spostava carte e cartoni, limitando di fatto le attività di rimozione di rifiuti che ad oggi sono date in appalto a ditta terza.

Per ultimo, sono state redatte n° 2 procedure specifiche per la gestione:

- 2) Del monitoraggio operativo dei reati ambientali (PO-AMB)

- 1) dei rifiuti speciali e speciali pericolosi (PHES – 03);

## INFORMATION TECHNOLOGY

Nel corso del 2021, 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.

È stata migliorata l'infrastruttura Hardware del CED Aziendale, in particolare sono stati sostituiti gli switch di rete e potenziata la potenza di calcolo del sistema Blade Server IBM. Nella macroarea dei "Sistemi di scalo" è stato implementato un nuovo sistema per la rilevazione ed il calcolo automatico dei seguenti indicatori di qualità previsti nella circolare ENAC "GEN-06 Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le carte dei servizi standard per gestori aeroportuali e vettori aerei":

- Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile

- Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile

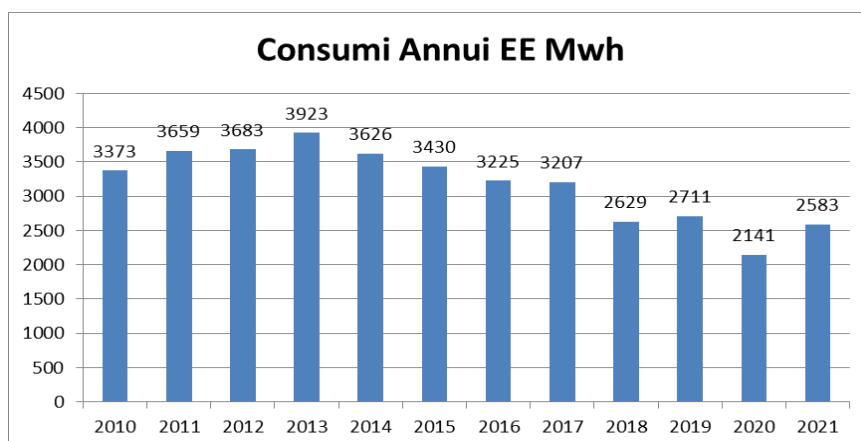
È stato adeguato e riprogettato il layout grafico del modulo di prenotazione web del parcheggio aeroportuale per consentire l'integrazione con l'applicativo ENTERVO del nuovo sistema di gestione dei parcheggi automatici ed il pagamento mediante la piattaforma NEXI. Inoltre, è stata sviluppata l'App "Trapani Airport Parking" che permette di effettuare in modalità mobile la prenotazione ed il pagamento della sosta del parcheggio P1. È stato realizzato e pubblicato nel sito web ufficiale dell'Aeroporto Civile di Trapani-Birgi un tour virtuale dei locali dedicati al transito passeggeri dell'edificio terminal, in modo da rendere chiara ed intuitiva all'utenza l'illustrazione dei servizi e dell'infrastruttura aeroportuale.

## ENERGY

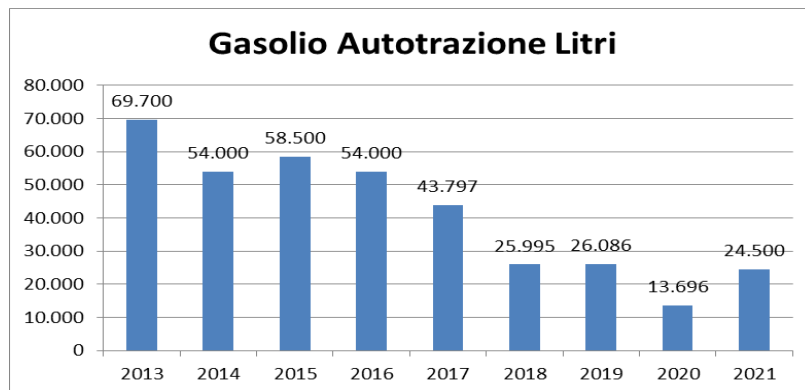
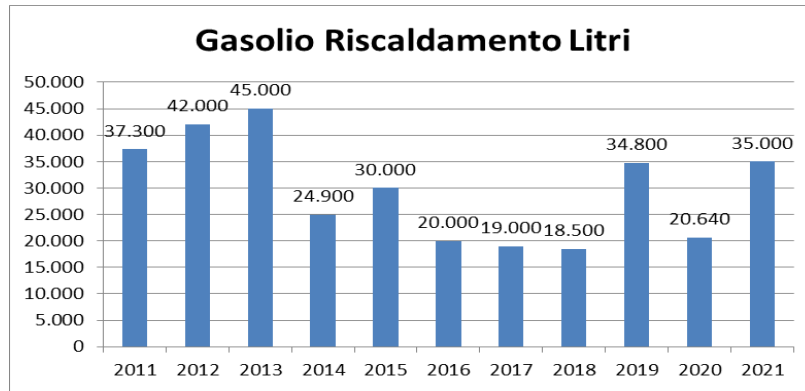
Nel corso del 2021 si riscontrano le seguenti variazioni dei consumi energetici rispetto al 2020, in particolare:

- Energia Elettrica: + 20,6%

- Gasolio Riscaldamento: + 70%
- Gasolio Autotrazione: + 78,9%

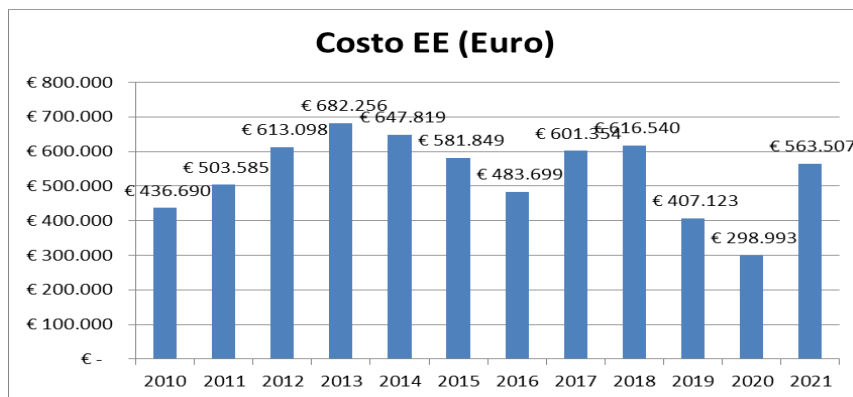






Nel 2021 si riscontra un aumento del 88% del costo della bolletta elettrica rispetto al 2020, dovuta all'aumento del 21%

dei consumi e all'andamento crescente del costo dell'Energia Elettrica.



Nel corso del 2021 l'area energy ha seguito e gestito le fasi propedeutiche per la pubblicazione degli atti di gara dell'affidamento nella forma di partenariato pubblico privato della concessione della progettazione definitiva, esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di riqualificazione e adeguamento degli impianti di illuminazione ed elettrici e di climatizzazione

estiva ed invernale dell'infrastruttura terminal e dell'Aeroporto Civile " V. Florio" di Trapani - Birgi, con annessa gestione, esercizio, manutenzione ordinaria e straordinaria, ivi compresa la fornitura dei vettori energetici energia elettrica e gas/gasolio mediante finanza di progetto a seguito di proposta del promotore ai sensi dell'art. 183 comma 15 del d. lgs. 50/2016.

#### SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ

Nel 2021 le attività dell'area qualità - che nel 2020 a causa della pandemia avevano subito prima uno stop e poi una

lenta ripresa - sono state regolarmente riavviate in coincidenza con la regolare ripresa dell'attività volativa.

Nel mese di giugno 2021 L'organismo di Certificazione, Rina Services, sebbene a distanza, ha svolto il secondo audit di mantenimento della certificazione ISO 9001:2015, all'esito del quale non sono emerse "Non Conformità" né "Osservazioni" ma, al contrario, la conferma che "Il Sistema di gestione dell'Organizzazione risulta adeguatamente applicato e documentato. In particolare le funzioni intervistate hanno dimostrato competenza in relazione al ruolo svolto ed una buona conoscenza dei processi nei quali sono coinvolti". Numerosi, inoltre, sono stati gli audit esterni ai quali è stata sottoposta Airgest durante il 2021 sia da parte delle compagnie aeree (v. Albastar) che da parte di ENAC, con particolare riferimento agli audit di sorveglianza svolti dal team di certificazione. Nel corso del 2021, a seguito delle osservazioni sorte, Airgest ha dato seguito alle attività indicate, aggiornando e redigendo alcune procedure e

## TERMINAL

Anche nell'esercizio 2021 è stata posta particolare attenzione all'adempimento degli obblighi previsti da ENAC per il mantenimento della certificazione di gestore aeroportuale. In particolare, si evidenzia l'attività di monitoraggio dei livelli di qualità dei servizi offerti ai vari utenti (passeggeri, partner commerciali, clienti interni ecc.) nell'ambito delle attività connesse con gli impegni di cui alla "Carta dei Servizi 2021".

Si è provveduto alla riqualificazione e ammodernamento dei servizi igienici dei bagni piano terra land side lato biglietteria e lato rent car, con la rimozione e sostituzione dei piani lavabo e rubinetteria.

Al primo piano è stata creata una parete con adesivi rappresentanti tutti i vettori e le destinazioni in partenza dal nostro scalo.

## SERVIZI AEROPORTUALI

Sebbene, come ormai risaputo, anche l'anno 2021 sia stato caratterizzato, quasi totalmente, dalla gestione dell'emergenza sanitaria da COVID-19, Airgest è riuscita a portare a termine progetti di beni e servizi nonché a consolidare attività specifiche ad essi connessi.

Nello specifico dell'Area SAP, si evidenzia:

- installazione ed attivazione (con conseguente sostituzione del precedente), dal 15 aprile u.s., del nuovo sistema automatizzato "PARK-IT" installato, sia sull'area destinata al parcheggio utenti (area P1) a pagamento, sia sull'area contrassegnata con la dicitura "OPERATORI AEROPORTUALI" destinata al parcheggio incustodito delle autovetture

modelli del manuale di aeroporto relative all'area safety e training, implementando il processo documentale e di formazione secondo la normativa di riferimento relativo alla rilevazione della condizione superficiale della pista in presenza di agenti contaminanti (acqua, ghiaccio, etc...) e provvedendo alle ulteriori attività, come descritto nel paragrafo relativo al mantenimento della certificazione di aeroporto

Con la seconda verifica di mantenimento svolta nel mese di giugno 2021 è giunto a scadenza l'incarico triennale affidato - a seguito di ricerca di mercato - all'Organismo di Certificazione Rina. Si è, dunque, già avviata la nuova ricerca di mercato per l'affidamento del servizio di rinnovo e mantenimento della certificazione per il prossimo triennio.

Sono state sostituite le sedute della sala riunioni Airgest. Si è provveduto a sostituire l'immagine del pannello d'ingresso in aeroporto con una nuova grafica.

Si è continuato a far usufruire anche per quasi tutto il 2021 della tariffa parcheggio scontata di €3,50 al giorno offerta promozionale particolarmente vantaggiosa visto il periodo pandemico a favore dei passeggeri in transito dal nostro scalo. Dal 1 dicembre sono state ripristinate le normali tariffe parcheggio con alcune piccole variazioni tariffarie. L'aeroporto di Trapani ha dato visibilità alle manifestazioni nazionali di sensibilizzazione e raccolta fondi "La Gardenia" e "La Mela" di AISM, l'Associazione Italiana Sclerosi Multipla, alla campagna di sensibilizzazione e raccolta fondi #salvAli della Flying angles foundation onlus e con l'AIL e AIDO Onlus.

del personale, in servizio aeroportuale, appartenente agli Enti di Stato;

- abolizione dell'area denominata "PARCHEGGIO AIRGEST" in prossimità del varco carraio per futuro cambio destinazione d'uso;
- attività formativa dedicata alle unità lavorative (biglietteria, ufficio SAP, supporti) che, a vario titolo e a seconda della mansione svolta, devono gestire la funzionalità e la fruibilità del sistema;
- settaggio ed assegnazione badge per singolo operatore (con validazione conforme alla durata del tesserino d'ingresso) di ciascun Ente e creazione di apposita anagrafica;

- reintegro (dal 10 marzo u.s.), dopo lungo periodo di cassaintegrazione, di n°1 unità lavorativa dedicata allo svolgimento delle attività dell'ufficio Pass che gestisce, in una logica di service, le attività di richiesta "rilascio titoli abilitativi all'ingresso in aeroporto" curandone sia l'espletamento delle operazioni amministrative e contabili correlate, sia le connesse attività e prestazioni di servizio (estrapolazione dati relativi a scadenza e/o mancata consegna dei titoli);
- dal 1° dicembre u.s., implementazione emissione TIV solo su carta (risparmio di costi di gestione, sostenibilità "plastic free", distruzione immediata) ed applicazione nuovo tariffario diversificato per fasce orarie d'impiego con l'obiettivo dell'eliminazione dei titoli gratuiti che, nel corso di tutto il 2021, sono stati 281 (esclusi accordi e/o convenzioni), per un totale, seppur modesto, di €5.254,70 di mancato incasso

## RILEVAZIONI CARTA DEI SERVIZI

Anche le rilevazioni necessarie alla redazione della Carta dei servizi 2022 sono state svolte regolarmente nelle due previste sessioni del 2021 (30 luglio-5 agosto e 8-14 novembre) riuscendo a coprire pienamente il campione previsto di intervistati grazie all'ottima summer è avuta nel nostro scalo. 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 alcune difficoltà e particolari condizioni, in cui anche quest'anno si è operato, legate alla pandemia, i risultati conseguiti sono stati, comunque, soddisfacenti e hanno mostrato che gli obiettivi prefissati nel 2019/2020 sono stati, nella maggior parte dei casi, conseguiti, raggiungendo un livello di soddisfazione complessivo pari a 4,6 su 6.

