



# Airgest Aggiornamento Piano Industriale '17-'21

Piano di risanamento ex D.Lgs. 175/16

**Approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 Maggio 2018**

# Disclaimer

Il presente documento è stato predisposto da KPMG Advisory S.p.A. (nel seguito, "KPMG"), nell'interesse esclusivo della AIRGEST S.p.A. (nel seguito "AIRGEST", la "Società" o il "Cliente") e contiene esclusivamente informazioni necessarie allo svolgimento dell'incarico.

Nella predisposizione del documento e nella sua presentazione orale, KPMG ha fatto affidamento e si è basata su informazioni fornite dalla Società, su dati accessibili al pubblico e/o banche dati o ricevuti da terzi soggetti e/o comunque desunti da atti e/o fatti dalla stessa conosciuti. La completezza, accuratezza, veridicità oltre che l'aggiornamento delle informazioni e dati qui contenuti, nonché delle informazioni e dati sui quali KPMG si è basata, non sono stati verificati in modo indipendente da KPMG, che non assume pertanto alcuna responsabilità al riguardo. Pertanto i contenuti e le informazioni fornite e poste a base del piano industriale/risanamento ex d.lgs 175/16, sono documentabili dalla Airgest SpA e forniti sotto la sua piena responsabilità, con l'obiettivo di illustrare l'evoluzione del business e quindi le linee strategiche di risanamento progettate dal management, comprese le politiche sugli investimenti infrastrutturali inseriti nei piani in corso di revisione ed invio ad ENAC.

Il presente documento, nonché le informazioni ed i dati qui contenuti, possono essere utilizzati unicamente dal Cliente che nel riceverli si impegna a far sì che vengano trattati in modo riservato e confidenziale, accettando le limitazioni qui previste ed impegnandosi altresì a non utilizzarli per finalità diverse da quelle per le quali sono stati predisposti e presentati, ed a non divulgarli, riprodurli e/o comunque renderli noti a terzi senza il preventivo consenso scritto di KPMG.

Il documento né alcuna delle espressioni qui contenute possono essere intesi come espressione di volontà negoziale e/o come sollecitazione o invito ad investimenti di qualsiasi natura.

Le informazioni qui contenute non possono essere prese in considerazione ai fini dell'assunzione di qualsiasi decisione, senza che siano state soggette ad un giudizio professionale che tenga conto della situazione specifica e concreta.

KPMG non assume alcuna responsabilità nei confronti di chiunque con riferimento alle informazioni e dati contenuti nel presente documento.

# Premessa

L'oggetto del presente incarico consiste nel supporto al management di Airgest nell'aggiornamento del Piano Industriale per il periodo 2017-2021, in coerenza con gli eventi industriali che si sono recentemente verificati e che hanno modificato il contesto operativo previsto nella precedente stesura del Piano ed in ottemperanza agli adempimenti di aggiornamento dei Piani Industriali/di risanamento ex D.Lgs 175/16 per le società partecipate, con l'obiettivo di illustrare l'evoluzione del business e quindi le linee strategiche di risanamento progettate dal management, tenuto conto degli strumenti normativi disponibili e dei loro effetti attesi, nonché degli interventi cui saranno chiamati gli shareholders.

## *Pre Assegnazione Bando per Servizi di Sviluppo Territoriale*

Rispetto alle assumption adottate nel Piano precedente, dove si prevedeva l'assegnazione di risorse regionali e di altri enti pubblici per l'attivazione del Bando *"Procedura ristretta per l'affidamento di servizi di promozione e comunicazione per la realizzazione di una campagna di advertising finalizzata a favorire l'incremento delle presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente all'aeroporto civile di Trapani Birgi"* con effetti previsti di incremento del traffico presso lo scalo, il recente annullamento della gara, a seguito di un pronunciamento del TAR conseguente all'accoglimento del ricorso effettuato da un partecipante, ha determinato una profonda discontinuità nel traffico previsto per il 2018. L'improvvisa contrazione dell'offerta ha determinato un cambio radicale dello scenario in cui Airgest opera, impattando sia sulle dinamiche di gestione aeroportuale che, di conseguenza, su quelle economico - finanziarie della Società.

## *Assegnazione Bando per Servizi di Sviluppo Territoriale*

A fronte di tale annullamento, Airgest ha avviato, insieme alla Regione Siciliana e ad altri Enti locali, il percorso di predisposizione degli atti volti a bandire una nuova procedura di Gara, recependo anche le censure emerse nella citata sentenza del TAR Sicilia.

Con la futura pubblicazione di tale nuovo Bando, a cura di una CUC regionale, nel rispetto del dettato normativo di cui all'articolo 11 L.R. 24/2016, Airgest prevede di godere, a partire dal 2019, degli effetti in termini di sviluppo del traffico connessi alla promozione territoriale e, coerentemente con tale previsione, si prevede di riportare il traffico ad un livello comparabile a quello 2017.

## *Post Assegnazione Bando per Servizi di Promozione Territoriale*

A valle dell'assegnazione del nuovo bando, finanziato dai vari stakeholder pubblici, si prevede per Airgest un livello di performance che si assesterà sui valori relativi registrati fino al 2017, che verrà in seguito proiettato lungo il periodo di Piano sulla base di driver concordati con il Management della Società.

# Analisi della Determina di Revoca in Autotutela

A valle del ricorso presentato dal concorrente alla Gara, il vettore Alitalia, è stato richiesto l'annullamento della procedura di gara per l'assegnazione dei contributi finalizzati a favorire la promozione e l'incremento delle presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente all'Aeroporto Civile di Trapani Birgi. Sulla base di elementi giuridici/industriali, Airgest ha deliberato, mediante apposita determina, il ritiro del Bando\* in oggetto, recependo le indicazioni del TAR ed avviando la fase di studio di una nuova procedura di gara, attualmente in fase di definizione.

### Razionali della determina

- ❑ La mancanza di alcun provvedimento di aggiudicazione e pertanto nessun provvedimento amministrativo ad efficacia durevole è stato adottato da parte dell'organo competente, a ciò deputato, secondo l'ordinamento della stazione appaltante;
- ❑ Il possibile allungamento nella tempistica delle procedure di assegnazione dei contributi della Regione, che impatterebbe negativamente non solo sull'esercizio in corso ma anche su quelli successivi.

### Specifiche della determina

In data 26 marzo 2018, il CDA ha deliberato di procedere, in via di autotutela, all'annullamento (ai sensi dell'art. 21 quinquies legge 7 agosto 1990 n. 241):

- ❑ Della deliberazione del Consiglio d'Amministrazione della Società del 31 ottobre 2017, con cui viene approvata l'indizione della procedura ristretta per l'affidamento di "Servizi di promozione e comunicazione per la realizzazione di una campagna di advertising finalizzata a favorire l'incremento delle presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente all'Aeroporto Civile di Trapani Birgi";
- ❑ Della determina a contrarre del 22 novembre 2017 relativa alla predetta procedura ristretta, nonché tutti gli atti presupposti, connessi e consequenziali, riferiti e/o riferibili alla citata procedura.

### Effetti della determina

Airgest, rinunciando a procedere all'aggiudicazione dei servizi in oggetto, ha attivato con la Regione Siciliana ed altri Enti locali, lo studio di una nuova procedura di gara da pubblicare a cura di una CUC regionale entro il 2018, che intende recepire le indicazioni emerse nella sentenza del TAR, e che prevedrà l'assegnazione dei servizi di sviluppo territoriale funzionale all'assegnazione dei contributi, conformi ai requisiti espressi dall'organo competente, all'operatore economico aggiudicatario (art. 11 L.R. 24/16) con effetti sul traffico non più nel 2018 (come previsto nella precedente versione di piano industriale) ma nel 2019.

# Principali assumption di Piano

L'aggiornamento del Piano, recependo le discontinuità legate agli effetti dell'annullamento del Bando, è stato sviluppato in coerenza con la precedente versione ed aggiornato con le informazioni fornite dal Management di Airgest. Le principali assumption di piano prevedono:

### *Volumi di traffico*

- I volumi di traffico sono stati aggiornati in linea con le dinamiche che hanno contraddistinto gli anni di Piano, che hanno registrato un drastico calo dei passeggeri trasportati nel 2018 a valle della riduzione dei movimenti operati da parte del vettore Ryanair e che prevedono uno sviluppo dei passeggeri a partire dal 2019, per gli effetti dell'aggiudicazione del nuovo Bando per l'assegnazione dei servizi di promozione e sviluppo turistico.

### *Proiezioni sui ricavi aviation*

- Le tariffe relative ai Diritti aeroportuali sono state adeguate in via cautelativa all'inflazione a partire dal 2020, sulla base del valore 2018, utilizzato come valore di partenza per le proiezioni successive, in considerazione della futura stipula del contratto di programma.
- Le tariffe di handling a partire dal 2018 sono state adeguate al tariffario vigente ed agli accordi contrattuali in essere, secondo la logica di allineare le tariffe proposte da Airgest ai valori di mercato e considerati raggiungibili da parte del Management.

### *Proiezioni sui business extra-aviation*

- I ricavi extra-aviation sono stati sviluppati in coerenza con le precedenti versioni del Piano, prevedendo un adeguamento dei valori consuntivi 2017, preso come anno base, ai valori emersi dall'analisi di benchmark ed ai successivi obiettivi redatti in accordo con il Management.

### *Proiezioni sui costi operativi*

- Il contratto di affidamento dei servizi oggetto del bando per l'utilizzo delle risorse ex L.R. 24/16, in discontinuità con quanto previsto nel precedente piano, verrà gestito nella qualità di uno dei contraenti da un ente pubblico locale (Comune capofila), in modo che Airgest non entri nell'utilizzo delle risorse stanziare ex L.R. 24/16 e che le stesse non rientrino nel Conto Economico della società, sia tra le entrate che tra le conseguenti uscite, con impatto neutro.
- I costi del personale sono stati definiti, su indicazione del management, sulla base delle variazioni di traffico registrate nel periodo, che hanno registrato la modifica dell'organico e l'attivazione di strumenti di flessibilità attivabili in linea con l'attuale situazione economico/finanziaria di Airgest (ad es. riduzione degli interinali, contratti in solidarietà con INPS).
- L'evoluzione degli altri costi è stata effettuata attraverso percentuali di crescita.

### *Proiezioni sugli Ammortamenti*

- In linea con i principi contabili nazionali, Airgest non capitalizza più, a partire dal 2016, i costi legati alla fornitura di servizi di promozione territoriale. Gli ammortamenti di piano sono quindi legati al solo ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali, in linea con l'attuale patrimonio e con lo sviluppo dei capex previsti.

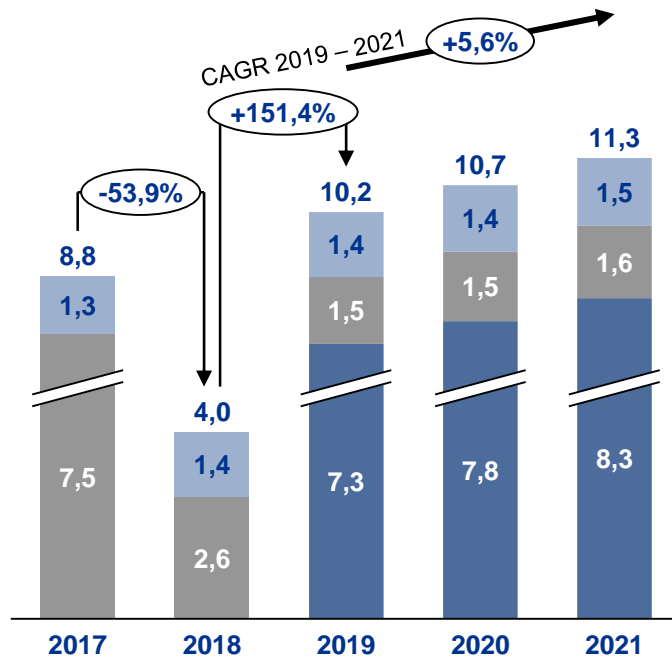
### *Aumenti di capitale*

- In considerazione delle dinamiche economico/finanziarie previste, al fine di garantire la continuità aziendale, si ipotizzano per gli anni di piano gli aumenti di capitale necessari per il rispetto delle normative civilistiche e di adeguamento patrimoniale di settore (art. 2446 del Codice Civile e DM 521/97).

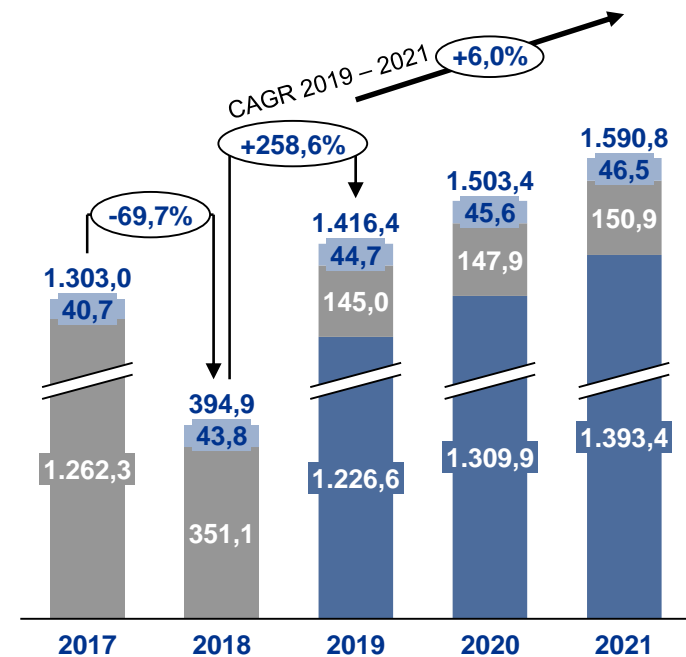
# Traffico

In linea con quanto definito dalla determina di annullamento del Bando per l'assegnazione dei servizi di promozione territoriale, il traffico dello scalo di Trapani in termini di movimenti, al netto di charter e aviazione generale, subisce una riduzione di circa il 54% nel 2018, a causa dei mancati effetti attesi dall'attività di promozione territoriale. A partire dal 2019 si prevede un riallineamento ai valori 2017, grazie all'assegnazione del nuovo Bando, che andranno a svilupparsi ad un tasso di crescita medio annuo movimenti del 5,6% (CAGR 2019-2021) e passeggeri del 6,0% (CAGR 2019-2021).