Si sono registrati tempi di attesa per lo sbarco del primo passeggero maggiori rispetto all'obiettivo ma questo risultato è stato 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 registra un miglioramento, rispetto all'anno precedente, nei tempi di attesa in coda al check-in e ai varchi di sicurezza che nonostante l'adozione dei protocolli anti-contagio atti a garantire il distanziamento interpersonale e la misurazione della temperatura dei passeggeri in partenza, sono al di sotto dei valori target.

L'aspetto per il quale si è registrata la maggiore percentuale di passeggeri insoddisfatti (22%) che registra anche il livello di soddisfazione più basso (3,98) è quello relativo alla disponibilità/qualità/prezzi di negozi/edicole.

Inoltre, sono emerse alcune criticità che evidenziano uno scostamento in termini di quota passeggeri soddisfatti, superiore al 5% rispetto al target previsto nel 2019/2020, in merito a:

- Pulizia e funzionalità delle toilettes con una percentuale del 88,5% di utenti soddisfatti rispetto al target del 95%

- L'efficienza degli impianti di climatizzazione con una percentuale del 91,4% di utenti soddisfatti rispetto al target del 96,7%
- I collegamenti stradali città/aeroporto con una percentuale dell'83,4% di utenti soddisfatti rispetto ad un target del 92%

Un fattore critico è relativo all'utilizzo dell'ascensore che dalla hall dell'aerostazione porta al primo piano. Sia nel periodo di alta stagione che di bassa stagione famiglie con bambini e passeggeri e persone anziane hanno lamentato l'indisponibilità del servizio.

Per quanto riguarda i servizi aggiuntivi, l'avvenuta installazione delle postazioni per le ricariche di cellulari/laptop ha portato al 97,9% di passeggeri soddisfatti, così come un netto miglioramento rispetto all'anno precedente si è avuta nella percentuale di passeggeri soddisfatti del sito web e dei punti di informazione operativi.

I valori di soddisfazione espressi dall'utenza sono comunque vicini alla media complessiva e le percentuali di passeggeri soddisfatti sono superiori all'80%.

Il target è stato, invece, raggiunto con un buon livello medio di soddisfazione sui fattori "Sicurezza del viaggio", "Sicurezza personale e patrimoniale" e "Regolarità del servizio".

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 monitoraggi dei tempi quantitativi, si rileva rispetto all'anno precedente una notevole riduzione dei tempi di attesa in riferimento a quegli aspetti condizionati dall'adozione dei protocolli anti-contagio: sbarco del primo passeggero, coda alla biglietteria, coda al check-in e coda al radiogeno.

Ciò è dovuto all'acquisizione e a una migliorata gestione delle procedure da parte del personale. Tutti i tempi mostrano il conseguimento degli obiettivi prefissati, fatta eccezione per i tempi di sbarco del primo passeggero, relativamente ai quali lo scostamento si è notevolmente ridotto rispetto all'anno precedente e tenuto conto della necessaria adozione dei protocolli anti-contagio.

Ampliamente positivi permangono i dati sulla soddisfazione dei passeggeri PRM e sui tempi di attesa per la prestazione del servizio, mostrando livelli di eccellenza sotto tutti gli aspetti con un livello complessivo di soddisfazione del 5,89, valore molto prossimo all'eccellenza.

Anche nel 2021 si è proceduto alla raccolta dei dati per l'elaborazione dei 15 nuovi indicatori legati alla gestione della crisi epidemiologica. In particolare si nota un netto miglioramento sotto tutti gli aspetti grazie al miglioramento nell'adozione dei protocolli anti-contagio da parte degli operatori.

## FORMAZIONE

Nel corso del 2021, dopo il forte rallentamento che aveva subito nel corso del 2020 a causa della Cassa integrazione e il susseguirsi dei DPCM che progressivamente hanno sospeso la formazione in aula, è ripresa con grande vigore la formazione del personale, realizzando un totale di 2.424 ore di attività formativa. In particolare è stata riprogrammata e svolta nel 2021 tutta la formazione obbligatoria in materia di sicurezza sul lavoro che si sarebbe dovuta svolgere nel 2020 ma che, per i motivi sopra indicati, è stata riprogrammata per il 2021 (v. corsi antincendio, per preposti, rischi specifici, movimentazione carrelli elevatori etc).

E' stata affidata a ditte esterne di settore, per un totale di 2.189 ore di formazione, l'erogazione di numerosi corsi quali ad es.:

- Cybersecurity per le risorse individuate a far parte del progetto per l'implementazione del sistema,
- MOG231 e Privacy entrambi a seguito dell'aggiornamento dei precedenti modelli esistenti
- Sicurezza sul lavoro quali: rischi specifici, preposti, primo soccorso, movimentazione carrelli elevatori e PLE.

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

Anche per il 2022, Airgest ha ritenuto di applicare le prescrizioni adottate lo scorso anno a seguito della nota del 14.01.2021 con cui ENAC comunicava 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 ...."* ed, inoltre, *"...sarà possibile non pubblicare la sezione II di cui all'allegato 3 della GEN06 contenente gli indicatori valorizzati"*.

Pertanto, Airgest ha ritenuto di non pubblicare i target per l'anno successivo sia perché i dati raccolti, inficiati dalle disposizioni legate alla pandemia, non rispecchiano pienamente la qualità e puntualità dei servizi offerti da Airgest in tempi ordinari, sia perché è del tutto incerta l'evoluzione della pandemia per la prossima annualità e le conseguenti disposizioni che il Governo potrebbe emettere e che inciderebbero certamente sui servizi prestati dello scalo.

- anticorruzione rivolto a tutti i dipendenti e, per la prima volta, si sono tenuti sulla tematica in parola corsi specifici per i responsabili d'area e le risorse ricoprenti determinati ruoli
- BCU per il personale della squadra di movimento
- PRM per la gestione delle persone a ridotta mobilità
- Security e DGR, erogati dalle ditte affidatarie del servizio per una durata pluriennale
- RLS

Si sono notevolmente intensificati anche i corsi svolti dai formatori interni, per un totale di 235 ore di formazione, e che ha visto l'erogazione dei corsi in materia di:

- PEA e PET
- Manuale d'aeroporto
- Manuale delle operazioni per l'area handling
- ADC
- GRF
- Human traffic

Ove possibile, si è preferita la modalità e-learning o in videoconferenza per evitare la presenza delle risorse in aula visto il protrarsi dei contagi.

## MOG231, CODICE ETICO E SISTEMA PRIVACY

Nel corso del 2021 è proseguita l'attività di pubblicazione delle procedure e protocolli collegati al MOG231, quest'ultimo interamente rivisto e aggiornato con i nuovi reati presupposto entrati in vigore tra il 2016 - anno di riferimento dell'ultimo aggiornamento apportato al Modello Organizzativo – e il luglio 2020.

In egual modo è proseguita l'attività di pubblicazione delle procedure e della documentazione connessa al sistema di gestione della privacy, anch'esso aggiornato e migliorato nel corso del 2020 portando a miglioramenti del sito internet, ad aggiornamenti dell'informativa riportata, all'aggiornamento e pubblicazione del registro del trattamento, all'aggiornamento dell'informativa sulla videosorveglianza all'interno del terminal e lungo la perimetrale del sedime.

### LE DINAMICHE DEL PERSONALE

Per il 2021 sono proseguite positivamente le relazioni industriali in piena sinergia con le OO.SS. di categoria che hanno sostenuto l'azienda con un dialogo costruttivo per il bene di tutti i lavoratori e dell'azienda stessa, in particolar modo nella gestione degli ammortizzatori sociali messi in campo, ossia l'alternarsi degli strumenti CIG in Deroga e Straordinaria, secondo le esigenze operativo/aziendali.

Con verbale del 30 dicembre 2019 firmato presso l'Ufficio Provinciale del Lavoro di Trapani, è stato ratificato il verbale di accordo sindacale del 25 ottobre 2019 con il quale venivano posti in CIGS per crisi aziendale n. 29 lavoratori su 74 dal 01 novembre 2019 al 31/10/2020, approvato con decreto 104211 del 27/01/2020, rilasciato ad Airgest S.p.a. dal Ministero del Lavoro.

L'emergenza pandemica e i conseguenti provvedimenti governativi, oltre alle esigenze operative ed aziendali, hanno determinato la sospensione della CIG Straordinaria per il periodo dal 16/03/2020 al 30/06/2020, dal 02/11/2020 al 31/12/2020, e dal 01/01/2021 al 25/03/2021, avendo Airgest usufruito della CIG in Deroga per Covid-19 in pari periodi.

In data 30/03/2021 Airgest S.p.a. ha avviato la procedura di consultazione sindacale, conclusasi con accordo in data 01/04/2021 al fine di accedere alla Cassa Integrazione in deroga, con causale Emergenza COVID-19 ai sensi art. 22 D.L. 18/2020, come modificato dalla Legge n. 41/2021, per massimo n. 28 settimane da utilizzare entro il 31/12/2021.

Airgest S.p.A. in data 23/04/2021 ha presentato istanza al Ministro del Lavoro per sospendere ulteriormente la CIG  
Relazione sulla Gestione Esercizio 2021

Nel corso del 2021 la società affidataria del servizio di aggiornamento e miglioramento del sistema privacy ha tenuto a fine incarico la formazione sull'applicazione del GDPR a tutti i dipendenti che trattano dati mentre i membri dell'OdV di Airgest hanno tenuto la formazione in materia D.Lgs. 231/2001 a tutti i responsabili d'area.

Inoltre, al fine di garantire l'aggiornamento continuo dei due citati sistemi, il management di Airgest ha convenuto di avviare apposita ricerca di mercato per l'affidamento pluriennale congiunto dei due sistemi, oltre che l'aggiornamento continuo anche del risk assessment in materia di anticorruzione, a società di settore che, contestualmente, tenga nel corso di ciascuna delle annualità anche la formazione al personale.

straordinaria in favore della CIG in deroga per il periodo dal 01/04/2021 al 31/05/2021, per tutto il personale pari 72 lavoratori, escluso il Dirigente ed inclusi i 29 lavoratori in Cassa Integrazione Straordinaria. In conseguenza di tale istanza di sospensione il Ministero del Lavoro ha accettato in data 29/04/2021 tale richiesta, facendo riferimento al parere prot. n. 2438 reso dall'Ufficio Legislativo del Ministero del Lavoro, dal combinato disposto degli articoli 9, comma 3, decreto-legge 22 marzo 2021 n. 41, 22 e 22-quater decreto-legge 17/03/2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24/04/2020 n. 27, dal quale si evince che i trattamenti di cassa integrazione in deroga Covid-19 possano essere richiesti dalle sole imprese del trasporto aereo che abbiano integralmente fruito dei trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria e che, quindi siano rimaste prive di tutele in caso di sospensione o riduzione dell'orario di lavoro.

Dunque, a seguito dei provvedimenti emanati dall'autorità governativa, Airgest Spa non avendo integralmente fruito del trattamento straordinario di integrazione salariale in quanto lo stesso è stato prorogato fino al 09/07/2021 a seguito dei vari decreti di sospensione succedutisi, con accordo del 30 aprile 2021 sottoscritto e ratificato presso l'UPL di Trapani, ha presentato istanza di estensione della CIG Straordinaria all'intero organico (escluso il dirigente) per il periodo dal 01/04/2021 al 09/07/2021, sebbene Airgest S.p.A. ne abbia fruito fino al 31/05/2021.

Complessivamente dal 1° gennaio 2021 al 31/05/2021 Airgest ha utilizzato n. 17.084 ore di CIG nelle due tipologie in Deroga e Straordinaria e distribuite in modalità orizzontale e verticale.

L'ammortizzatore CIG in Deroga alternato alla CIG Straordinaria non sono state le uniche misure varate dalla società in osservanza delle prescrizioni normative previste nei DPCM, per fronteggiare la limitazione degli spostamenti e gli accessi ai luoghi di lavoro, utilizzando, per le risorse di struttura, lo Smart Working seppur limitato ad un solo giorno a settimana e ridotto a due giorni al mese dal 1° giugno 2021, per essere soppresso da gennaio 2022. Nel 2021 le risorse di struttura hanno lavorato in Smart Working per un totale di n. 5.816 ore.

Nel corso del 2021 la struttura organizzativa non ha subito variazioni se non per la scomparsa prematura a fine gennaio di una risorsa OUA.

Il numero complessivo di dipendenti Airstest S.p.A. puntuale alla data del 31 dicembre 2021, in forza con contratto TI, è pari a 73 unità, di cui 69 FT e 4 risorse PT, così distribuite:

<b>Situazione Organico Airstest SpA</b>			
<b>Ruolo</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>FTE</b>
Dirigenti	1	1	1
Impiegati Quadro	4	4	4
impiegati	40	40	39,56
Tecnici e Operai	28	29	27,43
<b>totale dipendenti</b>	<b>73</b> (di cui 27 donne e 46 uomini)	<b>74</b>	<b>71,99</b>

Il Progetto di riorganizzazione aziendale che ha preso gradualmente il via a settembre 2020, con la riorganizzazione dell'area Manutenzione, ha continuato a prendere vita nel corso del 2021 anche e soprattutto in ragione di una necessaria compliance con la normativa di

settore e con i requisiti da possedere per il mantenimento della certificazione aeroportuale. A far data dal 1° febbraio 2021, sono state così interessate da riorganizzazione anche l'Area Security e l'area Servizi Aeroportuali. Registriamo, inoltre, l'avvicendamento per rotazione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza.

## APPALTI E CONTRATTI, AFFARI LEGALI E CORPORATE AFFAIRS

La novella legislativa che nel corso dell'annualità 2021 ha determinato il maggiore e più positivo impatto gestionale, in materia di appalti e contratti pubblici, è stata indubbiamente la legge 29 luglio 2021, n. 108, la quale, nel convertire il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 o "Semplificazioni Bis", recante "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", ha introdotto semplificazioni nel settore delle opere pubbliche (contenute nel titolo IV, dedicato ai contratti pubblici).