Trend movimenti (in '000)



Trend passeggeri (in '000)

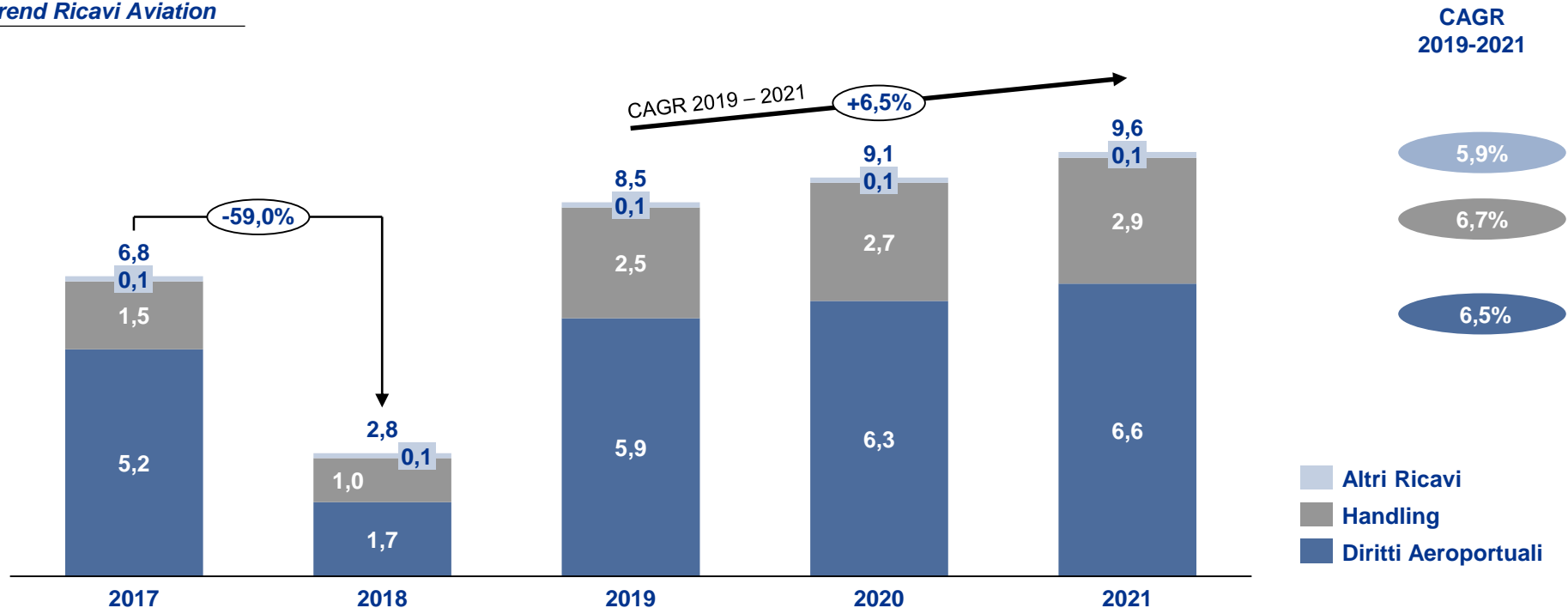


■ Continuità territoriale ■ Altri ■ Effetti attesi sul traffico bando ex L.R. 24/16

# Ricavi Aviation

In considerazione della discontinuità del traffico aereo prevista dal Management di Airgest, il trend dei ricavi Aviation evidenzia nel 2018 una riduzione di circa il 60% rispetto all'esercizio precedente, seguita da un riallineamento ai valori pre-2018 a partire dal 2019, crescendo poi ad una media annua del 6,5% (CAGR 2019-2021). Si prevede di raggiungere un obiettivo di circa € 10 milioni di ricavi Aviation al termine del Piano.

## Trend Ricavi Aviation

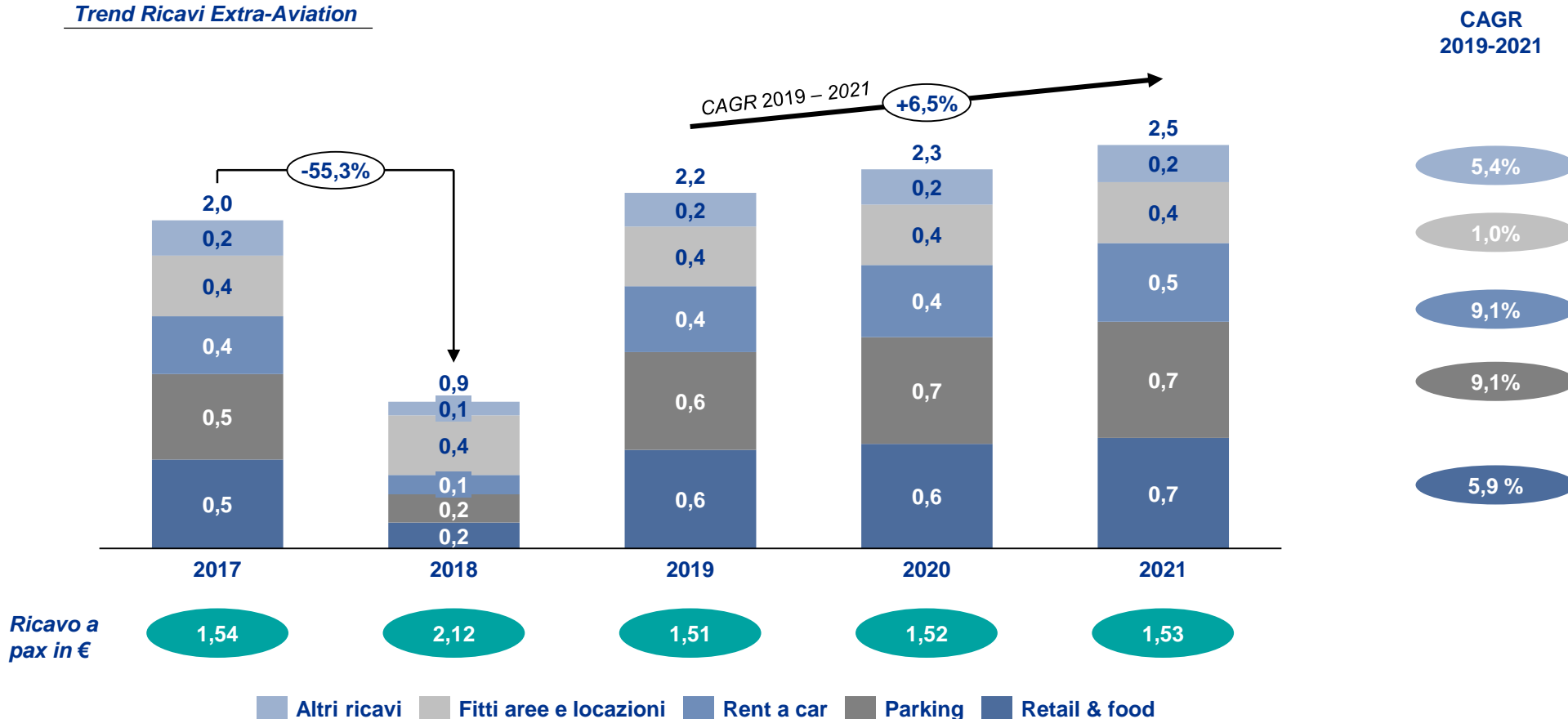


In coerenza con le dinamiche tariffarie previste, lo sviluppo dei ricavi Aviation è dovuto principalmente alla dinamica dei ricavi derivanti da Diritti\*, che crescono ad un tasso annuo medio del 6,5% (CAGR 2019-2021) e derivanti da attività di Handling, che si sviluppano ad un tasso annuo medio comparabile e pari al 6,7% (CAGR 2019-2021).

# Ricavi extra-Aviation

I ricavi extra-Aviation registrano nel periodo di Piano, nonostante la flessione del 2018 (-55%), un incremento di circa € 0,5 milioni rispetto al 2017, passando da € 2 milioni a circa € 2,5 milioni, con un tasso medio annuo di crescita post assegnazione Bando del 6,5% (CAGR 2019-2021).

## Trend Ricavi Extra-Aviation

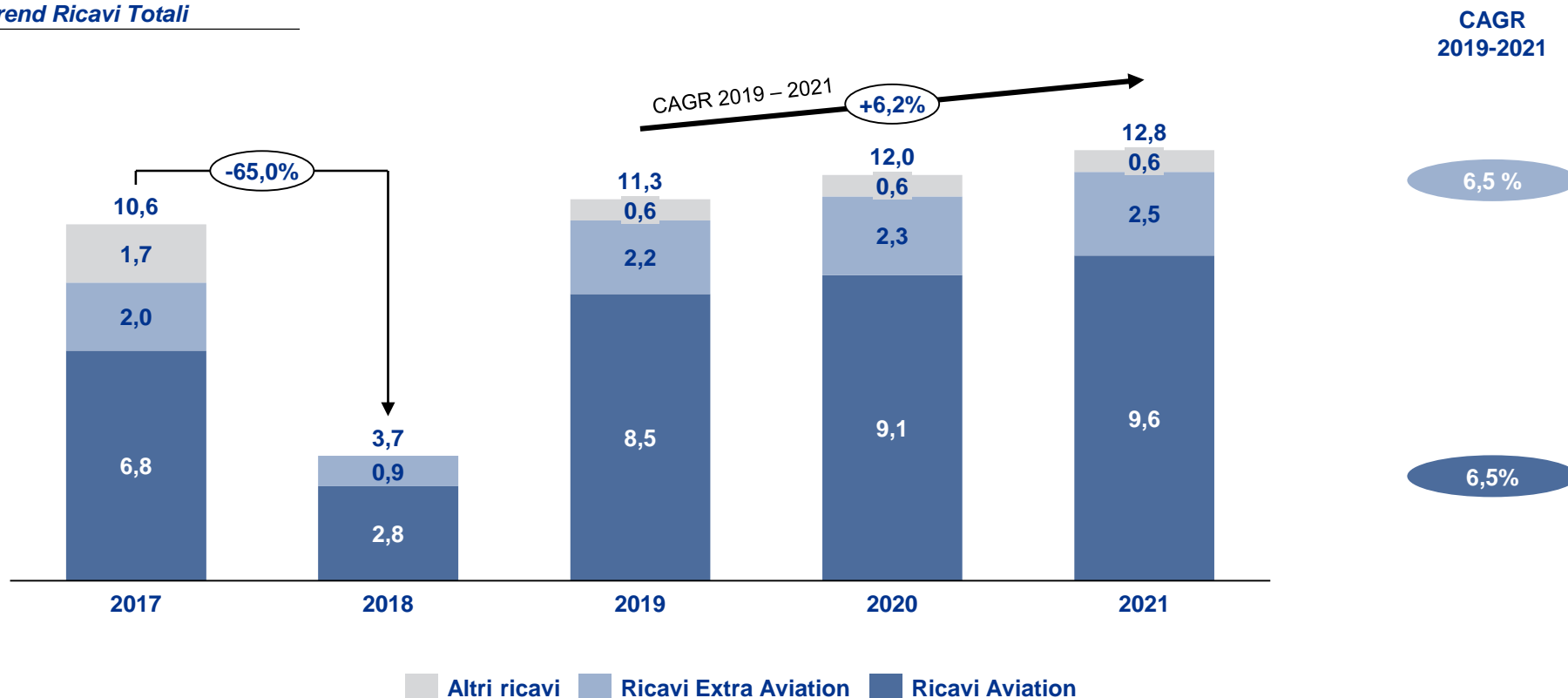




# Ricavi Totali

I ricavi totali dello scalo di Trapani, superato il periodo di flessione relativo al 2018 ed in considerazione della prevista ripresa di traffico per effetto dell'affidamento a valle della nuova bozza di Bando per l'assegnazione dei servizi di promozione territoriale, potranno registrare (in caso di aggiudicazione a partire dai primi mesi del 2019) una crescita media annua del 6,2% (CAGR 2019-2021), passando da oltre € 10 milioni a circa € 13 milioni a fine Piano.

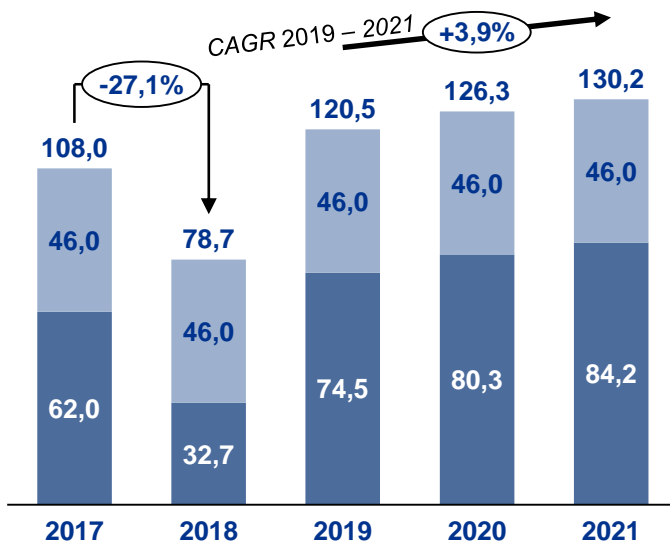
## Trend Ricavi Totali



# Dinamica FTE e costo del personale

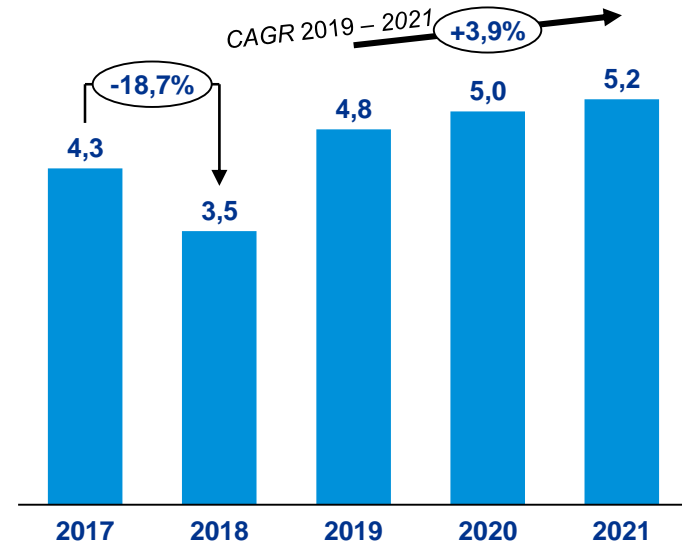
In considerazione della situazione economico-finanziaria della Società, la dinamica degli FTE nel periodo di piano registra una crescita media annua dal 2019 del 3,9% (CAGR 2019-2021), dovuta all'aumento dei movimenti previsti, passando da circa 108 FTE a 130. Il costo del personale, analogamente, evidenzia una crescita media annua dal 2019 del 3,9% (CAGR 2019-2021), passando da € 4,3 milioni nel 2019 a oltre € 5 milioni nel 2021, in linea con il trend di crescita della dinamica degli FTE.