Le novità introdotte sono state articolate e complesse, anche perché non hanno inciso esclusivamente sul quadro normativo ordinario dei contratti pubblici ma hanno modificato anche le normative emergenziali di deroga come lo "Sblocca-cantieri" - Dl. 18 aprile 2019, n. 32 e il Decreto Semplificazioni (Dl. 16 luglio 2020, n. 76), nato per

rispondere alla crisi pandemica, 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".

Molte delle sospensioni e deroghe al Codice dei Contratti Pubblici, previste dalle due normative richiamate, sono state prolungate fino al 30 giugno 2023.

Le deroghe a tempo alla disciplina del Codice dei Contratti Pubblici hanno consentito di poter realizzare, già nel corso del 2021, alcuni investimenti che hanno migliorato i livelli dei servizi offerti all'utenza in transito presso il sedime.

Ed invero l'accresciuta semplificazione nelle procedure d'affidamento ha determinato un corrispondente incremento degli interventi che hanno interessato tanto il lato *airside* quanto il lato *landside*.

L'impatto generato dalla pandemia da Covid-19 si è tradotto altresì nel *trend* che ha caratterizzato, nel corso dell'anno

2021, il contenzioso gestito dalla società. In particolare, si è registrato un incremento delle vertenze finalizzate al recupero coattivo di crediti vantati dalla società, originati, generalmente, da inadempimenti (talvolta totali tal altra parziali) agli obblighi discendenti dai cc.dd. Standard Ground Handling Agreement (SGHA) ma anche da cc.dd. contratti attivi (con particolare riguardo alle subconcessioni di spazi aeroportuali) pur non mancando anche inadempimenti ad obblighi da provvedimenti giudiziari (sentenze) divenuti "res iudicata".

Sul finire del 2021, inoltre, la società è stata notiziata del provvedimento giudiziale con cui è stata accertata e dichiarata la nullità del decreto del ministro dei Trasporti dell'8 gennaio 2020 avente ad oggetto «*Imposizione di oneri di servizio pubblico (Osp) per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trieste-Trapani e viceversa, Brindisi-Trapani e viceversa, Parma-Trapani e viceversa, Ancona-Trapani e viceversa, Perugia-Trapani e viceversa, Napoli-Trapani e viceversa*».

Ed invero la terza sezione del Tar del Lazio, con la critica e negativa sentenza n. 12045/2021, pubblicata in data 23 novembre 2021, ha accolto il ricorso della compagnia irlandese Ryanair nei confronti di Enac, Regione siciliana, Albastar, Tayanjet, Airgest, per contestare il decreto in questione nonché tutti gli atti che "a cascata" sono seguiti. Ciò non di meno già nel corso del mese di dicembre, le Amministrazioni Pubbliche interessate hanno dato mandato all'Avvocatura Generale dello Stato per la

#### ▪ **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

#### ▪ **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,

#### ▪ **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

riforma e/o l'annullamento della citata sentenza, ottenendo la sospensiva della stessa. Gli esiti di tale importante contenzioso saranno noti nel corso dell'annualità 2022.

In merito ai contenziosi del lavoro sorti negli anni precedenti, nel corso dell'annualità 2021 è continuata l'attività, iniziata nel 2018, di recupero dei crediti vantati nei confronti di ex dipendenti, risorse a T.D. ed a T.I..

Con riguardo, infine, alle attività strategicamente rilevanti per la continuità aziendale, inscindibilmente legate al *core business* del gestore, giova menzionare la circostanza che il socio Regione Siciliana ha stanziato, con la L.R. n. 09/2021 (rif. art. 2, comma 29), un ulteriore finanziamento nell'ottica del perseguimento delle finalità già indicate con la precedente misura di cui all'art. 13 della L.R. n. 14/2019, ossia provvedere all'incremento dei flussi turistici ricorrendo all'utilizzo di un'infrastruttura strategica quale è l'aeroporto di Trapani Birgi.

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

<https://airgest.portaletrasparenza.net/it/trasparenza/bandi-di-gara-e-contratti.html> del sito istituzionale della società.

dotata di un'organizzazione che opera quotidianamente nel 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.

dell'Aeronautica Militare di stanza a Birgi, potrebbero avere riflessi negativi sull'attività della società come già accaduto in passato.

A

▪ **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 in passato, ha dimostrato come ciò possa avere un impatto negativo estremamente significativo sulla situazione operativa economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Al riguardo, si richiamano le recenti disposizioni normative

di incentivazione ai vettori, LR14/19 e LR 09/21 nonché gli Oneri di Servizio Pubblico ex Reg CE 1008, strumenti utili a contenere i rischi connessi alla dipendenza da un unico vettore. A ciò si aggiunga l'attivazione di puntuali strumenti di Aviation marketing che potranno consentire di diversificare il novero dei vettori operanti presso lo scalo.

▪ **RISCHIO NORMATIVO E REGOLATORIO:**

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

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

▪ **CRITICITÀ SULLA LIQUIDITÀ:**

La Società facendo ricorso alle riserve di capitale disponibile, nonostante le evidenti ricadute finanziarie dell'emergenza epidemiologica pandemica cd "Covid-19", sulla base delle previsioni effettuate, non presenta un rischio di deficit finanziario per l'esercizio 2022, anche in ragione dell'avvenuta ricapitalizzazione per circa € 13 mln. Purtroppo, però la riduzione del traffico passeggeri e movimenti pesantemente registrato nell'ultimo biennio a causa dell'emergenza epidemiologica, con inevitabile produzione di imprevisti deficit finanziari, in controtendenza con quanto preventivato nelle proprie

proiezioni industriali, potrebbe nuovamente presentarsi per l'esercizio 2022 e richiedere dall'esercizio 2023 un nuovo sostegno da parte della compagine azionaria. Per tale ragione la Società monitorerà costantemente le necessità di finanziamento e la liquidità al fine di poter assicurare, nel panorama di difficoltà già evidenziate, un livello minimo sufficiente a soddisfare le esigenze primarie di gestione.

▪ **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.

#### ▪ RISCHI CONNESSI ALLA COMPLIANCE NORMATIVA :

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

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

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

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

#### RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE

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

Nel corso dell'esercizio l'A.D in carica della partecipata TAFS SRL ha reso noto che, anche grazie ad un progresso incremento delle tariffe dei servizi resi, deliberato nel corso del mese di dicembre 2018, e della sensibile ripresa delle attività volative dal mese di luglio 2021 presso lo scalo, nonostante il contesto fortemente caratterizzato dall'emergenza sanitaria da Covid-19, la Società ha

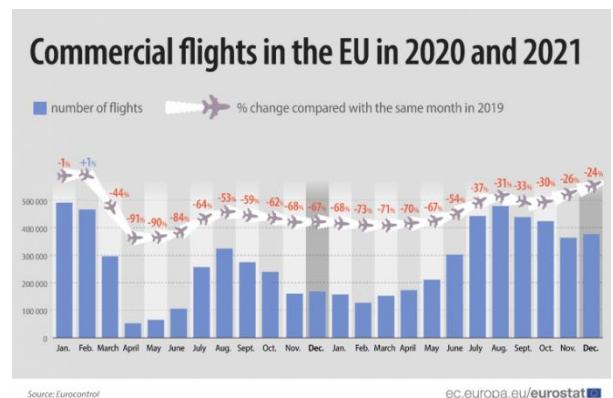
prodotto risultato di utile di esercizio pari a circa € 256.000 che consente di assorbire totalmente le perdite pregresse..

Seppur nell'incertezza globale, la registrata sensibile ripresa operativa dello scalo di Trapani a partire già dal mese di gennaio 2022 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 ulteriori utili negli esercizi futuri.

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

#### PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nonostante l'intenso e costante lavoro di programmazione che la Società ha portato avanti, in particolare nell'ultimo biennio, e le azioni che tuttora si stanno perseguendo per favorire una rapida ripresa delle attività attraverso iniziative di stimolo all'operatività complessiva, le prospettive generali risultano ancora sensibilmente dipendenti dalla futura e sempre imprevedibile evoluzione della diffusione del virus.



Dalle previsioni formulate da numerosi analisti emerge che il settore, a livello europeo, registrerà ancora momenti di sofferenza, lasciando prevedere però un riallineamento di settore già dalla summer 2022 anche alla luce dei dati registrati già dai primi mesi dell'anno in corso.

La crisi attuale sembra presentare su scala globale caratteristiche simili a quelle che si sono manifestate in presenza di altri shock di settore, ovvero brusco calo della domanda, lenta ripresa della fiducia dei consumatori, imposizione di gravose misure di sicurezza, con un fisiologico decorso di circa un quadriennio per recuperare i volumi di traffico precedenti.

Infatti, il ripristino completo di viaggi senza vincoli è ancora lontano e sembra comunque destinato a realizzarsi in modo irregolare e volatile, condizionato sempre dagli ulteriori progressi nelle vaccinazioni e dall'evoluzione della situazione epidemiologica, dovendo inoltre fare i conti anche con elementi che rallentano il ritmo della ripresa, come ad esempio i ridimensionamenti di flotte e personale attuati dalle compagnie aeree e l'elevato costo dei carburanti.

La pandemia ha infatti inciso sulla sostenibilità economica degli operatori del trasporto aereo ed ha inoltre modificato la struttura del mercato.

I dati di traffico registrati nella IATA summer season 2021, in particolare sullo scalo di Trapani, positivamente influenzata dal grado di avanzamento delle campagne vaccinali in Italia in primis e nel resto d'Europa, accompagnati dalla diffusione di varianti del virus risultate meno aggressive di quelle registrate nel recente passato, contribuiscono però fortemente a ritenere che la fase più acuta della crisi possa auspicabilmente ritenersi superata.

Passata la fase più drammatica ed acuta quindi, sempre più lo scalo di Trapani, come anche tutti gli operatori di settore, sta affrontando una intensa fase di transizione. Come noto infatti i gestori aeroportuali sostengono costi di struttura incomprimibili, pari al 60%-80% degli oneri totali.

Nonostante però la congiuntura si sia presentata particolarmente negativa, giova ricordare come il settore ha storicamente evidenziato una significativa capacità di resilienza, riassorbendo in tempi contenuti gli shock e mostrando un ritmo sostenuto di crescita nelle fasi successive.

In tale contesto lo scalo di Trapani, attraverso l'ormai noto coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana, ha comunque posto le basi per una progressivo miglioramento dei propri risultati, operativi e reddituali, attraverso l'avvio di strumenti incentivazione e rilancio industriale dello scalo, consci del 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.

Agli importanti risultati registrati attraverso l'utilizzo degli strumenti di incentivo al traffico ex L.R. 14/2019 si affianca infatti l'ulteriore misura di sostegno all'operatività messa in campo dal socio di maggioranza attraverso la LR 09/21 legge di stabilità regionale, la quale stanziava ulteriori € 4,2 mln che si sommano agli oltre € 9,3 mln della precedente misura normativa per un complessivo di oltre € 13 mln, che garantirà per i prossimi anni continuità operativa con costante crescita dei volumi di passeggeri e dei movimenti aeromobili serviti dalla Società.

Gli accordi sottoscritti con uno tra i più importanti player del settore, cui si affianca una costante attività di Aviation marketing, potranno condurre lo scalo al traguardo di circa 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.

Secondo le stime di settore, i viaggi di piacere dovrebbero riprendere costantemente più rapidamente rispetto ai viaggi d'affari, comportando un notevole ridimensionamento della classe "business" in parallelo all'aumento della domanda di voli di collegamento diretto distante dal modello hub-to-spoke. I voli di collegamento diretto non richiedono la presenza di grandi nodi centrali e pertanto tale modello potrà favorire uno sviluppo più sensibile degli aeroporti minori quale quello di Trapani.

La Società sta mantenendo una costante interlocuzione con i vettori aerei, i quali continuano a manifestare, e comprensibilmente in maniera accresciuta, notevole interesse per gli strumenti di rilancio del traffico oggi a disposizione del gestore che, forse più che in altre realtà aeroportuali, lasciano ben sperare in una positiva ripresa a regime dell'attività volativa.

Non può sottacersi comunque l'incertezza derivante dall'impatto che la crisi pandemica e anche degli effetti prodotti sul sistema economico globale dall'imprevisto conflitto bellico Russo-Ucraino il quale sta impattando fortemente ed in maniera mai registrata nella storia recente in particolare sui prezzi delle materie prime e dei carburanti, con in aggiunta una diffusa spinta inflazionistica con inevitabile impatto anche nel settore del trasporto aereo.

L'Organo amministrativo, inoltre, prescindendo dall'evoluzione della crisi sanitaria e ben cosciente del posizionamento dello scalo di Trapani nel sistema aeroportuale nazionale, nonché delle fisiologiche ed ataviche difficoltà nella gestione aeroportuale degli aeroporti minori, ha da tempo iniziato una attenta verifica dei suoi asset industriali con la finalità di programmare per

tempo quelle azioni necessarie a cogliere le opportunità che inevitabilmente deriveranno da una attesa e sospinta fase di rilancio del settore. Diventa pertanto prioritario incidere sensibilmente sulla redditività dello scalo e perseguire con intensità non solo una continuità operativa ma anche una crescita della resa economica complessiva.

In ragione di ciò l'organo amministrativo, tra le altre, ha deliberato ed avviato un progetto di rivisitazione generale della viabilità interna del sedime aeroportuale land side, non solo al fine di garantire un maggior livello di sicurezza all'utenza ed un ordinato flusso veicolare, ma anche allo scopo di eliminare costanti atteggiamenti di elusione agli obblighi di pagamento della sosta auto e di allargare la platea degli operatori soggetti a tale obbligo. Un'attenta attività di verifica delle componenti di ricavo, con l'obiettivo di un costante incremento delle stesse anche intervenendo sui tariffari no Aviation in vigore, nonché sulla rivisitazione del layout degli spazi interni al sedime che producono entrate di natura commerciale. Un'accelerazione nel processo di consolidamento ritenuto indispensabile per recuperare un sentiero di redditività, superata la fase più acuta dell'emergenza.

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

Le intenzioni di rilancio dell'operatività dello scalo e conseguentemente della produzione di dinamiche rivolte al

raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della Società, sono pertanto il focus dell'azione industriale tracciata dal management.