Dinamica FTE



■ Staff Gestore ■ Operativo Gestore/Handling

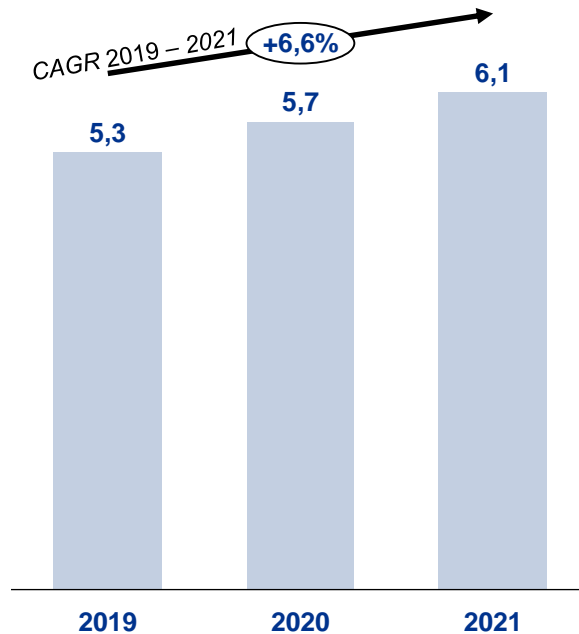
Trend del costo del personale (in milioni di euro)



# Fornitura di servizi di promozione territoriale

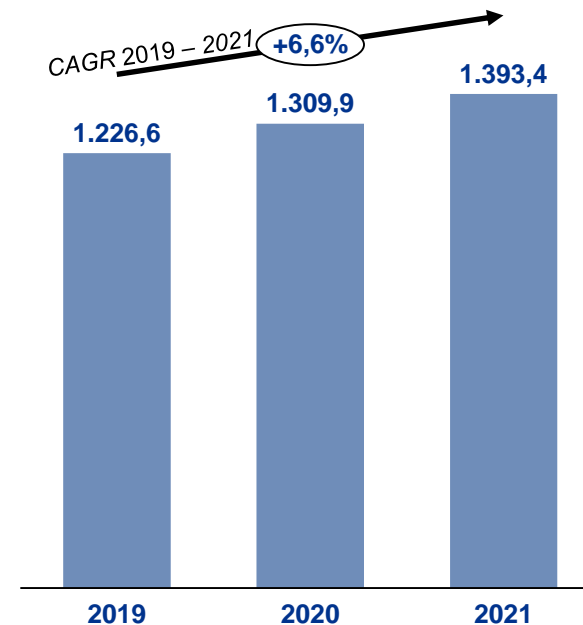
La fornitura di servizi di promozione territoriale, i cui effetti si prevede possano consentire la ripresa del traffico, prevista nell'aggiornamento di Piano, verrà finanziata e gestita da enti pubblici territoriali nel rispetto del dettato della L.R. 24/16. In tal modo, Airgest beneficerà nuovamente dell'impatto positivo di tale promozione a partire dal 2019 e nel biennio seguente.

*Trend fornitura di servizi di promozione territoriale (in milioni di euro)*



■ Fornitura di servizi di promozione territoriale  
Direttamente finanziati da Enti pubblici

*Pax per effetto della procedura (LR 24/16) (in migliaia di pax)*



■ Pax attesi per effetto della promozione territoriale

# Benefici per il territorio

In considerazione degli effetti attesi dalla nuova procedura di Gara in termini di produzione di traffico, si è effettuata una stima parametrica che, partendo da dati sulla spesa turistica acquisita da banche dati pubbliche\*, determina benefici economici per il territorio derivanti dai flussi turistici che si potrebbero generare a seguito del traffico generato dallo scalo.

	2018	2019	2020	2021
Pax	394.940	1.416.366	1.503.379	1.590.812
Pax dep	197.470	708.183	751.689	795.406
Pax dep incoming	98.735	354.092	375.845	397.703
Permanenza media Trapani <sup>1</sup>	3,4	3,4	3,4	3,4
Spesa media Trapani a pax <sup>2</sup>	87,2	88,1	88,9	89,8
Spesa singolo pax complessiva	296	299	302	305
Spesa totale pax dep incoming	29.266.694	106.008.239	113.645.942	121.457.920
PIL attivato per 100 euro di spesa turistica	85,44	25.005.463	90.573.439	97.099.093
<b>Totale</b>	<b>54.272.157</b>	<b>196.581.678</b>	<b>210.745.034</b>	<b>225.231.566</b>

Stima flussi turistici a partire dai dati forniti dal management di Airgest rispetto ai volumi di traffico passeggeri.

Stima di permanenza media e spesa turistica nell'area della provincia di Trapani.

Stima della spesa totale diretta e stima di spesa indiretta in base alla spesa turistica prevista.

Totale benefici economici	54.272.157	196.581.678	210.745.034	225.231.566
Stanziamenti pubblici alla promozione territoriale		5.335.900	5.697.900	6.061.400
<b>Moltiplicatore</b>		<b>36,84</b>	<b>36,99</b>	<b>37,16</b>

Dalla stima effettuata, si può osservare come il rapporto tra effetti economici e contributo per il traffico si attesta a circa € 37, valore economico generato per ogni Euro di contribuzione speso.

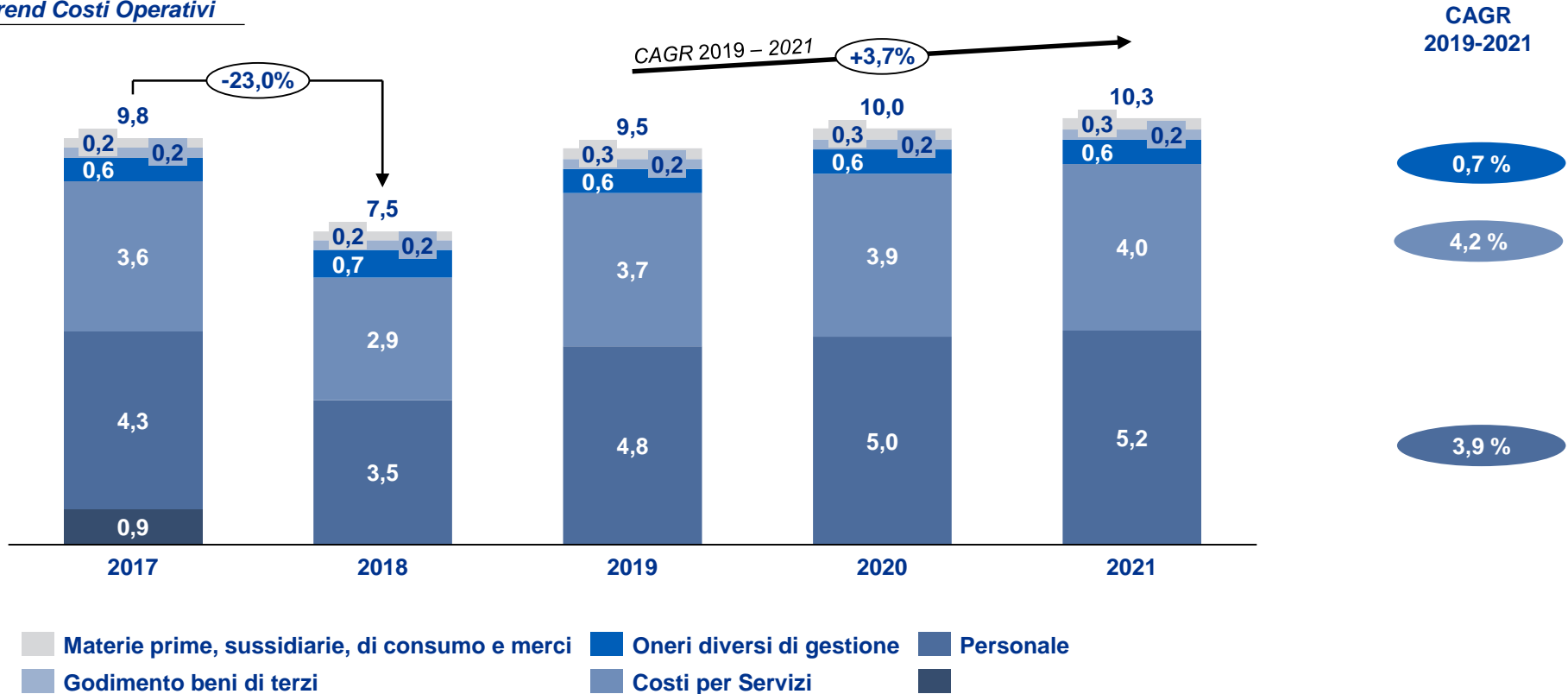
<sup>1</sup> Il turismo in Sicilia rapporto 2017 a cura dell'osservatorio turistico della Regione Siciliana

<sup>2</sup> Elaborazione KPMG su dati di spesa presenti su fonti pubbliche

# Costi operativi

I costi totali dello scalo di Trapani registrano una crescita media annua del 3,7% (CAGR 2019-2021), registrando un aumento di € 0,5 milioni nel periodo di piano, derivante dall'incremento medio annuo dei costi per servizi del 4,2% (CAGR 2019-2021). La flessione del 23% tra il 2017 e il 2018 è dovuta al ridimensionamento dovuto alla scadenza del contratto di fornitura del servizio di promozione territoriale\* ed ai suoi impatti negativi sui livelli di traffico, ed in parte alla chiusura della pista tra Novembre e Dicembre 2017.