Il complesso degli elementi elencati, il patrimonio esistente e le risorse finanziarie di cassa disponibili nonché i richiamati accordi operativi siglati con i vettori, costituiscono ancora una volta elemento probativo 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.

E' opportuno comunque rappresentare che inevitabilmente in tale contesto anche per l'esercizio 2022 si prospetta un risultato, seppur di entità differente dal 2021, di perdita d'esercizio con altrettanti inevitabili effetti di natura patrimoniale/economico/finanziari.

Per tale ragione l'Organo amministrativo, nel rispetto del proprio programma di valutazione del rischio, si adopererà per un opportuno aggiornamento del proprio piano di risanamento ex d.lgs. 175/16 tenendo conto non solo delle perdite maturate ma, in un contesto nazionale ed internazionale di fortissima sofferenza dalla quale nessuna azione endogena può smarcare, 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 comunque a far data dall'esercizio 2022.

## 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 € (3.932.746), il rinvio agli esercizi successivi ai sensi della L. n. 15 del 25 febbraio 2022 di conversione del DL 228/2021.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione

*Dott. Salvatore Ombra*

Dati anagrafici	
denominazione	AIRGEST SPA
sede	91100 TRAPANI - BIRGI (TP) AEROPORTO CIVILE V.ZO FLORIO
capitale sociale	9.362.496
capitale sociale interamente versato	si
codice CCIAA	TP
partita IVA	01613650819
codice fiscale	01613650819
numero REA	94348
forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
settore di attività prevalente (ATECO)	
società in liquidazione	no
società con socio unico	no
società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
denominazione della società o ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento	
appartenenza a un gruppo	no

	31/12/2021	31/12/2020
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
Parte richiamata		3.482.547
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	10.213	19.205
2) costi di sviluppo		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	41.403	51.610
6) immobilizzazioni in corso e acconti	53.457	45.215
7) altre	4.146	9.192
Totale immobilizzazioni immateriali	109.219	125.222
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	10.897.479	11.245.614
2) impianti e macchinario	467.382	711.603
3) attrezzature industriali e commerciali	12.097	11.795
4) altri beni	213.609	227.699
5) immobilizzazioni in corso e acconti		
Totale immobilizzazioni materiali	11.590.567	12.196.711
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
<b>1) partecipazioni in</b>		
d-bis) altre imprese	277.950	277.950
Totale partecipazioni	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni finanziarie	277.950	277.950
Totale immobilizzazioni (B)	11.977.736	12.599.883
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	50.977	54.335
Totale rimanenze	50.977	54.335
<b>II - Crediti</b>		
<b>1) verso clienti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.558.625	1.147.450
esigibili oltre l'esercizio successivo	576.930	480.924
Totale crediti verso clienti	2.135.555	1.628.374
<b>2) verso imprese controllate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	29.302	29.252
Totale crediti verso imprese controllate	29.302	29.252

<b>5-bis) crediti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	128.309	101.728
esigibili oltre l'esercizio successivo	2.553	3.403
<b>Totale crediti tributari</b>	<b>130.862</b>	<b>105.131</b>
<b>5-quater) verso altri</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	11.580.675	7.461.400
esigibili oltre l'esercizio successivo	84.960	108.943
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>11.665.635</b>	<b>7.570.343</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>13.961.354</b>	<b>9.333.100</b>
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	6.426.904	13.593.597
3) danaro e valori in cassa	13.756	8.708
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>6.440.660</b>	<b>13.602.305</b>
<b>Totale attivo circolante (C)</b>	<b>20.452.991</b>	<b>22.989.740</b>
D) Ratei e risconti	735.692	103.888
<b>Totale attivo</b>	<b>33.166.419</b>	<b>39.176.058</b>
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	9.362.496	9.359.181
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	5.000.613	4.998.537
<b>VI - Altre riserve, distintamente indicate</b>		
Riserva straordinaria	5.148	5.148
Varie altre riserve		(1)
<b>Totale altre riserve</b>	<b>5.148</b>	<b>5.147</b>
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	(4.577.336)	
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(3.932.746)	(4.577.336)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>5.858.175</b>	<b>9.785.529</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
4) altri fondi per oneri relativi a deb.add.com.imb.passeggeri	527.697	587.671
4) altri	1.438.006	1.387.416
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>1.965.703</b>	<b>1.975.087</b>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	941.715	903.726
<b>D) Debiti</b>		
<b>6) acconti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	9.795	2.064
<b>Totale acconti</b>	<b>9.795</b>	<b>2.064</b>
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.717.697	1.751.356
esigibili oltre l'esercizio successivo	54.563	54.563
<b>Totale debiti verso fornitori</b>	<b>1.772.260</b>	<b>1.805.919</b>
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	119.199	33.726
<b>Totale debiti tributari</b>	<b>119.199</b>	<b>33.726</b>
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	153.276	77.690
<b>Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	<b>153.276</b>	<b>77.690</b>
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.035.367	5.072.140
esigibili oltre l'esercizio successivo	397.874	802.944
<b>Totale altri debiti</b>	<b>1.433.241</b>	<b>5.875.084</b>
<b>Totale debiti</b>	<b>3.487.771</b>	<b>7.794.483</b>
E) Ratei e risconti	20.913.055	18.717.233
<b>Totale passivo</b>	<b>33.166.419</b>	<b>39.176.058</b>
Varie altre riserve		
	31/12/2021	31/12/2020
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		(1)

	31/12/2021	31/12/2020
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.829.884	1.719.351
<b>5) altri ricavi e proventi</b>		
contributi in conto esercizio	1.479.740	89.518
altri	976.609	808.902
Totale altri ricavi e proventi	2.456.349	898.420
Totale valore della produzione	6.286.233	2.617.771
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	193.187	132.301
7) per servizi	4.778.862	2.634.213
8) per godimento di beni di terzi	63.834	57.048
<b>9) per il personale</b>		
a) salari e stipendi	2.369.348	1.875.943
b) oneri sociali	752.560	578.561
c) trattamento di fine rapporto	203.624	165.849
e) altri costi	10.189	20.074
Totale costi per il personale	3.335.721	2.640.427
<b>10) ammortamenti e svalutazioni</b>		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	46.703	41.633
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.262.977	1.217.635
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	324.964	127.354
Totale ammortamenti e svalutazioni	1.634.644	1.386.622
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.358	(36.969)
12) accantonamenti per rischi	70.000	
13) altri accantonamenti		
14) oneri diversi di gestione	124.214	373.993
Totale costi della produzione	10.203.820	7.187.635
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(3.917.587)	(4.569.864)
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
<b>15) proventi da partecipazioni</b>		
<b>16) altri proventi finanziari</b>		
<b>d) proventi diversi dai precedenti</b>		
altri	245	886
Totale proventi diversi dai precedenti	245	886
Totale altri proventi finanziari	245	886
<b>17) interessi e altri oneri finanziari</b>		
altri	15.395	8.238
Totale interessi e altri oneri finanziari	15.395	8.238
17-bis) utili e perdite su cambi	(9)	(120)
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(15.159)	(7.472)
<b>D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie</b>		
<b>18) rivalutazioni</b>		
<b>19) svalutazioni</b>		
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	(3.932.746)	(4.577.336)
<b>20) imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>		
21) Utile (perdita) dell'esercizio	(3.932.746)	(4.577.336)

	31/12/2021	31/12/2020
<b>Rendiconto finanziario, metodo indiretto</b>		
<b>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	(3.932.746)	(4.577.336)
Imposte sul reddito		
Interessi passivi/(attivi)	15.150	7.352
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-345	
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(3.917.941)	(4.569.984)
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		
Accantonamenti ai fondi	203.624	316.747
Ammortamenti delle immobilizzazioni	1.309.680	1.259.268
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(59.802)	(1.967)
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	1.453.502	1.577.982
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	(2.394.439)	(2.993.969)
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	3.358	(36.969)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(507.181)	86.713
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(33.659)	(116.266)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(631.804)	(54.396)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	2.195.822	8.676.105
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(8.394.126)	(7.511.559)
Totale variazioni del capitale circolante netto	(7.367.590)	1.043.628
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	(9.762.029)	(1.950.341)
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	(15.150)	(7.352)
(Utilizzo dei fondi)	(185.046)	(143.224)
Totale altre rettifiche	(200.196)	(150.576)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(9.962.225)	(2.100.917)
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	(656.660)	(231.556)
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	(30.700)	(4.009)
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>		
(Investimenti)		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(687.360)	(235.565)
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche		(17.998)
(Rimborso finanziamenti)		(1.500)
<b>Mezzi propri</b>		
Aumento di capitale a pagamento	3.487.940	9.500.098
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	3.487.940	9.500.098
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(7.161.645)	.7.144.118
<b>Effetto cambi sulle disponibilità liquide</b>		
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	13.593.597	6.435.121
Danaro e valori in cassa	8.708	23.066
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	13.602.305	6.458.187
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	6.426.904	13.593.597
Danaro e valori in cassa	13.756	8.708
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	6.440.660	13.602.305

## 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 2021 per effetto della gestione.

L'analisi del rendiconto finanziario evidenzia un flusso finanziario generato dall'attività operativa per Euro (9.962.225). Complessivamente si è determinato un incremento delle disponibilità liquide per Euro (7.161.645).

## **Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2021**

### **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 (3.932.746).

#### **Attività svolte**

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

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

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

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

- Nel mese di gennaio la compagine societaria ha concluso i versamenti relativi all'aumento di capitale sociale deliberato nel mese di novembre 2020, a sostegno del patrimonio societario;
- Quale misura di contenimento degli effetti dell'emergenza Covid-19 è proseguito sino al 31.05.2021 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 il personale aziendale;
- Accolto il ricorso presentato dal vettore Ryanair DAC, il TAR Lazio con sentenza n. 12045/2021 del 23 novembre 2021, ha disposto l'annullamento dei provvedimenti concernenti l'imposizione di oneri di servizio pubblico ("OSP") per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trapani - Ancona e v.v., Trapani - Brindisi e v.v., Trapani - Napoli e v.v., Trapani - Parma e v.v., Trapani - Perugia e v.v., Trapani - Trieste e v.v.; Nel mese di febbraio 2022 il Consiglio di Stato ha accolto l'istanza di sospensione dell'esecutività della sentenza del TAR.
- Nel mese di ottobre 2021 ai sensi dello Statuto della Società e del codice civile sono stati rinnovati per un triennio i nuovi organi sociali di Airgest;
- Dopo essere stata disposta l'aggiudicazione 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, si è giunti all'avvio dei relativi contratti, dando attuazione alla Convenzione siglata nel mese di dicembre 2020 con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo.
- Nel mese di dicembre è stata siglata nuova Convenzione ex lr 14/19 con l'Assessorato Regionale al Turismo in virtù dello stanziamento disposto dalla L.R. 09/21 per € 4,2 mln finalizzato a perseguire le finalità già individuate con 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"
- 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).

Nell'esercizio 2021, l'economia nazionale e internazionale è stata ancora pesantemente minata dall'ampia diffusione dell'infezione da SARS Covid-19, anche se, a partire da metà anno, si sono scorti dei segnali di ripresa confortanti.

Si spera di poter superare al più presto le problematiche di vario genere che hanno contraddistinto l'anno precedente.}

#### **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 avrebbe avuto effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

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

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

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

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

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile, se non quelli inerenti e conseguenti, anche in maniera indiretta, alla situazione emergenziale derivante dall'infezione da SARS Covid-19 comunque richiamati e meglio descritti nei vari paragrafi in commento.

## **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.)

### *Immateriali*

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

I costi di impianto e ampliamento con utilità pluriennale, relativi esclusivamente a spese notarili, sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni;

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

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

#### Materiali

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

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

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

- terreni e fabbricati:

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

- impianti e macchinari:

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

- attrezzature:

attrezzature	15%
attrezzature varia e minuta	15%

- altri beni:

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

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

## Crediti

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

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

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

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

## Debiti

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

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

## Ratei e risconti

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

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

## Rimanenze magazzino

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

## Partecipazioni

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

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

## Fondi per rischi e oneri

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

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

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

## Fondo TFR

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

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

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005.

## Imposte sul reddito

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

**Ricavi e costi**

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

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

**Altre informazioni**

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

**Nota integrativa, attivo****Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**

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

**Immobilizzazioni****Immobilizzazioni immateriali**

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
109.219	125.222	(16.003)

**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	35.283		386.603			45.215	699.945	1.167.046
(Fondo ammortamento)	16.078		334.993				690.753	1.041.824
Valore di bilancio	19.205		51.610			45.215	9.192	125.222
<b>Variazioni nell'esercizio</b>								
Incrementi per acquisizioni			17.851			8.242	4.606	30.699
Ammortamento dell'esercizio	8.992		28.058				9.652	46.702
Totale variazioni	(8.992)		(10.207)			8.242	(5.046)	(16.003)
<b>Valore di fine esercizio</b>								
Costo	35.283		404.454			53.457	704.551	1.197.745
(Fondo ammortamento)	25.070		363.051				700.405	1.088.526
Valore di bilancio	10.213		41.403			53.457	4.146	109.219

La società ha ritenuto di non avvalersi della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2021 prevista dall'art. 1, comma 711 della L. 234/2021 (Legge di bilancio 2022), che estende la facoltà inizialmente prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7- quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla legge 126/2020) per il solo esercizio in corso al 15/8/2020.

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

Nell'esercizio 2021 si registra un incremento pari ad € 30.699 principalmente riconducibile ad acquisizioni nuovi software per complessivi € 14.851, ed € 6.667 per immobilizzazioni in corso relativi al progetto di rivisitazione della viabilità interna al sedime area land side.

### 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 31/12/2020	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2021
Aumento capitale sociale	19.205	8.992	10.213

Il valore della posta di bilancio pari ad € 10.213 rappresenta, al netto della quota di ammortamento, il residuo valore da ammortizzare della voce "Costi d'impianto e di ampliamento", ad oggi riconducibili esclusivamente a spese notarili pregresse.