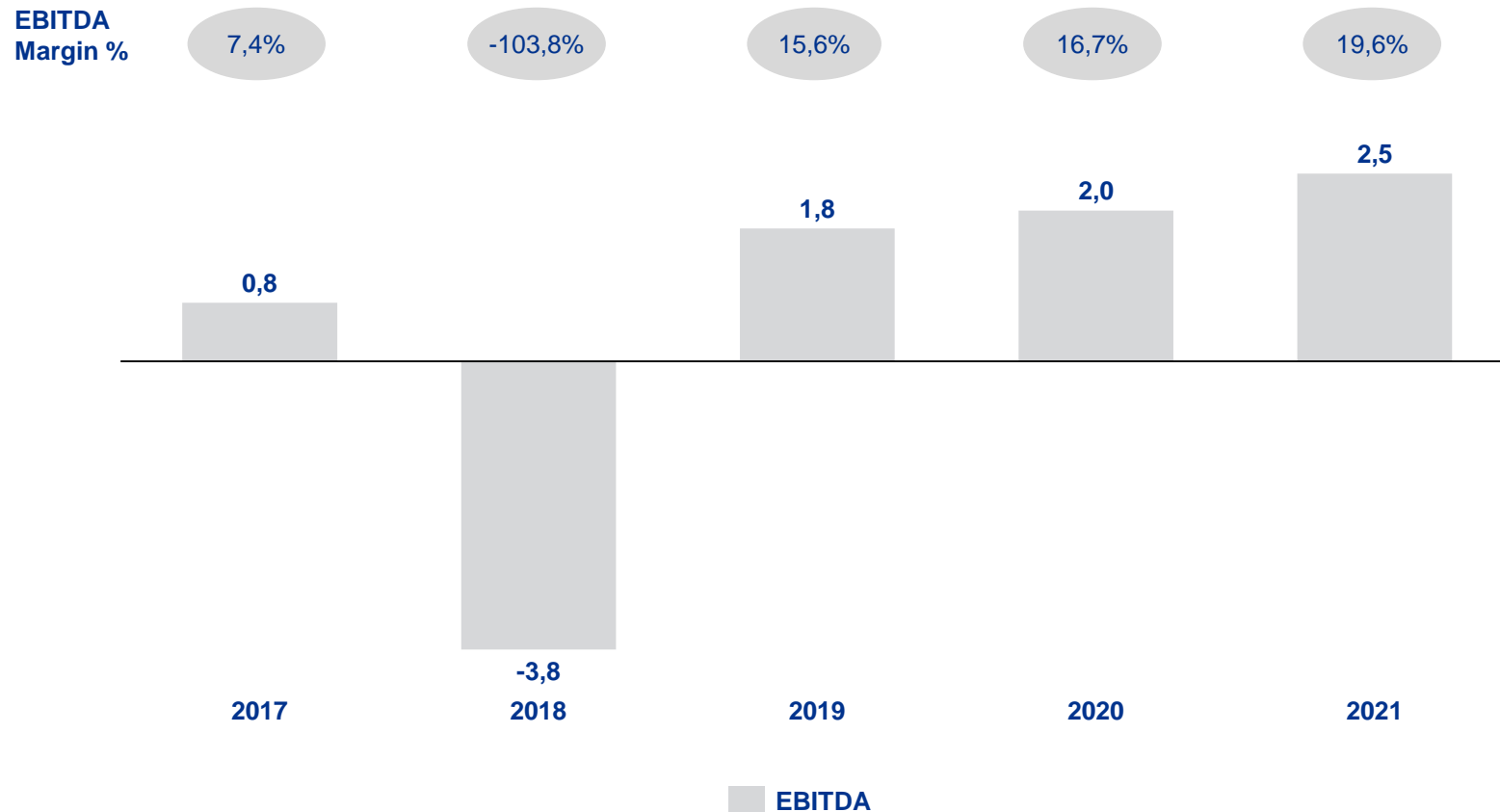
## Trend Costi Operativi



\* Sul contratto di affidamento dei servizi oggetto del bando per l'utilizzo delle risorse ex L.R. 24/16 verrà gestito nella qualità di uno dei contraenti da un ente pubblico locale (capofila), in modo che Airgest non utilizzi direttamente tali risorse e che le stesse non rientrino nel Conto Economico della società, sia tra le entrate che tra le conseguenti uscite, con impatto neutro.

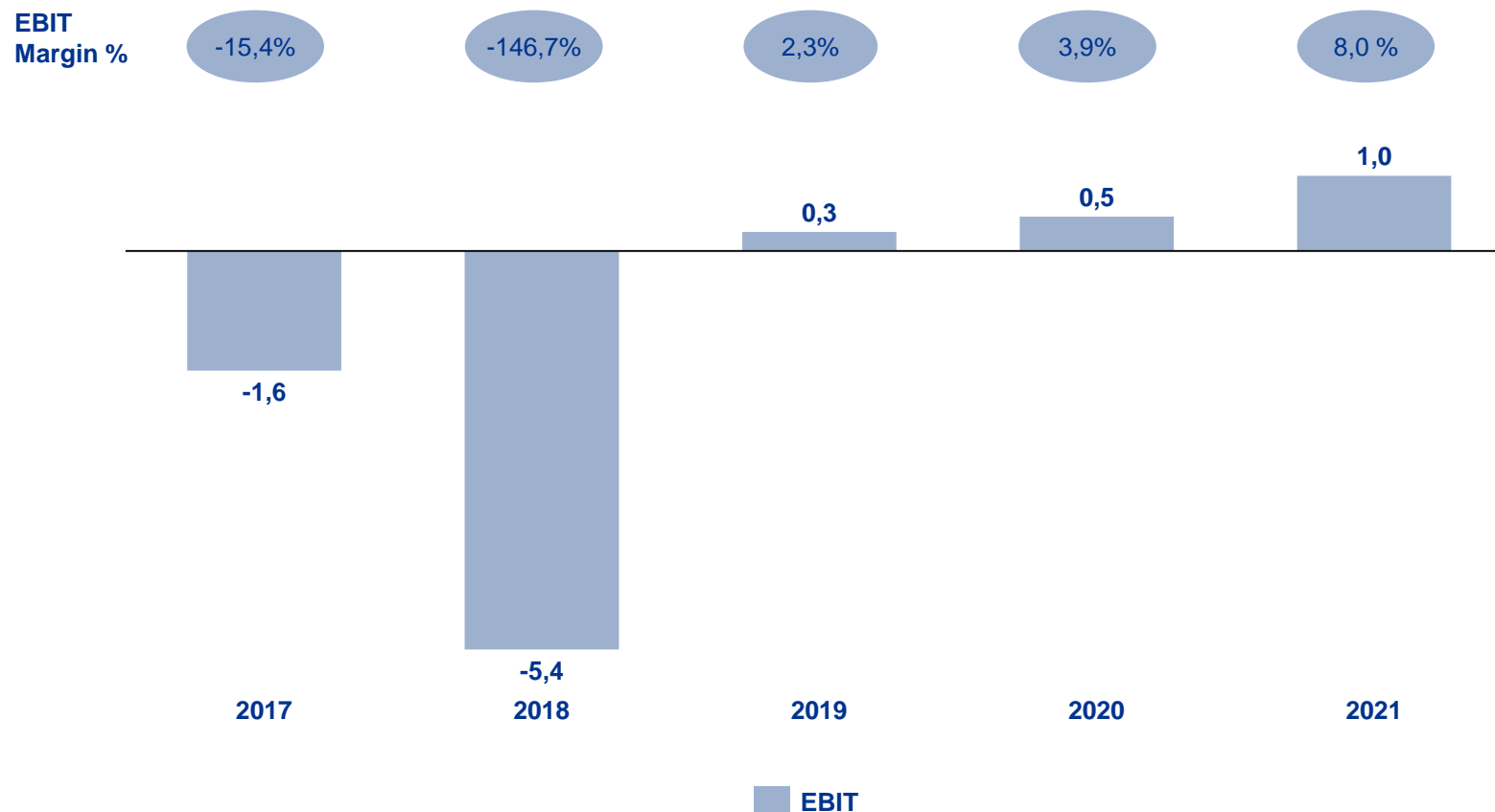
# EBITDA

L'EBITDA registra una dinamica positiva nel periodo di Piano che, passa da un valore di circa € 800 mila nel 2017 a € 2,5 milioni nel 2021, raggiungendo un EBITDA Margin superiore al 19% alla fine del periodo di Piano. Si può notare come, ad eccezione della particolarità dell'anno 2018, gli altri esercizi grazie agli effetti attesi nel caso di aggiudicazione del nuovo bando per la promozione territoriale a partire dal 2019 (in linea con quanto indicato dal management di Airgest) presentano una marginalità operativa in crescita.



# EBIT

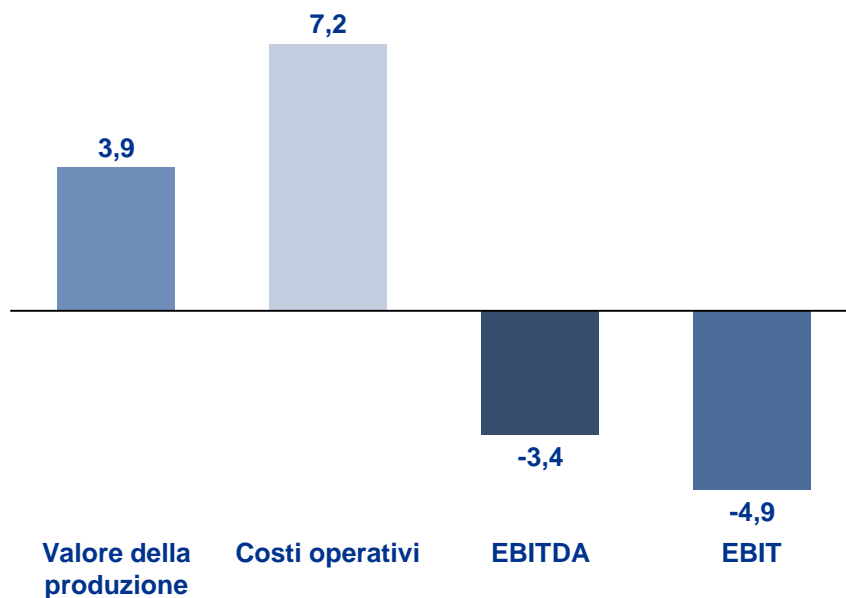
L'EBIT evidenzia un notevole miglioramento nel periodo di piano, passando da valori negativi nei primi due anni di Piano ad un valore positivo di oltre € 1 milione al 2021. Tale dinamica è dovuta sia al miglioramento delle performance gestionali dello scalo che all'incremento dei volumi di traffico previsti dal nuovo Bando.



# Effetti legati allo slittamento dell'aggiudicazione del bando

Le performance presentate nel Piano sono legate, in larga misura, ad eventi esogeni, in particolare alle tempistiche di espletamento del Bando per il supporto allo sviluppo turistico e di assegnazione dei relativi contributi (nel piano previsto per metà 2018 per la pubblicazione del bando e assegnazione ed efficacia operativa a partire da Gennaio 2019).

Nel caso di un eventuale slittamento delle tempistiche di assegnazione, la ripresa del traffico slitterebbe di conseguenza con effetti negativi sui conti del gestore aeroportuale. A titolo esemplificativo si presenta una stima dei risultati per l'esercizio 2019 che nel caso di non assegnazione del bando si troverebbe ad operare con un volume di passeggeri praticamente allineato al dato 2018.



In coerenza con le dinamiche previste, un ritardo nell'assegnazione del Bando, per gli effetti prodotti, potrebbe portare nel 2019 ad ottenere un Margine Operativo Lordo negativo di circa € 3,4 milioni e di conseguenza ad un Risultato Operativo che consisterà in una perdita di circa € 5 milioni.



# Conto economico Airgest 2017 - 2021

Conto Economico	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Ricavi Aviation</b>	<b>6.814</b>	<b>2.797</b>	<b>8.490</b>	<b>9.057</b>	<b>9.634</b>
<b>Ricavi Extra Aviation</b>	<b>2.016</b>	<b>902</b>	<b>2.183</b>	<b>2.329</b>	<b>2.478</b>
<i>Contributi conto capitale (quota esercizio)</i>	1.099	-	-	-	-
<i>Altri ricavi</i>	631	-	631	637	644
<b>Altri Ricavi e proventi</b>	<b>1.730</b>	<b>-</b>	<b>631</b>	<b>637</b>	<b>644</b>
<b>Valore della produzione</b>	<b>10.559</b>	<b>3.699</b>	<b>11.304</b>	<b>12.023</b>	<b>12.756</b>
<b>Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</b>	<b>218</b>	<b>182</b>	<b>225</b>	<b>232</b>	<b>238</b>
<i>Costi per Servizi</i>	3.616	2.947	3.688	3.927	4.002
<b>Servizi</b>	<b>4.470</b>	<b>2.947</b>	<b>3.688</b>	<b>3.927</b>	<b>4.002</b>
<b>Godimento beni di terzi</b>	<b>239</b>	<b>234</b>	<b>240</b>	<b>242</b>	<b>243</b>
<b>Personale</b>	<b>4.276</b>	<b>3.476</b>	<b>4.772</b>	<b>5.002</b>	<b>5.154</b>
<b>Variazioni rimanenze materie prime</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>33</b>	<b>34</b>
<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>574</b>	<b>666</b>	<b>580</b>	<b>582</b>	<b>588</b>
<b>Costi operativi</b>	<b>9.783</b>	<b>7.537</b>	<b>9.537</b>	<b>10.017</b>	<b>10.260</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>777</b>	<b>(3.838)</b>	<b>1.767</b>	<b>2.005</b>	<b>2.496</b>
<b>EBITDA Margin</b>	<b>7,4%</b>	<b>-103,8%</b>	<b>15,6%</b>	<b>16,7%</b>	<b>19,6%</b>
<i>Amm.to imm.ni immateriali</i>	126	138	55	39	14
<i>Amm.to imm.ni materiali</i>	1.516	1.450	1.454	1.497	1.457
<i>Svalutazione crediti attivo circolante</i>	63	-	-	-	-
<i>Accantonamento per rischi</i>	702	-	-	-	-
<b>Amm.ti, acc.ti e svalutazioni</b>	<b>2.408</b>	<b>1.588</b>	<b>1.509</b>	<b>1.536</b>	<b>1.471</b>
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>(1.631)</b>	<b>(5.426)</b>	<b>258</b>	<b>469</b>	<b>1.025</b>
<b>Risultato gestione finanziaria</b>	<b>(122)</b>	<b>(123)</b>	<b>(124)</b>	<b>(126)</b>	<b>(127)</b>
<b>Risultato gestione straordinaria</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Risultato Ante Imposte (EBT)</b>	<b>(1.753)</b>	<b>(5.549)</b>	<b>134</b>	<b>344</b>	<b>898</b>
<b>Imposte sul reddito d'es, anticipate e differite</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(45)</b>	<b>(105)</b>	<b>(265)</b>
<b>Risultato netto (Net Profit/Loss)</b>	<b>(1.753)</b>	<b>(5.549)</b>	<b>89</b>	<b>239</b>	<b>633</b>