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

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

#### Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
11.590.567	12.196.711	(606.144)

#### 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	19.887.508	5.867.319	496.234	2.690.888		28.941.949
(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
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	368.810	206.070	7.013	74.940		656.833
Ammortamento dell'esercizio	716.945	450.291	6.711	89.030		1.262.977
Totale variazioni	(348.135)	(244.221)	302	(14.090)		(606.144)
<b>Valore di fine esercizio</b>						
Costo	20.256.318	6.073.390	503.248	2.765.668		29.598.624
(Fondo ammortamento)	9.358.839	5.606.008	491.151	2.552.059		18.008.057
Valore di bilancio	10.897.479	467.382	12.097	213.609		11.590.567

La voce "Terreni e fabbricati" annotata in bilancio per un importo pari ad Euro 10.897.479 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 31/12/2021
costruzioni leggere	17.100	7.477	9.623
Manutenzione su costruzioni leggere	61.569	33.627	27.942

## 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2021
Fabbricati industriali bhs Por	316.968	123.942	193.026
Fabbricato ricovero mezzi di rampa Por	399.663	399.663	-
Fabbricato merci Por	658.764	650.567	8.197
Fabbricato aerostazione Por	9.261.432	3.009.415	6.252.017
Parcheggio a raso	1.262.056	1.056.560	205.496
Manutenzione su fabbricati	2.250.714	1.927.167	323.547
Piazzali aeromobili	5.866.658	2.124.245	3.742.413
Manutenzione pista di volo uso promiscuo	161.393	26.175	135.218

Nell'esercizio 2021 si registra un incremento pari ad € 368.810 principalmente riconducibile ai seguenti interventi:

- Impermeabilizzazione del Solaio di copertura del terminal € 71.550;
- Manutenzione straordinaria di parte dei servizi igienici Terminal € 73.424;
- Sostituzione sistema ed impianti a servizio del parcheggio autovetture land side € 156.336;
- Manutenzione straordinaria pavimentazione piazzale aeromobili € 60.000;

## Impianti e macchinario

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

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2021
Impianti specifici	91.314	75.433	15.881
Impianti specifici bhs	106.162	102.736	3.426
Impianti di telefonia mobile	31.270	28.354	2.916
Impianti di telefonia fissa	35.045	34.941	104
Altri impianti e macchinari	135.426	133.208	2.218
Impianti generici	200.468	165.621	34.847
Macchinari	1.222.327	1.121.079	101.248

Nell'esercizio 2021 si registra un incremento pari ad € 173.715 principalmente riconducibili ad acquisizioni di apparati e sistemi per la security aeroportuale ai sensi della normativa vigente.

## 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2021
Impianti spe.ci bhs bag stiva partenze	411.490	411.490	-
Impianti generici	204.111	183.153	20.958
Impianti specifici	1.198.742	998.949	199.793
Manutenzione impianti generici	70.163	70.163	-
Macchinari	55.078	55.078	-
Deposito carburante JA1	2.312.582	2.225.860	86.722

Nell'esercizio 2021 si registra un incremento pari ad € 79.707 principalmente riconducibile ad interventi su impianti a servizio del Terminal.

## Attrezzature industriali e commerciali

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

categoria cespite	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2021
Attrezzature	295.187	288.754	6.433
Attrezzatura varia e minuta	44.620	41.983	2.637
Elaboratori	51.695	51.695	-
Attrezzature specifiche aeroportuali	111.745	108.718	3.027

## Altri beni

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

categoria cespiti	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2021
Macchine elettroniche d'ufficio	377.074	324.622	52.452
Autoveicoli da trasporto	78.633	65.358	13.275
Mezzi di trasporto interni	23.480	23.480	-
Mezzi di rampa	1.042.586	920.364	122.222
Arredamento	345.175	330.451	14.724
Altri beni materiali	253.313	242.377	10.936

Nell'esercizio in commento si segnala principalmente l'acquisizione di mezzi di rampa per complessivi € 54.950

## 2) Beni gratuitamente devolvibili:

categoria cespiti	costo storico	fondo	valore residuo al 31/12/2021
Arredamento	37.300	37.300	-
Spese di man.ne e ripar.ne da ammortizzare	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 ex art.1, commi 184-197 L.n.160/2019 per euro 70.902, maturando un credito di imposta, nella misura del 6% del costo sostenuto, per un importo di euro 4.254, spendibile in 5 rate annuali a partire dall'esercizio successivo a quello di entrata in funzione, quindi dal 2021.

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

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

**Operazioni di locazione finanziaria**

La società ha non in essere contratti di locazione finanziaria

**Immobilizzazioni finanziarie**

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
277.950	277.950	

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

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

**Partecipazioni**

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

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

**Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese controllate**

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile ultimo esercizio in euro	Patrimoni o netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in perc.	Valore a bilancio o corrispondent e credito
TRAPANI AIR FUELLING SERVICE S.R.L.	TRAPANI	02483910812	100.000	256.393	466.305	51.000	51	277.950

Nel corso dell'esercizio l'A.D in carica della partecipata TAFS SRL ha reso noto che, anche grazie ad un pregresso incremento delle tariffe dei servizi resi, deliberato nel corso del mese di dicembre 2018, e della sensibile ripresa delle attività volative dal mese di luglio 2021 presso lo scalo, nonostante il contesto fortemente caratterizzato l'emergenza sanitaria da Covid-19, la Società ha prodotto risultato di utile di esercizio pari a circa € 256.000 che consente di assorbire totalmente le perdite pregresse..

Seppur nell'incertezza globale, la registrata sensibile ripresa operativa dello scalo di Trapani a partire già dal mese di gennaio 2022 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 ulteriori utili negli esercizi futuri. Per tale motivo si è ritenuto ragionevole poter mantenere il valore al costo.

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

**Attivo circolante****Rimanenze**

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
50.977	54.335	(3.358)

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	54.335	(3.358)	50.977
Totale rimanenze	54.335	(3.358)	50.977

**Crediti iscritti nell'attivo circolante**

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
13.956.425	9.333.100	4.623.325

**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	1.628.374	507.181	2.135.555	1.558.625	576.930
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	29.252	50	29.302	29.302	
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	105.131	25.731	130.862	128.309	2.553
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	7.570.343	4.095.292	11.665.635	11.580.675	84.960
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	9.333.100	4.628.254	13.961.354	13.296.911	664.443

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	€ 1.446.855
clienti c/fatture da emettere	€ 113.047
note di credito da emettere	-€ 1.277
totale CII 01 a -crediti esigibili entro l'esercizio successivo	1.558.625

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

Codice Bilancio	C II 01 b
Descrizione	
Clienti in contenzioso diversi	1.242.903
Fondo svalutazione crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	665.973
totale CII 01 b -crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	576.930

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 € 420.970 riconducibile a situazioni di contenzioso già avviate, Alitalia SAI, ed all'avvio di un'azione forzata di recupero del credito vantato verso il vettore TayaranJet.

Il Fondo svalutazione crediti v/clienti, pari ad € 665.973, è stato adeguato tenendo conto anche dell'informativa fornita dai vari legali incaricati, con un accantonamento d'anno pari ad € 324.964, per una raggiunta copertura complessiva:

- del 100% del credito vantato nei confronti del vettore Alitalia SAI, in ragione anche del progetto di stato passivo del giudice delegato;
- del 78% del credito vantato nei confronti del vettore TayaranJet;
- del 79% del credito vantato nei confronti del vettore Blue Air;

Il fondo in parola ha così raggiunto una copertura di circa il 70% dei complessivi crediti in contenzioso, al netto della voce "addizionali comunali sui diritti di imbarco", quest'ultima non rientrante tra le componenti di ricavo della società.

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

Descrizione	Fondo svalutazione crediti verso clienti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2021	341.009
Utilizzo fondo (-)	-
Accantonamenti (+)	324.964
Consistenza finale al 31.12.2021	665.973

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986
saldo al 31/12/2020	341.009	19.807
Utilizzo nell'esercizio	-	-
Accantonamento esercizio	324.964	14.154
saldo al 31/12/2021	665.973	33.961

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.F.S. relativo al fitto della infrastruttura centralizzata del Deposito carburante.

Codice Bilancio	C II 02 a
Descrizione	
Crediti v/Cliente T.A.S.F.	29.302
Totale CII 02 1) - crediti v/imprese controllate esigibili entro l'esercizio successivo	29.302

## C II 4 bis a) Crediti tributari entro esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 4 BIS
Descrizione	
ALTRI CREDITI TRIBUTARI ENTRO	29.737
IRES C/CREDITO	93.601
ERARIO C/CREDITI LAVORIO DIP.	4.971
TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI ENTRO 12 MESI	128.309

La voce "Crediti diversi tributari" ha subito un incremento in larga parte riconducibile per € 20.814 al credito d'imposta su acquisti beni strumentali L. 178/20.

La voce " Credito c/imposte IRES" pari ad € 93.564 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 precedente.

## C II 4 bis b) Crediti tributari oltre esercizio successivo:

codice Bilancio	C II 4 BIS
Descrizione	
ALTRI CREDITI TRIBUTARI OLTRE	2.553
TOTALE PER CREDITI TRIBUTARI OLTRE 12 MESI	2.553

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

codice Bilancio	C II 5 I
Descrizione	
CARTE DI CREDITO	1.409
CREDITO PER INCASSO POS	207
CREDITI C/VEND.TKT SOSPESO	991
CREDITI C/VEND.PARCHEGGIO SOSPESO WEB	124
INPS C/CREDITI	1.00
DIPENDENTI C/CREDITI ENTRO ES.SUCC.	22.136
CRED.V/DIPENDENTI BIGLIETTERIA	643
CONTENZIOSI LAVORO C/CREDITI ENTRO ES.	14.083
FORNITORI C/ANTICIPI	15.693
CAUZIONI C/CREDITI ENTRO ES.SUCC.	194.951
CREDITI VARI ESIGIBILI ENTRO ES.SUCC.	23.680
CONTENZIOSI VARI C/CREDITI ENTRO ES.	6.968
CRED.V/REGIONE SICILIANA	11.243.575
CRED.V/ERARIO E IST. PREV.LI ENTRO ES.	55.215
TOTALE VERSO ALTRI ENTRO 12 MESI	11.580.675

La voce "crediti V/Regione siciliana" è afferente il credito correlato ai contributi ex LR 14/2019 e con LR 09/21 per ulteriori € 4.230.325, "Interventi in favore dell'aeroporto di Trapani-Birgi", sorto a seguito del rispetto degli adempimenti previsti dalle n° 2 Convenzioni ex art 13. commi 2 e 3 della legge regionale n. 14, siglate con l'Assessorato regionale al Turismo nel dicembre 2019 e nel dicembre 2021. Si è infatti giunti nell'esercizio 2020 e nell'esercizio 2021, all'impegno della quasi totalità dei fondi stanziati, pari a circa € 13,6 mln, attraverso la sottoscrizione di puntuali accordi contrattuali con avvio di una programmazione operativa di oltre un triennio a far data dalla stagione Summer 2021. L'avvenuta aggiudicazione in compliance con la normativa comunitaria e soprattutto la sottoscrizione dei contratti di servizio ex lr14/19 e lr 09/21, 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 Risoluzione. ONU n.197, il 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, ha garantito alla Società un risarcimento complessivo dalle varie misure legislative pari a € 8.315.995,10, a fonte di un danno complessivamente certificato da ENAC di €10.150.831,79. Tenuto conto degli € 1,5 mln ristorati negli anni pregressi direttamente al territorio per il tramite

dell'Ente Provincia regionale di Trapani a deconto del complessivo danno certificato, nonché dei numerosi anni caratterizzati dal silenzio e quindi dalla mancata volontà dell'amministrazione centrale di giungere al completo ristoro dei danni, si è stornato con ricorso all'apposito Fondo rischi su altri crediti, il credito pari ad € 334.836,69, originariamente iscritto per la differenza tra il danno complessivo maturato e certificato dal MIT e quanto destinato dalle varie misure legislative.

Si segnala per l'esercizio in commento il recupero finanziario di posizioni creditorie vantate nei confronti dell'Erario e dell'INPS per complessivi € 73.215.

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	
CONTENZIOSI LAVORO C/CREDIT OLTRE ES.	193.673
FONDO RISCHI SU ALTRI CREDITI OLTRE ES.	-108.713
TOTALE VERSO ALTRI OLTRE 12 MESI	84.960

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 2021 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.

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

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

La ripartizione dei crediti al 31/12/2021 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 iscritti nell'attivo circolante	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Italia	631.305	29.302	130.862	11.665.635	12.457.104
Danimarca	49.169				49.169
Francia	2.260				2.260
Germania	4.722				4.722
Grecia	42.801				42.801
Irlanda	683.687				683.687
Malta	19.812				19.812
Spagna	424.548				424.548
Tunisia	5.465				5.465
Romania	211.373				211.373
Bulgaria	53.996				53.996
Altri Paesi	6.417				6.417
Totale	2.135.555	29.302	130.862	11.665.635	13.961.354

L'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione.

Il fondo svalutazione crediti include al suo interno il Fondo svalutazione crediti v/clienti, pari ad € 665.973 ed il Fondo rischi su altri crediti pari ad € 108.713 Il primo viene alimentato, in via estremamente prudentiale tenendo conto anche dell'informativa fornita dai vari legali incaricati, con un accantonamento d'anno pari ad € 324.964, per una copertura complessiva di circa il 70 % dei crediti contenzioso, al netto della voce "addizionali comunali sui diritti di imbarco", quest'ultima non rientrante tra le componenti di ricavo della società.

Riguardo il Fondo rischi su altri crediti, alla voce "Cred.v/erario Risoluzione ONU n.197, il 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, ha garantito alla Società un risarcimento complessivo dalle varie misure legislative pari a € 8.315.995,10, a fonte di un danno complessivamente certificato da ENAC di €10.150.831,79. Tenuto conto degli € 1,5 mln ristorati negli anni pregressi direttamente al

territorio per il tramite dell'Ente Provincia regionale di Trapani a deconto del complessivo danno certificato, nonché dei numerosi anni caratterizzati dal silenzio e quindi dalla mancata volontà dell'amministrazione centrale di giungere al completo ristoro dei danni, si è stornato con ricorso al Fondo rischi il credito pari ad € 334.836,69, originariamente iscritto per la differenza tra il danno complessivo maturato e certificato dal MIT e quanto destinato dalle varie misure legislative.

Il Fondo rischi su altri crediti garantisce nel complesso la copertura di circa il 56% degli altri crediti esigibili oltre l'esercizio. Si segnala che parte dei crediti iscritti sono stati recuperati nell'esercizio in commento.

Descrizione	Fondo svalutazione crediti verso clienti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2021	341.009
Utilizzo fondo (-)	0
Accantonamenti (+)	324.964
Consistenza finale al 31.12.2021	665.973

Descrizione	Fondo rischi su altri crediti entro es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2021	334.837
Utilizzo fondo (-)	-334.837
Accantonamenti (+)	0
Consistenza finale al 31.12.2021	0

Descrizione	Fondo rischi su altri crediti oltre es. successivo
Consistenza iniziale al 01.01.2021	108.713
Utilizzo fondo (-)	0
Accantonamenti (+)	0
Consistenza finale al 31.12.2021	108.713

#### Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
6.440.660	13.602.305	(7.161.645)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	13.593.597	(7.166.693)	6.426.904
Denaro e altri valori in cassa	8.708	5.048	13.756
Totale disponibilità liquide	13.602.305	(7.161.645)	6.440.660

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
735.692	103.888	631.804

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 31/12/2021, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio		103.888	103.888
Variazione nell'esercizio		631.804	631.804
Valore di fine esercizio		735.692	735.692

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

Descrizione	Importo
storno costi di competenza per canoni di concessione software	31.110
storno costi di competenza per abbonamenti a libri e giornali	159
storno costi di competenza per premi di assicurazione	92.592
storno costi di competenza per tasse possesso automezzi	111
storno costi di competenza per canoni noleggi imp.e altri beni	1.004
storno costi di competenza per canoni manutenzione beni propri	17.518
storno costi di competenza per spese per increm.to ex art.13	593.084
storno costi di competenza per casse di previdenza su presta	114
	<b>735.692</b>

Non sussistono, al 31/12/2021, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

### Oneri finanziari capitalizzati

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari (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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
5.858.175	9.785.529	(3.927.354)

#### Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni		Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi	
Capitale	9.359.181	3.315		9.362.496
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	4.998.537	2.076		5.000.613
Riserva straordinaria	5.148			5.148
Varie altre riserve	(1)	1		
Totale altre riserve	5.147	1		5.148
Utili (perdite) portati a nuovo		(4.577.336)		(4.577.336)
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.577.336)		644.590	(3.932.746)
Totale patrimonio netto	9.785.529	(4.571.944)	714.590	5.858.175

L'Assemblea degli azionisti riunita nel 2020 in sessione straordinaria ha deliberato di intervenire sul patrimonio della società ex art 2446 e 2447 c.c. e pertanto stabilendo:

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, e 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, pari ad € 9.362.496,00, 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	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	9.362.496		B	9.362.496	2.514.170	2.489.275
Riserva da soprapprezzo delle azioni	5.000.613		A,B,C,D	5.000.613	4.166.880	
Riserva straordinaria	5.148		A,B,C,D	5.148	347	
Utili portati a nuovo	(4.577.336)		A,B,C,D	(4.577.336)		
Totale	9.790.921			9.790.921	6.681.397	2.489.275
Quota non distribuibile				9.790.921		

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
1.965.703	1.975.087	(9.384)

	Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi per Add. Comunali imbarco passeggeri	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio			587.671	1.387.416	1.975.087
<b>Variazioni nell'esercizio</b>					
Accantonamento nell'esercizio				70.000	70.000
Utilizzo nell'esercizio				19.410	(19.410)
Altre variazioni			(59.974)		(59.974)
Totale variazioni			(59.974)	50.590	(9.384)
Valore di fine esercizio			527.697	1.438.006	1.965.703

Fondo rischi p/controversie legali in corso:

L'accantonamento pari ad € 70.000 iscritto nell'esercizio in commento produce nel complesso una copertura prudenziale pari a circa il 50% del rischio connesso ad un contenzioso in corso con un fornitore di servizi, che ha visto la società già vittoriosa in primo grado di giudizio e soccombente in secondo. 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 ritenute non fondate. A parere dei legali di parte si ritiene ancora elevata la probabilità che nulla sia dovuto ma si mantiene, nel rispetto dei principi contabili, l'iscrizione del debito e l'accantonamento al fondo sino a definizione del procedimento giudiziario.

Fondo rischi diversi:

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

Airgest spa, della S.A.Cal spa, della SOGEAAL spa e della Aeroporto Friuli Venezia Giulia spa e limitatamente alla traslazione a carico delle stesse, per il periodo 1° gennaio 2014/12 Settembre 2014, dei costi del servizio di pronto soccorso aeroportuale".

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

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

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

In ragione degli aggiornamenti illustrati, la società ha deciso prudenzialmente anche per l'esercizio 2021 di non modificare la consistenza dell'accantonamento esistente.

Nel fondo in esame si registra un decremento pari ad € 19.411 in ragione della chiusura di un contenzioso.

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

Fondo servizio antincendio:

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

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

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

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

Preso atto di ciò, e del fatto che nessuna rilevante novità si è registrata nell'esercizio 2021, la società ha prudenzialmente mantenuto il costituito fondo, in attesa della conclusione definitiva dei contenziosi.

Fondi oneri addizionali comunali:

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

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

Tale classificazione costituisce una variazione rispetto agli anni precedenti, nei quali tali aggregati venivano contabilizzati alla voce " Altri debiti da maturare", in ragione di una ricercata migliore appostazione di tali voci di bilancio che, per opportuno confronto, viene estesa anche all'esercizio 2020.

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

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
941.715	903.726	37.989

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Valore di inizio esercizio	903.726
Accantonamento nell'esercizio	203.624
Utilizzo nell'esercizio	165.635
Totale variazioni	37.989
Valore di fine esercizio	941.715

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2021 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

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

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

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

Per l'anno 2021 il dettaglio delle movimentazioni della voce "Utilizzo del fondo" viene analizzato nel prospetto che segue:

descrizione	importi
TFR erogato nell'anno per licenziamento ed anticipazioni	€ 30.580
TFR smobilizzato nell'anno	€ 13.447
imposta sostitutiva su rivalutazione tfr	€ 6.541
Quota di accantonamento destinata agli Enti pensionistici complementari	€ 115.067
Totale Utilizzo nell'esercizio	€ 165.635

## Debiti

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
3.487.771	7.794.483	(4.306.712)

## 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
Acconti	2.064	7.731	9.795	9.795	
Debiti v/ fornitori	1.805.919	(33.659)	1.772.260	1.717.697	54.563
Debiti tributari	33.726	85.473	119.199	119.199	
Debiti v/ istituti di previdenza	77.690	75.586	153.276	153.276	
Altri debiti	5.875.084	(4.441.843)	1.433.241	1.035.367	397.874
Totale debiti	7.794.483	(4.306.712)	3.487.771	3.035.334	452.437

## D 6) Acconti

Codice Bilancio	D 06
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	2.064
Variazioni (-)/ (+)	7.731
Consistenza finale al 31.12.2021	9.795

## D 7) Valore dei debiti verso fornitori



Codice Bilancio	D 07
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	1.805.919
Variazioni (-)/ (+)	-33.659
Consistenza finale al 31.12.2021	1.772.260

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	1.340.688
fatture da ricevere	365.966
fatture da ricevere/proforma	12.460
fatture da ricevere da amministratori	1.815
note di credito da ricevere	-3.232
VII) TOTALE DEBITI V/FORNITORI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	1.717.697

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 contestazione	36.683
debiti v/for.re GESTI.L.AIR in contestazione	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 01.01.2021	33.726
Variazioni (-)/ (+)	85.473
Consistenza finale al 31.12.2021	119.199

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 12 a
Descrizione	
ERARIO C/IMPOSTA SOST.RIV.TFR	4.586
ERARIO C/IVA	17.038
ERARIO C/RIT.REDDITI LAVORO DIP	85.893
ERARIO C/RIT.REDDITI LAV.AUT.	5.982
REGIONI C/RIT. ADDIZ.IRPEF	195
COMUNI C/RIT. ADDIZ.IRPEF	151
ALTRI DEBITI TRIBUTARI	357
ERARIO C/IVA	4.997
XII) TOTALE DEBITI TRIBUTARI	119.199

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

Codice Bilancio	D 13 a
Descrizione	
Consistenza iniziale al 01.01.2021	77.690
Variazioni (-)/ (+)	75.586
Consistenza finale al 31.12.2021	153.276

La consistenza finale della voce di bilancio risulta così rappresentata:

Codice Bilancio	D 13 a
Descrizione	
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP.	106.836
INPS C/CONTRIBUTI LAV. DIP. SOLIDARIETA'(FONDI)	105
INPS C/CONTRIBUTI LAV./COLLABORATORI	3.100
INPS C/CONTR. LAV.DIP. SOSPESI	2.135,66
INAIL C/CONTR.	7.971
PREVINDAI DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	3.869
PREVAER DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	18.741
FASI E FASI OPEN DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	150
ALLEATA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	8.333
CATTOLICA DEBITI V/ALTRI IST. PREV.	2.035
XIII) TOTALE DEBITI V/IST.DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	153.276

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 01.01.2021	5.875.083
Variazioni (-)/ (+)	-4.441.842
Consistenza finale al 31.12.2021	1.433.241

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

Codice Bilancio	D 14 1
Descrizione	
AMMINISTRATORI C/ DEBITI	8.064
SINDACI C/ DEBITI	20.528
DEBITI PER CAUZIONI	12.828
DIPENDENTI C/FERIE DA LIQUIDARE	172.580
RITENUTE SINDACALI C/DEBITI	2.668
DEBITI DIVERSI ESIG. ENTRO ES.SUCC	118.325
DIPENDENTI C/CESSIONE 1/5	2.981
DIPENDENTI C/MENSILITA' AGGIUNTIVE	148.593
DIPENDENTI C/VARIABILI FINE ANNO	43.339
DIPENDENTI C/DEBITI DIVERSI	1.729
DEBITI V/ASS.NI	39.731
DEB.CANONE CONCESSIONARIO SICUREZZA	1.404
DEB. C/VEND. TKT AGENZIA	270
DEB. C/VEND. TKT RYANAIR	12.455
DEB. C/VEND. TKT CORENDON	801
DEB. C/VEND. TKT BLUE AIR	4.569
DEB. C/VEND. TKT DANISH AIR TRANSP.	5.350
DEB. C/VEND. TKT ALBASTAR	10.194
DEB. C/VEND. ALBASTAR VARIE	1.000
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI AST	3.382
DEB. C/VEND. TKT AUTOSERVIZI SALEMI	1.023
DEB. C/VEND. TKT TAYARAN JET	872
ADD.COM.IMB PAX L.43/05 INPS INCASSATI	8.083
ADD.COM.IMB PAX L.92/12 INPS INCASSATI	5.388
ADD.COM.IMB PAX L.350/03 ENAC INCASSATI	2.791
ADD.COM.V.V.F.F.L.296/06 ENAC INCASSATI	1.349
DEB.V/RISCOSSIONE SICILIA ENTRO 12	405.070
TOTALE ALTRI DEBITI ENTRO 12 MESI	1.035.367

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

Codice Bilancio	D 14 2
Descrizione	
DEBITI V/RISCOSSIONE SICILIA	397.874
TOTALE ALTRI DEBITI OLTRE 12 MESI	397.874

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

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

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

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

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

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

#### Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2021 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Acconti	Debiti verso fornitori	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Debiti
Italia	9.795	1.766.021	119.199	153.276	1.433.241	3.476.603
Regno unito		5				5
Irlanda		1.036				1.036
Canada		104				104
Belgio		770				770
Danimarca		2.560				2.560
USA		1.764				1.764
Totale	9.795	1.772.260	119.199	153.276	1.433.241	3.487.771

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

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

#### Debiti non assistiti da garanzie reali

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Acconti	9.795	9.795
Debiti verso fornitori	1.772.260	1.772.260
Debiti tributari	119.199	119.199
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	153.276	153.276
Altri debiti	1.433.241	1.433.241
Totale debiti	3.487.771	3.487.771

**Ratei e risconti passivi**

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
20.913.055	18.717.233	2.195.822

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio		18.717.233	18.717.233
Variazione nell'esercizio	454	2.195.368	2.195.822
Valore di fine esercizio	454	20.912.601	20.913.055

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

Descrizione	Importo
RATEO PASSIVI (costi di competenza per canoni di concessione software)	454
RISCONTI PASSIVI VARI (ricavi di competenza per pubblicità)	66.384
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 06	5.191.228
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 08	66.902
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 12	3.269.316
RISCONTI PASSIVI POR SCHEDA TA TP 13	170.550
RISCONTI PASSIVI INAIL DIREZIONE REGIONALE SICILIA	19.831
RISCONTI PASSIVI CRED.IMPOSTA SU BENI STRUMENTALI	22.451
RISCONTI PASSIVI L.R. 14/2019 E 9/2021	12.105.939
	<b>20.913.055</b>

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

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

Sussistono, al 31/12/2021, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

**RISCONTI PASSIVI SU CONTRIBUTI POR**

- in quanto ad € 8.697.996 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 12	scheda TA TP 13	Totale complessivo
Saldo al 31/12/2020	5.424.106	334.512	3.426.279	178.938	9.363.835
Decremento (-)	-232.878	-267.610	-156.963	-8.388	665.839
Saldo al 31/12/2021	5.191.228	66.902	3.269.316	170.550	8.697.996

**RISCONTI PASSIVI CRED. D'IMPOSTA SU NUOVI BENI STRUMENTALI**

Rappresenta la quota di credito di imposta sugli acquisti di beni strumentali per gli esercizi successivi, al netto delle quote rilasciate per competenza nell'esercizio in commento, Il credito maturato è riconducibile ai seguenti disposti normativi: L.n.160/2019 e L.n.178/2020.