# Stato Patrimoniale Airgest 2017 - 2021

STATO PATRIMONIALE	2017	2018	2019	2020	2021
<b>ATTIVO FISSO</b>	<b>16.159</b>	<b>14.886</b>	<b>14.083</b>	<b>16.219</b>	<b>16.013</b>
Immobilizzazioni materiali	15.424	14.289	13.541	15.716	15.524
Immobilizzazioni immateriali	457	319	264	225	211
Altre attività non correnti	278	278	278	278	278
<b>CCN</b>	<b>(20.840)</b>	<b>(18.628)</b>	<b>(17.194)</b>	<b>(15.877)</b>	<b>(15.109)</b>
Rimanenze di magazzino	26	-	-	-	-
Crediti	2.192	1.108	2.491	2.637	2.788
Altre attività correnti	1.874	1.874	1.874	1.874	1.874
Fornitori	(2.437)	(1.678)	(1.566)	(1.638)	(1.667)
Altre passività	(22.494)	(19.932)	(19.992)	(18.751)	(18.104)
<b>Capitale investito</b>	<b>(4.680)</b>	<b>(3.742)</b>	<b>(3.111)</b>	<b>342</b>	<b>904</b>
Fondo TFR	(798)	(798)	(798)	(798)	(798)
Fondo Rischi e Oneri	(1.157)	(1.157)	(1.157)	(1.157)	(1.157)
Fondo imposte differite	-	-	-	-	-
<b>CIN</b>	<b>(6.635)</b>	<b>(5.697)</b>	<b>(5.066)</b>	<b>(1.613)</b>	<b>(1.051)</b>
Cassa	(5.019)	(13.516)	(12.957)	(9.725)	(9.785)
Finanziamenti pregressi	62	45	28	11	-
<b>Debito netto (PFN)</b>	<b>(4.958)</b>	<b>(13.470)</b>	<b>(12.929)</b>	<b>(9.714)</b>	<b>(9.785)</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>(1.678)</b>	<b>7.773</b>	<b>7.862</b>	<b>8.101</b>	<b>8.734</b>
<b>CIN</b>	<b>(6.635)</b>	<b>(5.697)</b>	<b>(5.066)</b>	<b>(1.613)</b>	<b>(1.051)</b>

# Cash Flow Airgest 2017 - 2021

Cash Flow (€ '000)	2018	2019	2020	2021
Ricavi aviation	3.199	7.921	9.000	9.576
Ricavi non aviation	1.236	1.799	2.285	2.433
Contributi di servizi di promozione territoriale	-	5.336	5.698	6.061
<b>Entrate da gestione caratteristica</b>	<b>4.435</b>	<b>15.055</b>	<b>16.983</b>	<b>18.071</b>
Acquisti	(189)	(216)	(230)	(237)
Serv., god beni di terzi e oneri div. gestione	(3.905)	(4.442)	(4.727)	(4.825)
Personale	(3.337)	(4.581)	(4.802)	(4.948)
Servizi di MKT	-	(5.336)	(5.698)	(6.061)
<b>Uscite da gestione caratteristica</b>	<b>(7.432)</b>	<b>(14.575)</b>	<b>(15.457)</b>	<b>(16.072)</b>
<b>Cash flow gestione corrente</b>	<b>(2.997)</b>	<b>480</b>	<b>1.526</b>	<b>1.999</b>
Operazioni sul Capitale Sociale	15.000	-	-	-
Contributo risarcimento danni di guerra	-	-	-	-
Saldo debiti/crediti di fornitura	-	-	-	-
Debito consolidato ed altri oneri finanziari	(19)	(19)	(19)	0
Piani di rientro per add. comunali	(704)	(504)	(503)	0
Proposte Piani di rientro per add. Comunali	0	(339)	(823)	(727)
<b>Cash flow gestione corrente lordo</b>	<b>11.280</b>	<b>(382)</b>	<b>182</b>	<b>1.272</b>
<b>Cash Flow di gestione netto investimenti</b>	<b>11.280</b>	<b>(382)</b>	<b>182</b>	<b>1.272</b>
Investimenti autofinanziati Airgest	(315)	(705)	(3.672)	(1.265)
Cofinanziamento Interventi APQ rafforzato	-	-	-	(3.403)
Cofinanziamento Interventi APQ di programmazione	-	-	-	-
<b>Cash flow investimenti</b>	<b>(315)</b>	<b>(705)</b>	<b>(3.672)</b>	<b>(4.668)</b>
<b>Cash Flow di gestione</b>	<b>10.965</b>	<b>(1.087)</b>	<b>(3.490)</b>	<b>(3.396)</b>
<b>Cash Flow di gestione cumulato</b>	<b>10.965</b>	<b>9.878</b>	<b>6.388</b>	<b>2.993</b>

# Esigenze di Ricapitalizzazione

A valle dei risultati Economico-Finanziari previsti tramite le analisi di Piano, si evidenzia come, al fine di garantire la continuità aziendale, per la realizzazione del piano e per il rispetto delle normative civiliste e di settore (art. 2446 del Codice Civile e DM 521/97), si renda necessaria un'operazione di aumento del capitale, quantificato in circa € 15 milioni.

Esigenze di ricapitalizzazione	2017	2018	2019	2020	2021
Patrimonio Netto iniziale	76	(1.678)	7.773	7.862	8.101
Perdite d'esercizio	(1.753)	(5.549)	89	239	633
Aumenti Capitale Sociale	-	15.000	-	-	-
Patrimonio Netto finale	(1.678)	7.773	7.862	8.101	8.734
<i>Capitale sociale minimo ex DM 521/97</i>		7.747	7.747		

Il Decreto Ministeriale 521/97 definisce l'entità di capitale sociale per le società di gestione aeroportuale in base alle WLU gestite. In particolare per le società che gestiscono tra 1 e 2 milioni di WLU (numero di passeggeri/merci), in coerenza con le stime di piano Airgest, il Capitale Sociale coerente con la normativa è pari a € 7,747 milioni.

# Benchmark di costo

In considerazione delle proiezioni dei costi nel periodo di Piano, è stato effettuato un benchmark sui costi a passeggero con altre società di gestione aeroportuale comparabili ad Airgest.

Costi 2016 a pax	A	B	C	D	Airgest 2017
Materie prime a pax	0,09	0,48	0,12	0,10	0,17
Costi per servizi a pax	5,83	8,84	9,00	3,99	3,43
Costo del personale a pax	2,74	7,78	3,67	3,71	3,28
Godimento beni di terzi a pax	0,67	0,57	0,14	0,14	0,18
Oneri diversi di gestione a pax	0,22	0,17	1,12	0,23	0,44
<b>Costi totali a pax</b>	<b>9,55</b>	<b>17,83</b>	<b>14,05</b>	<b>8,15</b>	<b>7,50</b>



Dall'analisi di benchmark con altre società di gestione aeroportuale di scali nazionali, è possibile evincere come i costi a passeggero dello scalo di Trapani siano al coerenti con il panel di società selezionato. Tale risultato evidenzia come lo scalo di Trapani sia efficiente dal punto di vista dei costi, ma presenti un volume di traffico passeggeri che non consente il raggiungimento di una marginalità positiva.