**RISCONTI PASSIVI INAIL MISURA ISI 2017**

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

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

Rappresenta il contributo ex L.R 14/2019 ed ex LR 09/21 "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 2021 in esecuzione del contratto di servizio stipulato in ottemperanza alle Convenzioni ex art 13, commi 2 e 3 della citata normativa regionale.

## Nota integrativa, conto economico

Ai fini della corretta interpretazione del bilancio chiuso al 31.12.2021 e della valutazione circa la possibile comparabilità dello stesso con il bilancio relativo all'esercizio precedente, si evidenzia come la situazione emergenziale derivante dall'infezione da SARS Covid-19 abbia reso necessaria l'adozione di specifiche misure di sostegno dell'attività e dei lavoratori coinvolti, anche per l'esercizio chiuso al 31.12.2021, con conseguente effetto sui documenti componenti il bilancio ed in particolar modo il Conto Economico.

Nel dettaglio la Società ha ritenuto opportuno:

1. ricorso agli ammortizzatori sociali per fronteggiare la caduta della domanda;
2. richiedere specifici contributi in conto esercizio;

### Valore della produzione

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
6.286.233	2.617.771	3.668.462

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	3.829.884	1.719.351	2.110.533
Altri ricavi e proventi	2.456.349	898.420	1.557.929
<b>Totale</b>	<b>6.286.233</b>	<b>2.617.771</b>	<b>3.668.462</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	2021	2020	delta %2021-2020
Ricavi per assistenza voli	1.256.107	532.009	136%
Corrispettivi e diritti aeroportuali	1.867.044	802.854	133%
Ricavi per servizi no-aeronautici	706.733	384.488	84%
<b>RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI</b>	<b>3.829.884</b>	<b>1.719.351</b>	<b>123%</b>

#### 5) Altri ricavi e proventi

Descrizione conto	2021	2020	delta %2021-2020
Ricavi per rilascio Contributi in conto esercizio	1.479.740	89.518	1553%
Ricavi vari	71.119	68.147	4%
Sopravvenienza attiva	230.841	56.434	309%
Ricavi per rilascio Contributi in conto impianti(por)	665.838	677.294	-2%
Ricavi per rilascio Contributi in conto impianti diversi	8.811	7.027	25%
<b>ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>	<b>2.456.349</b>	<b>898.420</b>	<b>173%</b>

### 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	3.123.151
Fitti attivi	490.536
Provvigioni attive	13.573
Altre	202.624
<b>Totale</b>	<b>3.829.884</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	3.829.884
<b>Totale</b>	<b>3.829.884</b>

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

### Costi della produzione

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
10.133.820	7.187.635	2.946.185

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	193.187	132.301	60.886
Servizi	4.778.862	2.634.213	2.144.649
Godimento di beni di terzi	63.834	57.048	6.786
Salari e stipendi	2.369.348	1.875.943	493.405
Oneri sociali	752.560	578.561	173.999
Trattamento di fine rapporto	203.624	165.849	37.775
Altri costi del personale	10.189	20.074	(9.885)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	46.703	41.633	5.070
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.262.977	1.217.635	45.342
Svalutazioni crediti attivo circolante	324.964	127.354	197.610
Variazione rimanenze materie prime	3.358	(36.969)	40.327
Accantonamento per rischi	70.000		70.000
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	124.214	373.993	(249.779)
<b>Totale</b>	<b>10.203.820</b>	<b>7.187.635</b>	<b>3.016.185</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	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Acquisti p/prod. Servizi / carburante e lubrificante	35.999	15.872	20.127	127%
Combustibile riscaldamento	38.235	25.220	13.015	52%
Materiale di manutenzione	49.666	55.816	-6.150	-11%
Altri acquisti di gestione	67.428	35.393	32.035	91%
Altri acquisti di esercizi precedenti	1.859	-	1.859	100%
<b>ACQUISTI</b>	<b>193.187</b>	<b>132.301</b>	<b>60.886</b>	<b>46%</b>

### Costi per servizi

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Spese per incremento L. Reg.le n. 14/19 e n.9/21	1.407.256	68.130	1.339.126	1966%
Costi per produzione servizi	1.352.157	926.366	425.791	46%
Spese e Canoni di manutenzione	329.609	334.873	-5.264	-2%
Utenze	619.190	332.073	287.117	86%
Servizi di pulizia	180.085	167.552	12.533	7%
Assicurazioni	103.870	110.980	-7.110	-6%
Compensi organi sociali e di controllo	180.133	176.161	3.972	2%
Altri costi per servizi	591.299	505.859	85.440	17%
Altri costi per servizi di esercizi precedenti	15.263	12.219	3.044	25%
<b>COSTI PER SERVIZI</b>	<b>4.778.862</b>	<b>2.634.213</b>	<b>2.144.649</b>	<b>81%</b>

## Costi per godimento di beni di terzi

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Canone concessione demaniale	20.460	13.260	7.200	54%
Noleggio beni di terzi	1.080	1.618	-538	-33%
Noleggio impianti e macchinari	21.600	32.280	-10.680	-33%
Noleggio autovetture	3.822	2.680	1.142	43%
Canoni noleggio	16.835	7.210	9.625	133%
Altri costi per godimento di beni di terzi es.precedenti	37	-	37	100%
<b>COSTI GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	<b>63.834</b>	<b>57.048</b>	<b>6.786</b>	<b>12%</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	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Salari e stipendi	2.369.348	1.875.943	493.405	26%
Contributi previdenziali e assistenziali personale dipendente	752.560	578.561	173.999	30%
Accantonamento fondo TFR	203.624	165.849	37.775	23%
Costi del personale diversi	10.189	20.074	-9.885	-49%
<b>COSTI PER IL PERSONALE</b>	<b>3.335.721</b>	<b>2.640.427</b>	<b>695.294</b>	<b>26%</b>

## Ammortamento delle immobilizzazioni

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

## Ammortamenti

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	46.703	41.633	5.070	12%
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.262.977	1.217.635	45.342	4%
Svalutazione crediti attivo circolante e disponibilità liquide	324.964	127.354	197.610	155%
<b>AMMORTAMENTI E SVALUTAZ.IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>1.634.644</b>	<b>1.386.622</b>	<b>248.022</b>	<b>18%</b>

## Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Costi di impianto e ampliamento	8.993	8.357	636	8%
Costi di sviluppo	-	-	-	0%
Diritti brevetto industriale e utilizzo di opere dell'ingegno	28.058	28.217	-159	-1%
Altre immobilizzazioni immateriali	9.652	5.059	4.593	91%
<b>AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>46.703</b>	<b>41.633</b>	<b>5.070</b>	<b>12%</b>

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

## Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Terreni e fabbricati	716.945	682.770	34.175	5%
Impianti e macchinari	450.290	454.456	-4.170	-1%
Attrezzature	6.712	5.741	971	17%
Altri beni	89.030	74.664	14.366	19%
<b>AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	<b>1.262.977</b>	<b>1.217.635</b>	<b>45.342</b>	<b>4%</b>

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

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

## Svalutazione crediti attivo circolante

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	324.964	127.354	197.610	155%
<b>SVALUTAZIONE CREDITI</b>	<b>324.964</b>	<b>127.354</b>	<b>197.610</b>	<b>155%</b>

L'accantonamento al fondo svalutazione crediti è pari ad € 324.964,00

## Variazioni rimanenze

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
MATERIE DI CONS. C/RIM.INIZIALI	6.784	5.798	986	17%
MATERIE DI CONSUMO C/RIM.FINALI	-12.313	-6.784	-5.529	81%
MATERIALI VARI C/RIMAN.INIZIALI	39.748	5.755	33.993	591%
MATERIALI VARI C/RIMAN. FINALI	-26.042	-39.748	13.706	-34%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/ESIST. INIZ.	7.803	5.813	1.990	34%
COMBUSTIBILE P/RISCALD. C/RIMAN. FINALI	-12.622	-7.803	-4.819	62%
<b>VARIAZIONE DELLE RIMANENZE</b>	<b>3.358</b>	<b>-36.969</b>	<b>40.327</b>	<b>-109%</b>

Le rimanenze finali al 31.12.2021 iscritte al costo di acquisto ammontano in bilancio per un importo complessivo di Euro 3.358,00

## Accantonamenti per rischi

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Accantonamento al fondo rischi p/contr. legali in corso	70.000	0	70.000	100%
<b>ACCANTONAMENTI PER RISCHI</b>	<b>70.000</b>	<b>0</b>	<b>70.000</b>	<b>100%</b>

## Oneri diversi di gestione

Descrizione conto	2021	2020	delta importi 2021-2020	delta % 2021- 2020
Imposte e tasse	57.764	45.483	12.281	27%
Oneri v/Enti di settore	26.752	24.010	2.742	11%
Altri oneri diversi di gestione	5.003	1.671	3.332	199%
Sopravvenienza passiva ordinaria indeducibile	34.695	137.330	-102.635	-75%
Accantonamento al fondo oneri diversi	-	150.898	-150.898	-100%
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>124.214</b>	<b>373.993</b>	<b>-249.779</b>	<b>-67%</b>



**Proventi e oneri finanziari**

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020		Variazioni
(15.159)	(7.472)		(7.687)
Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	245	886	(641)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(15.395)	(8.238)	(7.157)
Utili (perdite) su cambi	(9)	(120)	111
<b>Totale</b>	<b>(15.159)</b>	<b>(7.472)</b>	<b>(7.687)</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	
Debiti verso banche	21
Altri	15.375
<b>Totale</b>	<b>15.395</b>

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari	21	21
Interessi fornitori	3	3
Interessi su finanziamenti	15.372	15.372
Arrotondamento	(1)	(1)
<b>Totale</b>	<b>15.395</b>	<b>15.395</b>

**Altri proventi finanziari**

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	141	141
Altri proventi	104	104
<b>Totale</b>	<b>245</b>	<b>245</b>

**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	3.090	Sopravvenienza Attiva
A5	230.841	Sopravvenienza Attiva
A5	1.479.740	Contributo in c/esercizio
A5	8.811	Contributo in c/impianti
<b>Totale</b>	<b>1.722.482</b>	

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

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

Voce di costo	Importo	Natura
B6	1.859	Sopravvenienza Passiva
B7	15.263	Sopravvenienza Passiva
B8	37	Sopravvenienza Passiva
B9	10.189	Sopravvenienza Passiva
B14	34.695	Sopravvenienza Passiva
<b>Totale</b>	<b>62.043</b>	

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	(3.932.746)	
Onere fiscale teorico (%)	24	
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>	0	
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>	405.123	
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	(14.452)	
<b>Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi</b>	26.610	
Imponibile fiscale	(3.515.465)	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	0	

**Determinazione dell'imponibile IRAP**

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	(186.902)	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	139.528	
Totale variazione in aumento	139.528	
Utilizzo fondi rischi e oneri deducibili	(19.411)	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP	(74.685)	
Totale variazione in diminuzione	(94.096)	
Totale deduzioni cuneo fiscale	(3.191.127)	
Onere fiscale teorico (%)	4,20	
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>		
Imponibile Irap	(3.332.597)	
IRAP corrente per l'esercizio	0	

**Informativa sulle perdite fiscali**

	Esercizio corrente			Esercizio precedente		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
<b>Perdite fiscali</b>						
dell'esercizio	3.515.465			4.114.038		
di esercizi precedenti	33.156.578			29.042.540		
Totale perdite fiscali	36.672.043			33.156.578		
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	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Dirigenti	1	1	
Quadri	4	4	
Impiegati	39	40	(1)
Operai	29	29	
Totale	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>(1)</b>

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

Nel corso del 2021 la consistenza della forza lavoro non ha subito variazioni se non per la perdita prematura a fine gennaio di una risorsa OUA.

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

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale Dipendenti
Numero medio	1	4	39	29	73

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	80.296	27.594

#### 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	24.300

#### Categorie di azioni emesse dalla società

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

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	5.674.240	1,65
<b>Totale</b>	<b>5.674.240</b>	

Descrizione	Consistenza iniziale, numero	Consistenza finale, numero	Consistenza iniziale, valore nominale	Consistenza finale, valore nominale
Azioni Ordinarie	5.674.240	5.674.240	1,65	1,65

#### 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.	29.302	29.302	100%

Ricavi	T.A.F.S. S.R.L.	Totale complessivo in Bilancio	Incidenza percentuale %
Ricavi infrastruttura centralizzata deposito carburante	117.307	117.307	100%
Ricavi emissione pass	500	18.825	3%
A1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	117.807	3.829.884	3%

## 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

Nonostante l'intenso e costante lavoro di programmazione che la Società ha portato avanti, in particolare nell'ultimo biennio, e le azioni che tuttora si stanno perseguendo per favorire una rapida ripresa delle attività attraverso iniziative di stimolo all'operatività complessiva, le prospettive generali risultano ancora sensibilmente dipendenti dalla futura e sempre imprevedibile evoluzione della diffusione del virus.

Dalle previsioni formulate da numerosi analisti emerge che il settore, a livello europeo, registrerà ancora momenti di sofferenza, lasciando prevedere però un riallineamento di settore già dalla summer 2022 anche alla luce dei dati registrati già dai primi mesi dell'anno in corso.

La crisi attuale sembra presentare su scala globale caratteristiche simili a quelle che si sono manifestate in presenza di altri shock di settore, ovvero brusco calo della domanda, lenta ripresa della fiducia dei consumatori, imposizione di gravose misure di sicurezza, con un fisiologico decorso di circa un quadriennio per recuperare i volumi di traffico precedenti.

Infatti, il ripristino completo di viaggi senza vincoli è ancora lontano e sembra comunque destinato a realizzarsi in modo irregolare e volatile, condizionato sempre dagli ulteriori progressi nelle vaccinazioni e dall'evoluzione della situazione epidemiologica, dovendo inoltre fare i conti anche con elementi che rallentano il ritmo della ripresa, come ad esempio i ridimensionamenti di flotte e personale attuati dalle compagnie aeree e l'elevato costo dei carburanti.

La pandemia ha infatti inciso sulla sostenibilità economica degli operatori del trasporto aereo ed ha inoltre modificato la struttura del mercato.

I dati di traffico registrati nella IATA summer season 2021, in particolare sullo scalo di Trapani, positivamente influenzata dal grado di avanzamento delle campagne vaccinali in Italia in primis e nel resto d'Europa, accompagnati dalla diffusione di varianti del virus risultate meno aggressive di quelle registrate nel recente passato, contribuiscono però fortemente a ritenere che la fase più acuta della crisi possa auspicabilmente ritenersi superata.

Passata la fase più drammatica ed acuta quindi, sempre più lo scalo di Trapani, come anche tutti gli operatori di settore, sta affrontando una intensa fase di transizione. Come noto infatti i gestori aeroportuali sostengono costi di struttura incompressibili, pari al 60%-80% degli oneri totali.

Nonostante però la congiuntura si sia presentata particolarmente negativa, giova ricordare come il settore ha storicamente evidenziato una significativa capacità di resilienza, riassorbendo in tempi contenuti gli shock e mostrando un ritmo sostenuto di crescita nelle fasi successive.

In tale contesto lo scalo di Trapani, attraverso l'ormai noto coinvolgimento degli shareholders della Società, in particolare del socio di maggioranza Regione Siciliana, ha comunque posto le basi per un progressivo miglioramento dei propri risultati, operativi e reddituali, attraverso l'avvio di strumenti incentivazione e rilancio industriale dello scalo, consci del 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.

Agli importanti risultati registrati attraverso l'utilizzo degli strumenti di incentivo al traffico ex L.R. 14/2019 si affianca infatti l'ulteriore misura di sostegno all'operatività messa in campo dal socio di maggioranza attraverso la LR 09/21 legge di stabilità regionale, la quale stanziava ulteriori € 4,2 mln che si sommano agli oltre € 9,3 mln della precedente misura normativa per un complessivo di oltre € 13 mln, che garantirà per i prossimi anni continuità operativa con costante crescita dei volumi di passeggeri e dei movimenti aeromobili serviti dalla Società.

Gli accordi sottoscritti con uno tra i più importanti player del settore, cui si affianca una costante attività di Aviation marketing, potranno condurre lo scalo al traguardo di circa 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.

Secondo le stime di settore, i viaggi di piacere riprenderanno costantemente più rapidamente rispetto ai viaggi d'affari, comportando un notevole ridimensionamento della classe "business" in parallelo all'aumento della domanda di voli di collegamento diretto distante dal modello hub-to-spoke. I voli di collegamento diretto non richiedono la presenza di

grandi nodi centrali e pertanto tale modello potrà favorire uno sviluppo più sensibile degli aeroporti minori quale quello di Trapani.

La Società sta mantenendo una costante interlocuzione con i vettori aerei, i quali continuano a manifestare, e comprensibilmente in maniera accresciuta, notevole interesse per gli strumenti di rilancio del traffico oggi a disposizione del gestore che, forse più che in altre realtà aeroportuali, lasciano ben sperare in una positiva ripresa a regime dell'attività volativa.

Non può sottacersi comunque l'incertezza derivante dall'impatto che la crisi pandemica e le recenti tensioni geopolitiche nell'area dell'Europa orientale potranno produrre nel costo delle materie prime e dei carburanti, con inevitabile impatto anche nel settore del trasporto aereo.

L'Organo amministrativo, inoltre, prescindendo dall'evoluzione della crisi sanitaria e ben cosciente del posizionamento dello scalo di Trapani nel sistema aeroportuale nazionale, nonché delle fisiologiche ed ataviche difficoltà nella gestione aeroportuale degli aeroporti minori, ha da tempo iniziato una attenta verifica dei suoi asset industriali con la finalità di programmare per tempo quelle azioni necessarie a cogliere le opportunità che inevitabilmente deriveranno da una attesa e sospinta fase di rilancio del settore. Diventa pertanto prioritario incidere sensibilmente sulla redditività dello scalo e perseguire con intensità non solo una continuità operativa ma anche una crescita della resa economica complessiva.

In ragione di ciò l'organo amministrativo, tra le altre, ha deliberato ed avviato un progetto di rivisitazione generale della viabilità interna del sedime aeroportuale land side, non solo al fine di garantire un maggior livello di sicurezza all'utenza ed un ordinato flusso veicolare, ma anche allo scopo di eliminare costanti atteggiamenti di elusione agli obblighi di pagamento della sosta auto e di allargare la platea degli operatori soggetti a tale obbligo. Un'attenta attività di verifica delle componenti di ricavo, con l'obiettivo di un costante incremento delle stesse anche intervenendo sui tariffari no Aviation in vigore, nonché sulla rivisitazione del layout degli spazi interni al sedime che producono entrate di natura commerciale. Un'accelerazione nel processo di consolidamento ritenuto indispensabile per recuperare un sentiero di redditività, superata la fase più acuta dell'emergenza.

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

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

Il complesso degli elementi elencati, il patrimonio esistente e le risorse finanziarie di cassa disponibili nonché i richiamati accordi operativi siglati con i vettori, costituiscono ancora una volta elemento probativo 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.

E' opportuno comunque rappresentare che inevitabilmente in tale contesto anche per l'esercizio 2022 si prospetta un risultato, seppur di entità differente dal 2021, di perdita d'esercizio con altrettanti inevitabili effetti di natura patrimoniale/economico/finanziari.

Per tale ragione l'Organo amministrativo, nel rispetto del proprio programma di valutazione del rischio, si adopererà per un opportuno aggiornamento del proprio piano di risanamento ex d.lgs. 175/16 tenendo conto non solo delle perdite maturate ma, in un contesto nazionale ed internazionale di fortissima sofferenza dalla quale nessuna azione endogena può smarcare, 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 comunque a far data dall'esercizio 2022

#### 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	915	915	31/12/2021	Addizionali comunali L 92/12 - Aggio per attività di incasso
AGENZIA DELLE ENTRATE	36.024	36.024	18/05/2021	Contributo a fondo perduto Covid 19 ex DL 41/21
AGENZIA DELLE ENTRATE	36.024	36.024	24/06/2021	Contributo a fondo perduto Covid 19 ex DL 73/21

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

Signori Soci,

a conclusione della presente Relazione, il Consiglio di Amministrazione invita codesta Assemblea, convocata ai sensi dell'art. 2364, 2° comma c.c. ad approvare il Bilancio d'esercizio che viene sottoposto alla Sua attenzione proponendo per il risultato, che rileva una perdita di € (3.932.746), il rinvio agli esercizi successivi ai sensi della L. n. 15 del 25 febbraio 2022 di conversione del DL 228/2021.

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



Auditing & Consulting Group Srl

REVISIONE CONTABILE

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

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

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

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società AIRGEST S.p.A. (la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2021, 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 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

#### Elementi alla base del giudizio

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

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

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

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



Auditing & Consulting Group Srl

REVISIONE CONTABILE

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

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

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

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

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



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

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

## **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

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

Il Consiglio di Amministrazione della AIRGEST S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della AIRGEST S.p.A. al 31 dicembre 2021, 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 2021 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 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Terni, 13 Aprile 2022

ACG Auditing & Consulting Group S.r.l.

Silvia Bonini  
*Silvia Bonini*  
Il Socio

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

**Bilancio al 31/12/2021**  
**Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea dei Soci**  
**ai sensi dell'art. 2429, comma 2, e dell'art 2446, del Codice Civile**

Signori Azionisti della AIRGEST SPA,

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

L'organo di amministrazione ha così reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 31/03/2022, relativi all'esercizio chiuso al 31/12/2021:

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

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

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

La relazione della Società di Revisione legale ACG Consulting Group s.r.l. ex art. 14 D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, relativa al bilancio chiuso al 31/12/2021 è stata rilasciata in data 14 aprile 2022 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 31/12/2021. A loro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della Società AIRGEST SPA al 31/12/2021.

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 2021:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;



- Quale misura di contenimento degli effetti dell'emergenza Covid-19 è proseguito sino al 31.05.2021 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 il personale aziendale;
- Nel mese di gennaio la compagine societaria ha concluso i versamenti relativi all'aumento di capitale sociale deliberato nel mese di novembre 2020, a sostegno del patrimonio societario;
- Dopo essere stata disposta l'aggiudicazione 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, si è giunti all'avvio dei relativi contratti, dando attuazione alla Convenzione siglata nel mese di dicembre 2020 con il Dipartimento Regionale del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo.
- Accolto il ricorso presentato dal vettore Ryanair DAC, il TAR Lazio con sentenza n. 12045/2021 del 23 novembre 2021, ha disposto l'annullamento dei provvedimenti concernenti l'imposizione di oneri di servizio pubblico ("OSP") per i servizi aerei di linea relativi alle rotte Trapani - Ancona e v.v., Trapani - Brindisi e v.v., Trapani - Napoli e v.v., Trapani - Parma e v.v., Trapani - Perugia e v.v., Trapani - Trieste e v.v.; Nel mese di febbraio 2022 il Consiglio di Stato ha accolto l'istanza di sospensione dell'esecutività della sentenza del TAR.
- Nel mese di ottobre 2021 ai sensi dello Statuto della Società e del Codice civile sono stati rinnovati per un triennio i nuovi organi sociali di Airgest;
- Nel mese di dicembre è stata siglata nuova Convenzione ex lr 14/19 con l'Assessorato Regionale al Turismo in virtù dello stanziamento disposto dalla L.R. 09/21 per € 4,2 mln finalizzato a perseguire le finalità già individuate con 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"
- la dotazione delle strutture informatiche è rimasta sostanzialmente invariata;
- alla data del 31 dicembre i dipendenti di Airgest S.p.A. sono 73, di cui 69 Full Time e 4 Part Time.

È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato, nel 2021, in termini comparabili con l'esercizio precedente, ma l'attività ha risentito anche nell'esercizio in esame dell'emergenza Covid che ha comportato una contrazione dell'operatività dei voli per alcuni mesi dell'anno.

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

#### Attività svolta

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2021 l'attività del Collegio Sindacale è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, il Collegio:

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

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

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

Il Collegio ha, quindi, periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione. Il Collegio Sindacale, nel corso delle sue verifiche, ha rilevato che, ad oggi, l'organigramma aziendale "di diritto", coincide con quello "di fatto", ed è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Direttore Generale.

I rapporti con le persone operanti nella citata struttura - amministratori, dipendenti e consulenti esterni - si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio sindacale.

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

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

Nella consueta relazione annuale dell'OdV si rileva che nel corso dell'esercizio 2021 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 informativi 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 31/12/2021 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

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

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

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

1. i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31/12/2021 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 dell'art. 2423, quinto comma, del Codice Civile;
5. è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
6. ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 5, del Codice civile i valori significativi iscritti al punto B-I-1) dell'attivo, rappresentati esclusivamente da spese notarili, sono stati oggetto di nostro specifico controllo con conseguente consenso alla loro iscrizione nell'attivo;
7. si precisa, per mero richiamo, che non sarà possibile distribuire dividendi intaccando le riserve di utili oltre l'ammontare netto dei costi di impianto e ampliamento, dei costi di sviluppo e dell'avviamento iscritti nell'attivo;
8. è stata verificata la correttezza delle informazioni contenute nella nota integrativa per quanto attiene l'assenza di posizioni finanziarie e monetarie attive e passive sorte originariamente in valute diverse dall'euro;
9. in relazione alle informazioni richieste dall'art. 2427-bis del Codice civile, relative agli strumenti finanziari derivati e per le immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al loro fair value, si precisa che la società non possiede titoli o diritti e derivati finanziari;
10. le passività potenziali sono state iscritte nei fondi in quanto ritenute certe o probabili ed essendo stimabile, con ragionevolezza, l'ammontare del relativo onere. Di tale informativa il Consiglio di amministrazione dà contezza nella Nota integrativa, nella sezione relativa ai Criteri di valutazione dei "Fondi per rischi e oneri";
11. in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa il riporto a nuovo della perdita d'esercizio anche ai sensi della L. n.15/22 di conversione del DL 228/21, il Collegio nulla osserva.
12. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio negativo di Euro (3.932.746) e si riassume nei seguenti valori:

a. Attività	Euro	33.166.419
b. Passività	Euro	27.308.244
c. - Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	5.858.175
d. - Utile (perdita) dell'esercizio	Euro	(3.932.746)

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

a. Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	6.286.233
b. Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	10.203.820
<b>Differenza</b>	<b>Euro</b>	<b>(3.917.587)</b>
c. Proventi e oneri finanziari	Euro	(15.159)
d. Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>(3.932.746)</b>
Imposte sul reddito	Euro	
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(3.932.746)</b>

#### Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2021, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta negativo per euro (3.932.746).

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

Il Collegio desidera evidenziare che il bilancio 2021 si è chiuso con un incremento dei ricavi, rispetto all'esercizio precedente, riconducibile all'incremento dell'attività volativa, accompagnato da un fisiologico e non proporzionale incremento dei costi. Questo, tuttavia, non ha potuto evitare che anche il bilancio 2021, anch'esso sensibilmente impattato dall'emergenza Covid come quello precedente, si chiudesse con una perdita, per il 2021 di € 3.932.746.

Dal bilancio oggetto della presente relazione, emerge, rispetto all'esercizio chiuso al 31.12.2020:

- un miglioramento della solvibilità dell'azienda, con un indice di liquidità primaria che passa da 3,80 a 6,81;
- un struttura finanziaria in equilibrio, come evidenziato dal valore del margine di tesoreria (18.102.373), del margine di disponibilità (14.065.221).

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 € 3.932.746 all'esercizio successivo ai sensi della L. n. 15/22 di conversione del DL 228/21, 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 31/12/2021, così come redatto dagli amministratori.

TAPPANI 14-04-2022

Il Collegio sindacale

Presidente Collegio sindacale

Sindaco effettivo

Sindaco effettivo

Gerlando Piro

Silvia Ceccarelli

Stefano Varvaro

